LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

BILAN DE L'ANNÉE 2006

La **documentation** Française

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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, 2007

ISBN : 978-2-11-0066828-6

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

Avant-propos

La mobilisation des Français et la prise de conscience, par tous les usagers de la route, de la nécessité de changer durablement de comportement, ont permis en 2006 une nouvelle baisse importante du nombre des victimes. Par rapport à l'année 2005, 609 vies et 5 951 blessés supplémentaires ont été épargnés.

Le bilan de l'insécurité routière en 2006 pour la France métropolitaine s'élève à 80 309 accidents corporels, 4 709 personnes tuées et 102 125 blessés dont 40 662 hospitalisés. Cela représente, par rapport à 2005, des baisses de 5 % du nombre d'accidents corporels, de 11,5 % du nombre de personnes tuées et de 5,5 % du nombre total de blessés, avec néanmoins une hausse de 2,1 % du nombre de blessés hospitalisés. Sur la France entière, outre-mer inclus, le bilan s'établit à 4 942 tués et 105 980 blessés.

Ce résultat est remarquable puisque c'est la cinquième année consécutive que diminue de manière conséquente le nombre de personnes tuées sur la route, et qu'il s'agit de la baisse la plus importante de ces vingt dernières années après celle de 2003 (– 20,9 %). En cinq ans, le nombre de personnes tuées aura finalement baissé de 42,9 %, et le nombre de blessés de 33,4 %.

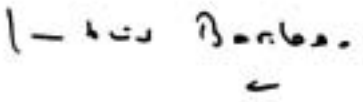
Dans un trafic en stagnation, les progrès recensés s'expliquent essentiellement par la baisse des vitesses moyennes. Pour les automobilistes en France, elle a baissé de plus de sept kilomètres par heure entre 2002 et 2006, passant de 89,5 km/h à 82,2 km/h tous réseaux confondus.

L'évaluation faite par l'Observatoire a montré que les trois quarts de la baisse du nombre d'accidents corporels sont attribuables à la baisse des vitesses, et que la forte diminution des vitesses globales est due en grande partie au contrôle-sanction automatisé. En 2006, le dispositif s'est consolidé avec un total de 1 100 radars installés sur le territoire.

Même si ce bilan est encourageant, le nombre de personnes tuées ou blessées reste trop important. Il signifie qu'en moyenne, treize de nos concitoyens ont été tués chaque jour sur les routes l'année dernière. Par ailleurs, si les progrès réalisés sont indiscutables pour les usagers des voitures de tourisme, les motocyclistes et les piétons, en revanche, les résultats concernant les cyclistes et les usagers de poids lourds sont en retrait.

En outre les efforts devront être poursuivis dans la lutte contre l'alcool au volant, un autre facteur majeur d'accident.

Une politique de sécurité routière efficace nécessite une politique de prévention ambitieuse, visant à changer les comportements sur le long terme. Elle ne saurait se limiter au seul contrôle et à la sanction des infractions. Pour être pleinement efficace, il convient d'agir en permanence et en tension sur l'ensemble des facteurs de risque : infrastructures, véhicules et usagers, en associant pleinement tous les acteurs nationaux et locaux concernés.



Jean-Louis BORLOO

Ministre d'État, ministre de l'Écologie,
du Développement et de l'Aménagement durables

Avertissement

■ Rappel

Le 1er janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours. Il convient de rappeler que le changement de définition du blessé hospitalisé n'a été appliqué que progressivement au début de l'année 2005, un certain nombre d'unités continuant à enregistrer les blessés graves (hospitalisés plus de six jours) au cours des six premiers mois. En 2006 ces difficultés ont disparu mais les comparaisons entre les deux années peuvent être faussées.

■ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de comparer l'accidentologie survenue sur chacun de ces réseaux à celle de l'année 2005. L'analyse portera donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et des routes départementales.

■ Dans tous les tableaux de ce document, le nombre de victimes correspond à la somme du nombre de tués et du nombre total de blessés.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Ce bilan de l'année 2006 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, organisme dépendant de la Délégation interministérielle à la sécurité routière.

LES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE

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

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

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

Les principales sources du bilan

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

La rédaction

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

Ont notamment participé à la rédaction :
– Béatrice Gatterer, responsable d'études statistiques et actuarielles à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1996 à 2005) ;
– Serge Boyer, chargé d'études à l'Observatoire (comportement des usagers : vitesse, ceinture de sécurité et casque, interdistances, indices synthétiques, grandes données de l'accidentologie) ;
– Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye, chercheuses à l'UMRESTTE (INRETS – Lyon 1 – InVS) et pour le Registre du Rhône (les conséquences sanitaires des accidents de la route) ;
– Colette Décamme, assistante à l'Observatoire (sortie des chiffres du fichier national des accidents) ;
– Olivier Forget, chef de la section sécurité routière à la DLPAJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1997 et 2006, participation au permis à points en 2006) ;
– Thi-Phuong-Tram Simonet, chargée d'études statistiques en sécurité routière au SETRA (participation à l'analyse conjoncturelle) ;
– Élisabeth Grillon, adjointe au chef de bureau de l'éducation à la conduite et la sécurité routière (participation au permis à points en 2006) ;
– Thierry Patron, attaché principal de l'INSEE, chargé d'études à l'Observatoire (le fichier des accidents, alcool et accidents, vies sauvées, comparaisons européennes, responsabilité dans les accidents, défaut de permis - défaut d'assurance et délit de fuite) ;
– Marie-Andrée Rougès, chargée d'études à l'Observatoire (permis de conduire, opinion) ;
– Pierre Sibi, chargé d'études à l'Observatoire (études et recherche, 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 2005).

Le mot de la rédaction

■ À la fin des années 1970 le bilan de l'insécurité routière en France était publié sous la forme d'un petit fascicule de vingt pages contenant trois graphiques, vingt-trois tableaux et une page de commentaires.

■ La présentation actuelle a multiplié par vingt la quantité de données présentées : au cours des dernières années, le rapport annuel de l'Observatoire, qui s'intitule depuis l'édition 2000, *La sécurité routière en France : bilan de l'année*, s'est enrichi de douze chapitres nouveaux avec en particulier les chapitres études et recherches (1999), le fichier accidents, les grandes données de l'accidentologie et l'analyse conjoncturelle (2000), l'alcool, les vies sauvées par le port de la ceinture, les indicateurs d'accidentologie locale (2001), les séquelles des accidents (2003) ; la responsabilité et les infractions permis, assurance et délit de fuite (2004).

■ Depuis 2005, la priorité de l'Observatoire est de consolider les progrès des dernières années : les nouveautés, diffusées d'abord sur Internet sous forme de notes de l'ONISR ou du comité des experts, sont ensuite introduites dans les grandes données de l'accidentologie qui ont pour ambition de rassembler de manière concise les éléments les plus pertinents de l'accidentologie.

■ Enfin, rappelons au lecteur qui souhaiterait compléter son information, l'adresse de notre site Internet : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire/

Jean CHAPELON

Secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Sommaire

Avant-propos 3
Avertissement 5
L'observatoire national interministériel de sécurité routière 7
Le mot de la rédaction 8

Synthèse

Synthèse générale de l'année 2006 13
Rappel du bilan des vingt précédentes années 17
Les grandes données de l'accidentologie 20
Actions 2006 des pouvoirs publics 27
Études et recherches 39

Résultats détaillés

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière 55

Par catégories d'usagers

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers 62
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2006 65
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2006 66

Par classes d'âge

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge 67
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en 2006 70
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2006 72
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2006 74

Par catégories de réseaux

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux 76
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne 79

Analyse temporelle

L'analyse conjoncturelle 82
Bilan mensuel 2006/2005 86
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2006 88
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2006 90
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2006 92

Autres analyses

Bilan 2006 comparé au bilan 2005 par service de surveillance 94
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 2006 96
Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2006 98
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2006 100

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2006 102
La responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels en 2006 107

Par départements ou régions

L'accidentologie des départements 111
L'accidentologie des régions 126

Les usagers – comportements et sanctions

Comportement

Présentation d'ensemble et méthodologie des vitesses et des interdistances 131
Résultats synthétiques vitesse et ceinture 133
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme 136
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme 140
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds 141
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes 144
Les interdistances 145
Alcool et accidents de la route 147
Port de la ceinture de sécurité de jour en circulation et dans les accidents – Vies sauvées grâce à la ceinture 157
Port du casque par les cyclomotoristes 160
Port du casque par les motocyclistes 161
L'utilisation des feux de croisement le jour 162

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1997 et 2006 163

Sanctions

Le permis à points en 2006 167
Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2005 174

Comparaisons

Comparaisons européennes 185
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2005 199

Exposition au risque

Parc en circulation 203
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants 204
Permis de conduire délivrés 206
Réseau routier et circulation routière en France 208

Éléments d'appréciation

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1996 à 2005 213
Les conséquences sanitaires des accidents de la route 216
Les aspects économiques 225
Les Français et la sécurité routière 227

Les acteurs de la sécurité routière 233

Les grandes dates de la sécurité routière 241

Annexe : autres données de base et sigles 247

Synthèse

Synthèse générale de l'année 2006

Le bilan de l'insécurité routière de la France entière en 2006, métropole plus les quatre départements d'outre-mer : Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion présente une diminution de 4,6 % du nombre d'accidents corporels, de 10,8 % du nombre de personnes tuées et de 5,1 % du nombre de blessés par rapport à l'année 2005.

En métropole, avec 11,5 % de tués en moins au cours de cette année 2006, c'est la cinquième année consécutive que le bilan s'améliore et la deuxième plus forte diminution depuis la baisse exceptionnelle de 20,9 % en 2003.

La baisse du nombre de tués a été plus marquée en milieu urbain qu'en rase campagne, moins dans les grandes villes que dans les petites et moyennes agglomérations. Par réseaux, c'est sur les routes nationales et départementales que la baisse a été la plus élevée (– 13,5 %). Sur les autoroutes de liaison, la hausse constatée l'an dernier (+ 16,7 %) est en partie compensée cette année (– 11,2 %).

Par catégories d'usagers, c'est pour les piétons (– 15,7 %), les usagers de voitures de tourisme (– 14,3 %), les motocyclistes (– 12,7 %) et les cyclomotoristes (– 11,0 %) que l'évolution est la plus favorable. En revanche, le nombre de tués augmente légèrement pour les cyclistes (+ 0,6 %).

S'agissant de l'évolution intra-annuelle analysée en données CVS, on constate une très grande stabilité au cours de l'année 2006 autour d'une tendance moyenne de 4 700 tués sauf en avril et en décembre.

Le principal facteur ayant contribué à ces résultats est la baisse de 1,2 % des vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes et par les motocyclistes. Cette baisse est due d'abord au développement du contrôle-sanction automatisé qui a multiplié par deux le nombre d'infractions vitesse mais aussi à la hausse du prix des carburants jusqu'à l'été.

Cette hausse des prix des carburants a également contribué à une stagnation du trafic par rapport à l'an dernier alors qu'il progressait régulièrement de 2,5 à 3 % au cours des dernières années : cette année comme en 2005, les progrès obtenus en particulier grâce aux améliorations des véhicules et des infrastructures n'ont donc pas été contrebalancés par des hausses du trafic et sont donc visibles dans la baisse du nombre des tués.

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

En ce qui concerne le facteur alcool, les analyses montrent une quasi-stabilité du nombre d'accidents mortels avec alcool à 28,4 % en 2006 contre 28,1 % en 2005, alors que l'alcoolémie des conducteurs en circulation augmente. Elle se situe maintenant à 0,98 % contre 0,85 % en 2005.

À noter que, malgré le quasi-abandon de la mesure sur les feux de croisement de jour, il subsiste une proportion non négligeable de conducteurs utilisant leurs feux de jour tout au long de l'année et quel que soit le type de réseau.

Pour les prochains mois, il semblerait qu'on s'achemine vers un retour à une tendance favorable.

***

Le bilan 2006 de la France entière, métropole plus départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion) s'établit comme suit :

– 82 993 accidents corporels ;
– 4 942 tués à trente jours ;
– 105 980 blessés dont 41 869 blessés hospitalisés.

Ce bilan est en diminution, par rapport à celui de 2005, de 4,6 % pour les accidents corporels, de 10,8 % pour les tués à trente jours et de 5,1 % pour le nombre de blessés.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement les quatre départements d'outre-mer, on a constaté en 2006 :
– 2 684 accidents corporels ;
– 233 tués à trente jours ;
– 3 855 blessés dont 1 207 blessés hospitalisés ;

ce qui représente, par rapport à 2005, une augmentation des nombres d'accidents corporels (+ 7,3 %), de tués (+ 3,6 %) et de blessés (+ 6,9 %).

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

Le bilan 2006 de la France métropolitaine s'établit comme suit :
– 80 309 accidents corporels ;
– 4 709 tués à trente jours ;
– 102 125 blessés dont 40 662 blessés hospitalisés.

Cette année 2006 présente un bilan en retrait par rapport à celui de 2005 avec – 5,0 % d'accidents corporels, – 11,5 % de tués et – 5,5 % de blessés.

C'est la cinquième année consécutive que le nombre de tués diminue de façon significative et c'est la deuxième plus forte baisse après celle, spectaculaire et exceptionnelle de 2003 (– 20,9 %).

La gravité, avec 5,86 tués pour 100 accidents corporels est inférieure de 0,43 point à celle de l'an dernier.

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2006 comparée à l'année 2005.

Grande stabilité en 2006 sauf en avril et en fin d'année

En analyse corrigée des variations saisonnières (CVS), l'année 2006 montre une certaine stabilité, autour de 4 700 tués mais avec toutefois une tendance à une légère dégradation des résultats en fin d'année qui a culminé en décembre.

Deux mois se sont démarqués : avril (5 613 tués) et décembre (5 305).

La circulation augmente légèrement et la consommation de carburants stagne

On assiste à une légère augmentation de la circulation (+ 1,2 %) sur le seul réseau national alors qu'elle avait stagné (+ 0,3 %) en 2005 par rapport à 2004. À noter qu'au cours des années antérieures les augmentations étaient plutôt de l'ordre de 3 à 4 %.

La circulation est restée globalement stable sur les routes nationales et a progressé de 2,4 % sur les autoroutes. Rappelons que sur ce dernier réseau la progression n'avait été que de 0,5 % l'an dernier.

La consommation de carburants en 2006 est quasiment stable par rapport à celle de 2005, elle-même stable par rapport à celle de 2004. La hausse de 2,9 % de la consommation de gazole, en augmentation de 1,9 point par rapport à l'an dernier, est loin de compenser la baisse de 5,9 % de la consommation de supercarburants, diminution du même ordre que celle enregistrée en 2004 (– 6,0 %).

Poursuite du renforcement des contrôles

Le nombre d'infractions hors stationnement s'est encore accru de 14,3 % en 2006, faisant suite aux 34,1 % et 29,3 % déjà enregistrés les deux années précédentes. Cette forte variation est due en grande partie à l'augmentation du nombre d'infractions vitesse relevées par le système contrôle-sanction automatisé (+ 41 % par rapport à l'an dernier). Le nombre d'infractions pour non-respect des limitations de vitesse, tous moyens confondus, s'est accru de 23,4 %.

Pour les autres « grandes » infractions, le nombre d'infractions pour non-port du casque a augmenté de 10,4 % et celui pour non-respect du panneau stop de 2,7 %. En revanche, on assiste à une diminution du nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité (– 12,6 %) et pour franchissement de feu rouge (– 5,7 %).

Le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués est resté quasiment stable (– 0,3 %). Il en va de même pour le nombre de dépistages préventifs (+ 0,5 %).

8 millions de points retirés en 2006

8 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une augmentation de plus de 7 % par rapport à 2005, contre + 16 % en 2005 et + 44 % en 2004.

Les excès de vitesse représentent 75 % des infractions traitées, contre 66 % en 2005. 79 % des excès de vitesse qui ont fait l'objet d'un retrait de points sont inférieurs à 20 km/h et 1 % égaux ou supérieurs à 50 km/h.

68 866 permis ont été invalidés, en progression de 27 % par rapport à l'an dernier. À noter que les conducteurs sans permis, impliqués dans les accidents corporels, ont été plus nombreux en 2006 (1,8 %) qu'en 2005 (1,6 %) et retrouvent leur niveau de 2004 (1,8 %).

Une détérioration en terme d'alcoolémie

Les analyses montrent une quasi-stabilité des décès attribuables à l'alcool entre 2006 (26,2 %) et 2005 (26,3 %) alors que l'alcoolémie des conducteurs en circulation se détériore (0,98 % au lieu de 0,85 %).

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

En 2006, la vitesse moyenne pratiquée de jour par les voitures de tourisme, tous réseaux confondus est de 82,2 km/h, en retrait de 8 km/h depuis le pic observé en 2000.

Toujours tous réseaux confondus, les taux de dépassement de la vitesse limite se situe aux alentours de 15 % pour les voitures de tourisme (19 % en 2005), à 30 % pour les motocyclettes et à 14 % pour les poids lourds.

En 2006, le nombre de grands excès de vitesse (dépassements de plus de 30 km/h) a été divisé par cinq par rapport à 2002 pour les automobilistes, mais reste stable par rapport à 2005. Pour les motocyclistes même si la proportion de grands excès de vitesse a fortement baissé depuis 2002, elle reste forte et s'est sensiblement accrue en 2006 par rapport à 2005.

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

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme en 2006 sont les plus faibles des cinq dernières années. Les progrès enregistrés en 2006 (près d'un kilomètre/heure en moins qu'en 2005, tous réseaux confondus) sont dus pour l'essentiel aux baisses substantielles relevées sur le réseau des routes nationales et départementales limitées à 90 km/h ainsi qu'en milieu urbain. En revanche, la situation s'est légèrement dégradée sur les autoroutes et surtout sur les routes nationales à 2 x 2 voies limitées à 110 km/h. Par ailleurs, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, à l'exception des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles ont poursuivi leur baisse.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes ont très légèrement augmenté sur les routes nationales à 2 x 2 voies mais elles ont diminué partout ailleurs. Elles demeurent toutefois supérieures, sauf sur les autoroutes de liaison, aux vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes de jour et au-dessus des vitesses limites autorisées sur les autoroutes de dégagement et dans les traversées d'agglomérations.

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

L'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant des voitures de tourisme qui avait progressé de 10 points entre 1992 (80,6 %) et 2001 (91,3 %) se situe maintenant à 97,2 %.

Comme depuis cinq ans, on observe une progression générale du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme en 2006, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %. Deux exceptions toutefois : le taux de port sur les autoroutes de liaison a très légèrement diminué, ainsi que le taux de port dans la ville de Lyon. Les disparités régionales sont en voie de résorption, même si dans les faits les villes du sud de la France conservent encore des taux inférieurs.

À l'arrière, 82 % des usagers des voitures de tourisme ont bouclé leur ceinture en 2006, taux plus élevé parmi les enfants (89 %) que parmi les adultes (75 %).

Amélioration plus nette en milieu urbain qu'en rase campagne

Les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent partout mais nettement plus en milieu urbain qu'en rase campagne et la gravité exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue plus en milieu urbain qu'en rase campagne et elle y est 5,4 fois moins élevée

Par tailles d'agglomérations, c'est dans les villes de plus de 100 000 habitants que les bilans, bien qu'en diminution, présentent la situation la moins favorable. C'est aussi dans ces villes que la gravité des accidents corporels diminue le moins (– 0,07 point). C'est en revanche dans les petites agglomérations qu'elle diminue le plus (– 0,87 point).

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

C'est sur l'ensemble des routes nationales et départementales que la situation est la plus favorable avec une diminution des indicateurs plus forte que la moyenne.

Sur les autoroutes de liaison, la forte hausse du nombre de tués constatée l'an dernier (+ 16,7 %) est en partie compensée cette année par une forte baisse (– 11,2 %). Sur les autoroutes de dégagement, la baisse enregistrée en 2005 (– 22,5 %) se poursuit cette année mais de façon beaucoup plus modeste (– 3,0 %).

Sur les voies communales et autres voies, le bilan évolue favorablement mais moins que la moyenne.

Fortes diminutions du nombre de tués pour les piétons, les usagers de voitures de tourisme et les motocyclistes mais très nette augmentation pour les usagers de véhicules utilitaires

Si le nombre de tués reste stable pour les cyclistes, il augmente fortement pour les usagers de véhicules utilitaires (+ 74,8 %). Il diminue en revanche plus que la moyenne (– 11,5 %) pour les piétons (– 15,7 %), les usagers de voitures de tourisme (– 14,3 %) et les motocyclistes (– 12,7 %). C'est pour les usagers de poids lourds qu'il diminue le moins (– 3,3 %).

Le nombre de blessés augmente pour les cyclomotoristes (+ 4,6 %) et surtout pour les usagers de poids lourds (+ 32,1 %) et de véhicules utilitaires (+ 43,3 %). Il diminue plus que la moyenne (– 5,5 %) pour les motocyclistes (– 7,2 %) et les automobilistes (– 12,2 %) mais moins pour les piétons (– 1,8 %) et les cyclistes (– 1,6 %).

C'est pour les usagers de poids lourds que la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) diminue le plus (– 1,95 point) et pour les automobilistes qu'elle diminue le moins (– 0,12 point). En revanche, elle augmente très légèrement pour les cyclistes (+ 0,07 point) mais plus pour les usagers de véhicules utilitaires (+ 0,77 point).

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge mais particulièrement pour l'ensemble des classes de 15 à 44 ans

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge mais plus que la moyenne (– 11,5 %) pour la classe des 15-17 ans (– 13,5 %), pour celle des 18-24 ans (– 15,1 %) et celle des 25-44 ans (– 14,7 %).

Le nombre de blessés diminue également pour toutes les classes d'âge et de façon assez homogène. La plus forte atteint 6,9 % pour les moins de 15 ans et la plus faible 4,9 % pour la classe des 25-44 ans.

La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour toutes les classes d'âge, de – 0,03 point pour la plus faible pour les moins de 15 ans à – 0,44 point pour la plus forte pour la classe des 18-24 ans.

Quinze départements présentent un surrisque par rapport au risque de la métropole de plus de 40 %

Onze départements présentent un sous-risque par rapport au risque de la métropole de plus de 20 % : Paris, Isère, Hauts-de-Seine, Côte-d'Or, Savoie, Essonne, Yvelines, Rhône, Haut-Rhin, Val-d'Oise et Saône-et-Loire.

Quinze départements présentent un surrisque par rapport au risque de la métropole de plus de 40 % : Corse-du-Sud, Gers, Ariège, Yonne, Jura, Haute-Corse, Tarn-et-Garonne, Vaucluse, Oise, Haute-Marne, Haute-Saône, Lot-et-Garonne, Alpes-de-Haute-Provence, Cher et Aube.

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

Parmi les meilleurs résultats on trouve les régions à forte caractéristique urbaine : Île-de-France, Rhône-Alpes et Nord-Pas-de-Calais.

Sept régions présentent un surrisque de 20 % par rapport au risque de la métropole : Corse, Picardie, Champagne-Ardenne, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Centre et Franche-Comté.

En matière de comparaisons internationales, la France a encore beaucoup de progrès à réaliser

En termes de taux de tués par million d'habitants les résultats de 2005 placent la France devant l'Autriche, l'Espagne, la Belgique et l'Italie mais après l'Allemagne et le Royaume-Uni.

En termes de tués par milliard de kilomètres parcourus, la France se situe derrière le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie et l'Autriche et devant la Belgique.

Pour ce qui est de la conduite des motocyclettes, la France enregistre un taux de tués par milliard de kilomètres parcourus 2,6 fois plus fort que l'Allemagne.

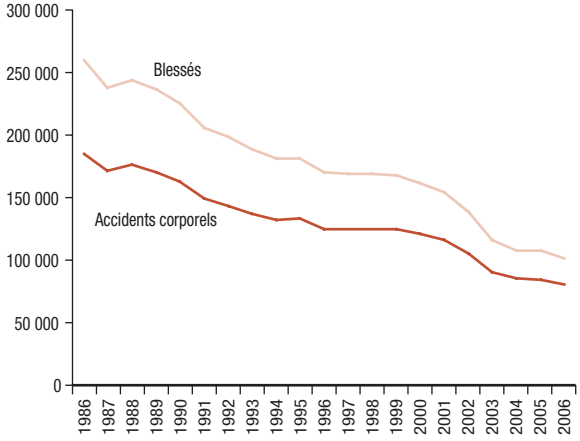
Rappel du bilan des vingt précédentes années

	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués à 6 jours		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
1986	184 615	– 3,4	9 682	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	– 4,4	5,94
1987	170 994	– 7,4	8 686	9 855	– 10,1	57 902	179 734	237 636	– 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	9 341	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	– 3,0	9 302	10 528	– 0,2	55 086	180 913	235 999	– 3,3	6,17
1990	162 573	– 4,7	9 128	10 289	– 2,3	52 578	173 282	225 860	– 4,3	6,33
1991	148 890	– 8,4	8 509	9 617	– 6,5	47 119	158 849	205 968	– 8,8	6,46
1992	143 362	– 3,7	8 114	9 083	– 5,6	44 965	153 139	198 104	– 3,8	6,34
1993	137 500	– 4,1	8 005	9 052	– 0,3	43 535	145 485	189 020	– 4,6	6,58
1994	132 726	– 3,5	7 609	8 533	– 5,7	40 521	140 311	180 832	– 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	7 453	8 412	– 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	– 5,7	7 178	8 080	– 3,9	36 204	133 913	170 117	– 6,2	6,44
1997	125 202	– 0,2	7 130	7 989	– 1,1	35 716	133 862	169 578	– 0,3	6,38
1998	124 387	– 0,7	7 514	8 437	+ 5,6	33 977	134 558	168 535	– 0,6	6,78
1999	124 524	+ 0,1	7 185	8 029	– 4,8	31 851	135 721	167 572	– 0,6	6,45
2000	121 223	– 2,7	6 811	7 643	– 4,8	27 407	134 710	162 117	– 3,3	6,30
2001	116 745	– 3,7	6 920	7 720	+ 1,0	26 192	127 753	153 945	– 5,0	6,61
2002	105 470	– 9,7	6 549	7 242	– 6,2	24 091	113 748	137 839	– 10,5	6,87
2003	90 220	– 14,5	5 168	5 731	– 20,9	19 207	96 722	115 929	– 15,9	6,35
2004 **Obs.**	85 390	– 5,4	4 766	5 232	– 8,7	17 435	91 292	108 727	– 6,2	6,13

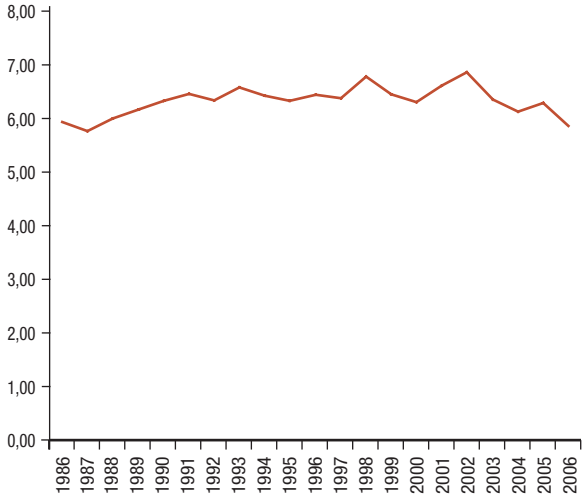
	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués à 30 jours		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
2004 Cal.	*85 390*			*5 593*				*108 366*		*6,55*
2005	84 525	– 1,0	4 857	5 318	– 4,9	39 811	68 265	108 076	– 0,3	6,29
2006	80 309	– 5,0	4 326	4 709	– 11,5	40 662	61 463	102 125	– 5,5	5,86

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours, soit en appliquant le coefficient de 1,069 – pour les définitions voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

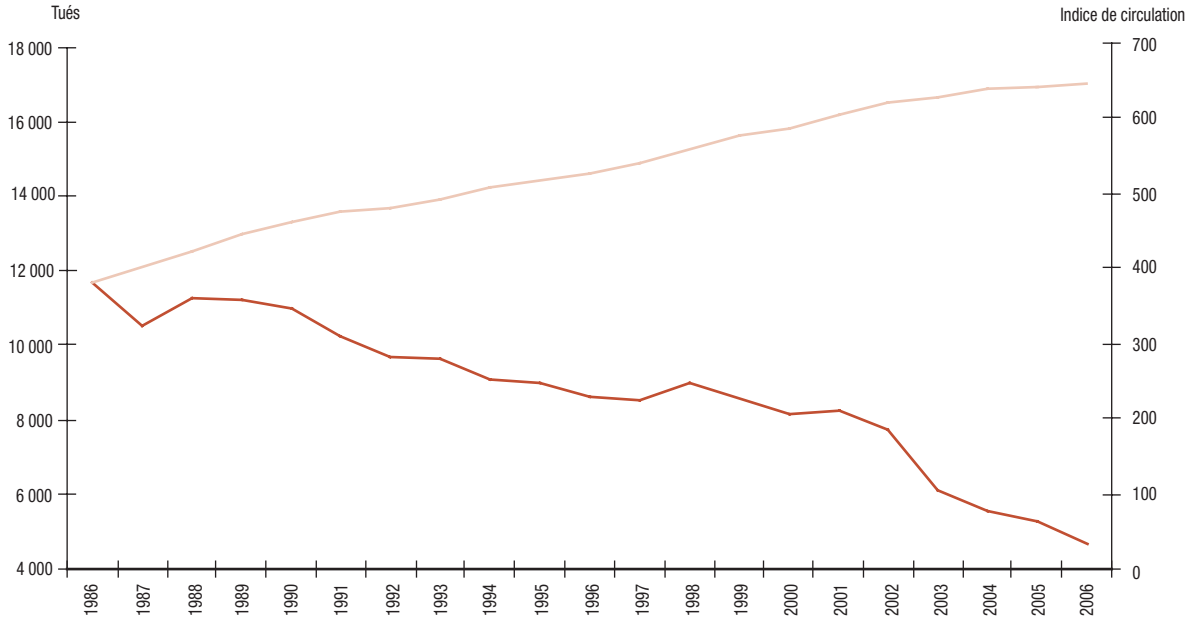
Évolution des nombres d'accidents corporels et de blessés en métropole



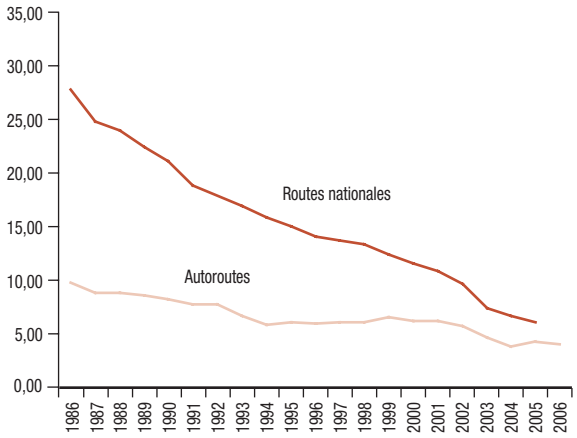
Évolution de la gravité des accidents en métropole



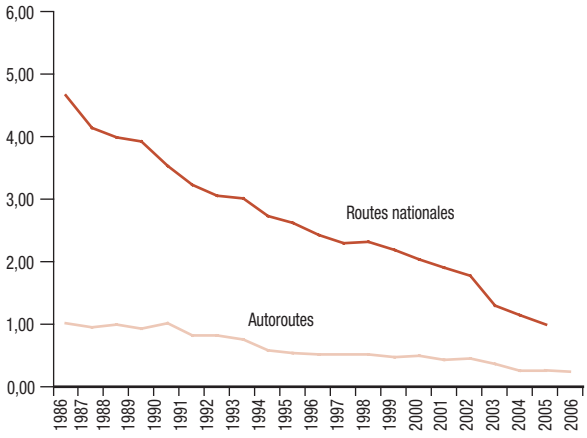
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation en métropole



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

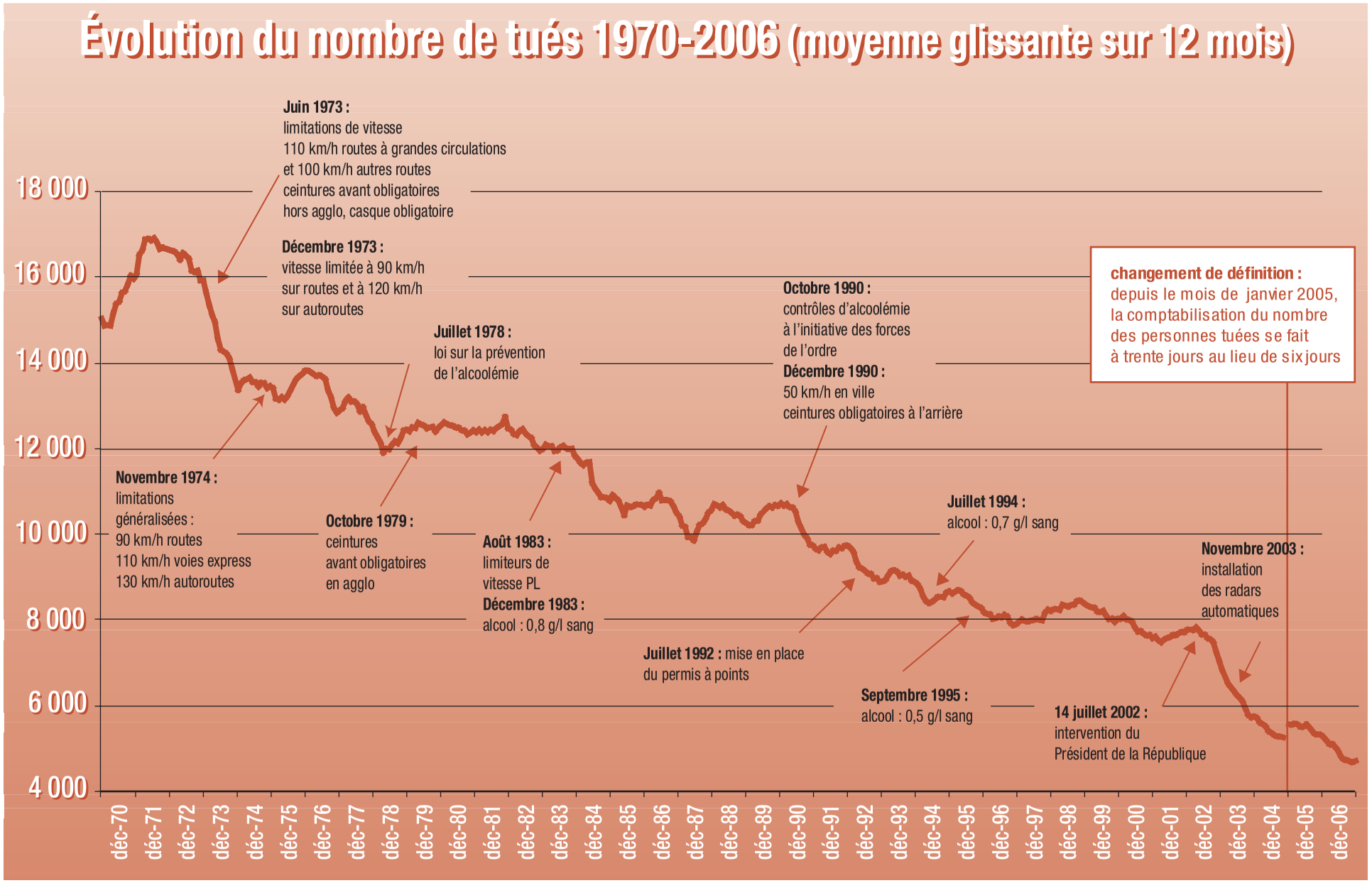


Évolution du taux de tués (pour 100 millions de km parcourus) en métropole



En 2006, il n'a pas été possible de calculer de taux d'accidents et de tués sur RN.

Évolution du nombre de tués 1970-2006 (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 2006 (les données se rapportant à d'autres années sont signalées) en présentant les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. La plupart des données présentées ci-dessous sont détaillées dans la suite de l'ouvrage.

Le fichier accidents. Nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des fiches BAAC [1] qui sont remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel. On se reportera, pour cet aspect, au chapitre qui traite du fichier des accidents corporels.

Une nécessité : évaluer le risque. La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à évaluer le risque c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable [2]. 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 :

– c'est **la moto** qui est d'assez loin le mode de déplacement le plus dangereux ;

– c'est la **tranche d'âge entre 15 et 24 ans masculine** qui est la plus touchée ;

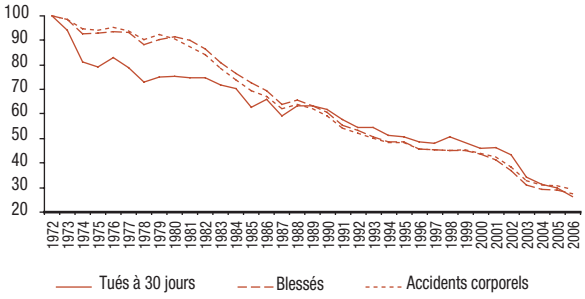
– ce sont les **routes de rase campagne** (routes nationales ou départementales) qui prédominent en terme de risque ;

– c'est **l'alcool** qui est devenu le premier facteur d'accident, devant la vitesse.

Tendance du long terme. Sur longue période, entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués ressort à 2,3 %. Depuis, on a constaté une accélération du processus avec des baisses successives de 6,2 % en 2002, 20,9 % en 2003, 8,7 % en 2004, 4,9 % en 2005 et 11,5 % en 2006. En cinq ans, entre 2001 et 2006, le gain s'élève à – 42,9 % pour les tués et – 33,4 % pour les blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur cinq ans est estimé à 9 000 vies sauvées.

En dix ans, depuis 1996, le nombre d'accidents a diminué de 35,8 %, celui des tués de 44,9 %, et celui des blessés de 39,8 %.

Évolution comparée du nombre d'accidents et de victimes sur 34 ans (base 100 en 1972)



Blessés très graves. On peut estimer par ailleurs, sur la base des données du Registre de Lyon, que pour un tué, on a un blessé très grave avec de lourdes séquelles.

Les orphelins. Le bilan des accidents de la route ne se limite pas à des nombres de victimes, tuées ou blessées. Ces accidents ont parfois des conséquences lourdes sur la famille, en particulier sur des enfants qui deviennent orphelins suite à ces accidents. Pour évaluer cet impact, et faute d'un recueil systématique de l'information, l'Observatoire a utilisé une méthode s'appuyant sur des données démographiques croisées avec les effectifs par âge des tués dans les accidents. On peut ainsi estimer à environ 3 100 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2006, ce qui représente environ 6 orphelins pour 10 tués.

1. Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation.
2. Par exemple le nombre de coups de téléphone passés, pour ce qui concerne le risque causé par l'utilisation du téléphone portable au volant.

LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

Tués	1996	2006
Piétons	12,2 %	11,4 %
Cyclistes	3,7 %	3,8 %
Cyclomotoristes	5,9 %	6,7 %
Motocyclistes	9,2 %	16,3 %
Usagers de VL	64,9 %	55,8 %
Usagers de VUL	1,7 %	2,6 %
Usagers de PL	1,4 %	1,8 %
Autres usagers	1,0 %	1,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.
Les « autres » modes de déplacement sont principalement 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, des occupants de poids lourds et de camionnettes.

L'importance du risque des deux-roues
(chiffres 2005 sauf*)

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	273	2 020 *	135
Motocyclettes	748	4 728 *	158
Voiturettes	86	–	–
VL	102	13 164	8
PL	159	48 948	3

* Chiffre mi-2003.
Sources : ONISR, fichier des accidents + 43e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

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

Les **poids lourds** représentent 6,4 % des kilomètres parcourus et seulement 3,8 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 9,6 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 14,5 % des tués dont 1,8 % sont occupants du poids lourd. Globalement le trafic poids lourd 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 beaucoup plus vite que le trafic des poids lourds français (+ 23 % sur cinq ans au lieu de + 2 %) pour atteindre plus de 23 % du trafic total des poids lourds.

Les **motocyclettes** ne représentent que 1 % du trafic mais 13 % des conducteurs impliqués dans les accidents et 16,5 % des victimes.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût (79 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 52 % 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 cm^3 ont un taux de tués par kilomètre parcouru deux fois inférieur à celui des motos plus puissantes.

Les accidents de motos sont concentrés dans un petit nombre de régions : les deux régions Île-de-France et PACA représentaient en 2006, 56,5 % du total des accidents de motos, et 38,2 % des accidents de VL.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 51,4 % 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 2005 plus de 70 % des ventes totales de bicyclettes).

Les **piétons** victimes d'accidents de la route sont d'abord un phénomène urbain : 70 % des piétons tués le sont en ville alors que pour les autres victimes le taux est inférieur à 1/4.

Le risque en milieu urbain

Circuler en ville est plus dangereux qu'on ne le croit habituellement. Si les accidents sont beaucoup moins graves en milieu urbain qu'en rase campagne, ils sont en revanche beaucoup plus nombreux, et au total le risque par kilomètre parcouru est plus important. C'est ainsi que l'on a pu établir que pour un risque d'être tué par kilomètre parcouru comparable à celui relevé en rase campagne, le risque d'être blessé en milieu urbain est cinq fois supérieur.

L'âge du véhicule

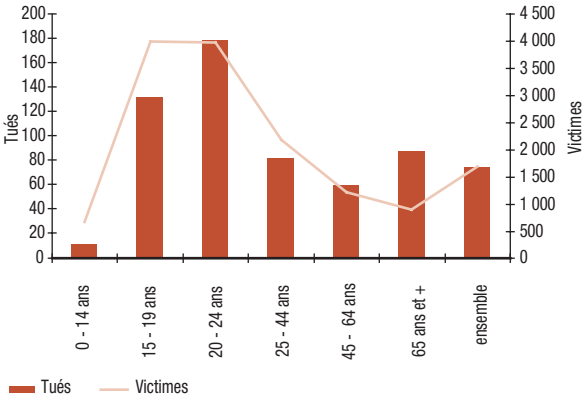
Les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent près de 30 % du total des kilomètres parcourus, et sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. Le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de la circulation avec un véhicule de moins de quatre ans est deux fois moins élevé que pour un véhicule de plus de huit ans, la différence étant encore plus forte pour les accidents corporels (2,2).

Ce phénomène ne semble pas pouvoir s'expliquer par l'âge des conducteurs dont on sait qu'il influe fortement sur le risque d'avoir un accident. Ces résultats doivent pouvoir être rattachés aux progrès dans la conception des nouveaux véhicules lesquels semblent toutefois ralentir puisqu'on constate une différence moindre entre les véhicules de moins de quatre ans et ceux entre quatre et huit ans.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER

En fonction de l'âge

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

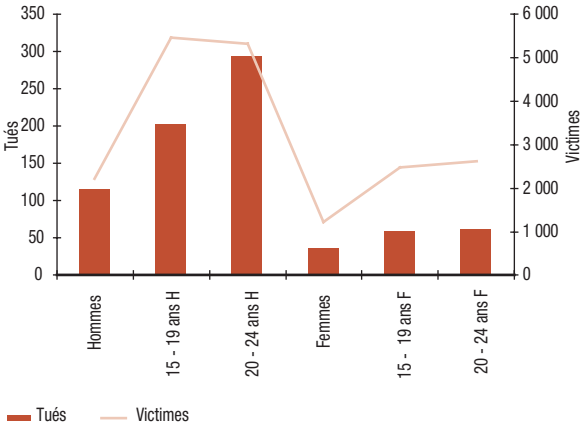


On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (59 % contre 44 % pour le reste de la population) et le week-end (43 % contre 32 %).

En fonction du sexe

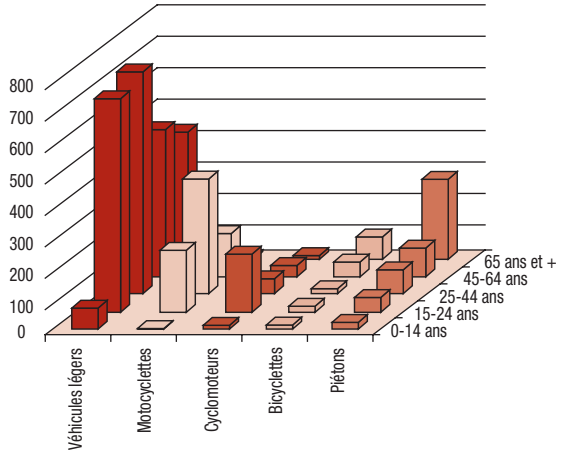
Nombre de victimes et de tués par million d'individus par classe d'âge et par sexe



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

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

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



% d'usagers tués par tranches d'âge	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Total*
Piétons	4,3 %	9,6 %	15,5 %	18,7 %	51,9 %	100 %
Bicyclettes	7,8 %	11,7 %	9,4 %	28,3 %	42,8 %	100 %
Cyclomoteurs	4,1 %	63,3 %	16,1 %	12,3 %	4,1 %	100 %
Motocyclettes	0,3 %	27,9 %	51,6 %	19,5 %	0,8 %	100 %
Véhicules légers	2,8 %	28,5 %	29,6 %	19,6 %	19,5 %	100 %
Poids lourds	0,0 %	16,1 %	42,5 %	35,6 %	5,7 %	100 %

* hors âge indéterminé.

Les jeunes. Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ 28 % 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 27 % des tués sur la route et près de 40 % du total des pertes d'années de vie humaine. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (41 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans) [3].

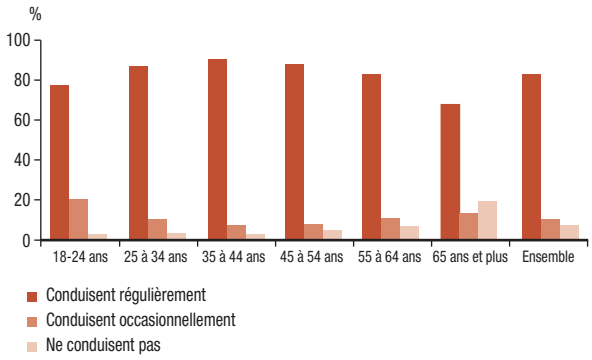
Les femmes. Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes avaient en 2005 3,7 fois moins de risque d'être tuées et étaient, 11,5 fois moins condamnées pour des délits routiers.

Les personnes âgées. Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : elles représentent plus de 51 % des piétons tués et près de 43 % des cyclistes tués.

3. Données INSERM 2004.

Conducteurs. L'enquête annuelle réalisée par la SOFRES sur le parc automobile des ménages permet d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à près de 40 millions et celui des conducteurs à 37,1 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire ont déclaré ne pas conduire, 82 % conduisent de façon régulière et 11 % occasionnellement.

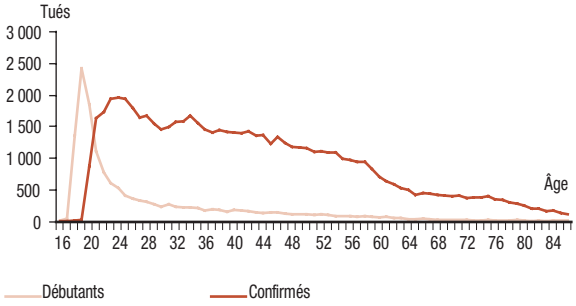
Répartition des fréquences de conduite par âge



Le nombre d'occupants. Le nombre d'occupants par véhicule est en moyenne de l'ordre de 1,6 sur l'ensemble du réseau de rase campagne avec très peu de différences entre les autoroutes, les routes nationales et les routes départementales. En revanche le nombre moyen d'occupants passe de 1,5 en semaine à 1,8 pendant les week-ends. En milieu urbain, les relevés effectués à Paris et dans quelques grandes agglomérations régionales présentent des différences assez sensibles s'établissant entre 1,3 à Paris ainsi qu'à Lyon et 1,9 dans les agglomérations lilloise et nantaise.

L'ancienneté du permis. L'ancienneté du permis de conduire et l'âge du conducteur sont naturellement fortement reliés mais c'est l'âge qui explique plus le nombre d'accidents que l'ancienneté du permis.

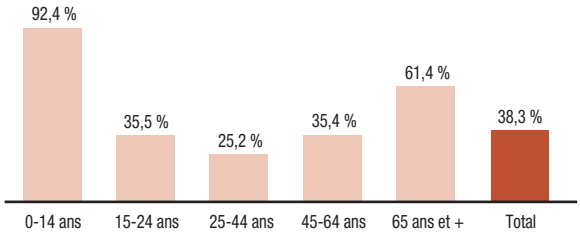
Conducteurs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et l'ancienneté du permis



Les étrangers. Sur le territoire national, les étrangers représentaient en 2003 environ 9 % des tués.

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

Part des victimes passives ou vulnérables en fonction de l'âge



60 % environ des victimes tuées ne sont pas responsables : piétons, occupants non-conducteurs, conducteurs non responsables.

LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseau

Données 2005	Part du kilométrage	Part du trafic	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	1,0 %	21,4 %	6,1 %	6,1 %
RN	2,6 %	17,1 %	12,5 %	21,5 %
RD	35,9 %	35,2 %	28,0 %	53,8 %
Autres *	60,5 %	26,3 %	53,4 %	18,6 %

* Essentiellement réseau urbain.
Nota : le transfert d'une partie des routes nationales aux conseils généraux a entraîné des incohérences en 2006 entre les données trafic et les données accidents.

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

Il permet de comprendre l'importance de la densité dans toutes comparaisons spatiales (entre départements ou entre pays [4]).

Les autoroutes En 2005, les autoroutes étaient 4 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus de 0,27 alors que les routes nationales ont un taux de 1,00). En dix ans, les deux réseaux ont vu ce taux baisser considérablement.

30 % des tués sur autoroutes n'avaient pas leur ceinture [5]. 30 % des accidents corporels sont des collisions arrière ou en chaîne. Les accidents en contresens sont très rares (0,6 % des accidents). Ils représentent 14 tués en 2006.

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 :

4. 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.
5. Ce qui n'est pas incohérent avec la statistique générale de 3 % de personnes non attachées tous réseaux confondus aux places avant, car la proportion augmente aux places arrière et au niveau des tués.

on a eu à déplorer 63 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne.

Un des grands facteurs des décès en rase campagne sont les obstacles fixes : 1 278 tués en 2006 dont 548 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA [6] ont montré l'importance des zones de récupération dans les virages.

Le milieu urbain. En ville, le phénomène de la densité se vérifie aussi puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (27,7 % des tués contre 4,8 % en rase campagne), les motocyclistes (21,6 % contre 14,2 %) et les cyclomotoristes (11,7 % contre 4,8 %).

Les indicateurs d'accidentologie locale. Le ratio tué pour un million d'habitants va de 21 pour les Hauts-de-Seine à 196 pour le Tarn-et-Garonne, contre 78 pour la France entière. Ce ratio est en effet très dépendant du caractère urbain ou non des départements. Les indicateurs d'accidentologie locale mis au point au sein de l'Observatoire essaient de tenir compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines). Ils ont permis de montrer que parmi les départements les plus sûrs figurent des départements urbains. Les départements de Paris et des Landes (– 49 %), de l'Isère (– 47 %), de la Côte d'Or et des Hauts-de-Seine (– 44 %) sont les mieux classés. Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+ 88 %), le Gers (+ 75 %, l'Ariège (+ 67 %) et l'Yonne (+ 65 %).

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).

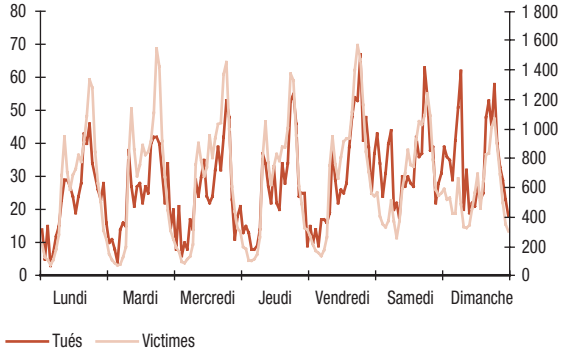
L'effet saisonnier est très différent en fonction du type d'usager : l'évolution intra-annuelle pour les poids lourds est la même que pour les véhicules légers, avec cependant des pointes prononcées en juillet et en avril ; l'ensemble des deux-roues a une pointe très marquée en période estivale alors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

Nombre de tués en fonction des saisons et selon le type d'usager
Moyenne sur les cinq dernières années
(indice 100 = moyenne annuelle)

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

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

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



Les jours de début semaine ont une moyenne plus basse que les jours de fin de semaine : les week-ends de grande circulation ont des moyennes plus faibles qu'un week-end ordinaire. On constate la présence d'un pic quotidien important aux alentours de 18 heures. On observe par ailleurs, dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche entre 4 heures et 6 heures du matin, un différentiel important entre les nombres de tués et les

6. Études détaillées d'accidents.

nombres totaux de victimes qui révèle l'augmentation du taux de gravité des accidents à cette période.

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

Autres paramètres. 11,8 % des accidents se sont produits en 2006 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 105 tués (2,2 % des tués) par temps de brouillard :

– 75 % des victimes sont locales [7] ;

– 15,4 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 8,5 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident : 21 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 16,2 % un véhicule seul avec un piéton, 10,3 % des collisions sont frontales, près de 93 % des accidents mortels n'ont qu'un mort ; 0,4 % des accidents mortels ont plus de trois morts.

LES PRINCIPAUX FACTEURS ET LES ACTIONS LES PLUS EFFICACES

Les facteurs

L'alcool. L'alcool est désormais le premier facteur d'accidents devant la vitesse. On estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à 2,7 % en circulation, à 6,2 % pour les accidents corporels et à 16,4 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 11,1 % (28,4 % 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 84 % des tués.

On estime à 26,2 % le nombre de tués qui auraient été sauvés si aucun des conducteurs n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif.

La vitesse. Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en retrait en 2006, reste un comportement de masse puisque c'est le cas de près de 40 % des automobilistes et près de 50 % des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible en 2006, notamment pour les motos. Ils s'élèvent à 15,4 % pour les véhicules de tourisme (contre 18,9 % en 2005) à 13,7 %, pour les poids lourds hors autoroutes (18,6 % en 2005) et 30,2 % pour les motos (contre 41,8 % en 2005).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec 63 % sur les voies d'entrées d'agglomérations par les conducteurs de voitures de tourisme. On a d'autre part tendance à rouler plus vite de nuit sur tous les réseaux excepté sur les autoroutes de liaison.

En ce qui concerne la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes en France, on observe qu'entre 2002 et 2006, elle a baissé de plus de 7 kilomètres/h, passant de 89,5 km/h à 82,2 km/h tous réseaux confondus.

L'enjeu vitesse. Si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse, ce sont près de 5 km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de l'ordre de 20 % de tués en moins, c'est-à-dire, si l'on se réfère aux chiffres de l'année 2006, environ 950 vies sauvées.

Les interdistances. Les données 2006 recueillies sur les interdistances ont confirmé les premières constatations effectuées depuis 2002. Pour l'ensemble des conditions de circulation, tous réseaux confondus, un conducteur sur quatre est en infraction (temps intervéhiculaire inférieur à 2 secondes) et pour 5,1 % des conducteurs on observe un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde (même proportion qu'en 2005). Ces deux indicateurs passent respectivement à 56,4 % (contre 56,1 % en 2005) et 12,1 % (contre 12,0 % en 2005) en régime de circulation dense, défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Par ailleurs, on constate toujours que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires est la plus élevée, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne.

Les autres infractions. Elles sont beaucoup moins fréquentes, mais en nombre non négligeable, telles que le non-respect des priorités (2,4 %), les franchissements de feux (1,1 %) et le non-respect des stops (0,7 %).

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 de 1 point de permis (3 points à partir de mars 2003). En 2006, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers a continué de progresser, notamment en milieu urbain. En rase campagne il s'est élevé à 98,4 %. Il était égal à 93,4 % en 1996, il y a dix ans. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de plus de 22 points : 72,4 % de taux de port en 1996, 94,7 % en 2006.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière, même s'il a beaucoup progressé en 2006 par rapport à 2005, passant de 75,7 % à 77,8 % en milieu urbain et de 77,8 % à 82,4 % sur les autoroutes.

On estime par ailleurs à 424 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture (72 % pour les conducteurs, 14 % pour les passagers avant et 14 % pour les passagers arrière).

Le téléphone portable. On estime approximativement à 2,4 % la part de conducteurs téléphonant dans la

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

circulation à un instant donné. On évalue la réduction du nombre d'accidents, si aucun conducteur ne téléphonait en conduisant, entre 7 % et 8 %.

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

Autres facteurs. La fatigue ou la somnolence sont relevées dans 2,8 % des accidents mortels.

LES PRINCIPALES ACTIONS

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

Par ailleurs, les améliorations régulières des infrastructures et des véhicules participent aux progrès de la sécurité. C'est ainsi que le traitement des obstacles latéraux (arbres ou poteaux) permettrait de réduire de 6 % le nombre de victimes tuées sur la route. On estime en outre que la séparation des sens de circulation sur les 10 % de voies bi-directionnelles les plus circulées permettrait de réduire de 5 % le nombre de victimes tuées sur la route.

L'efficacité des contrôles. En 2006, le nombre d'infractions sanctionnées hors stationnement était de 12,1 millions (contre 10,6 en 2005), la part du contrôle automatisé étant de 5,8 millions (contre 4,1 millions en 2005). Depuis la mise en place des premiers radars en novembre 2003, le nombre des contrôles de vitesse s'est en effet fortement accru et les infractions constatées ont plus que triplé, la part du contrôle automatisé ayant dépassé les 80 % en 2006.

Les contrôles de l'alcoolémie ont également nettement progressé au cours des dix dernières années puisque leur nombre est passé de 6,6 millions de dépistages préventifs en 1997 à 9,1 millions en 2006.

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

En 2006, environ 8 000 000 points ont été retirés à 4 450 000 conducteurs (infraction moyenne de 1,8 point), mais seulement 68 866 permis ont été retirés pendant que 1 140 000 conducteurs retrouvaient leur capital de points après trois années sans infraction.

Actions 2006 des pouvoirs publics

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

1) Pour le conducteur, l'action porte d'abord sur la **formation**, qui est conçue comme un véritable continuum éducatif, depuis l'école (attestation scolaire de sécurité routière) jusqu'aux formations post-permis tout au long de la vie du conducteur.

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

En complément de ces actions d'éducation et de prévention, le **contrôle** et la **sanction** viennent rappeler l'utilité et la nécessité du respect des règles.

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

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

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

La politique de sécurité routière est menée sous l'autorité du Comité interministériel de la sécurité routière qui est l'instance de décision dans ce domaine : la Délégation interministérielle à la sécurité routière a pour mission de préparer les délibérations de ce Comité et de veiller à l'exécution des mesures décidées en relation avec les départements ministériels concernés notamment pour les mesures sur le contrôle-sanction qui sont mises en œuvre par les ministères de l'Intérieur, de la Défense et de la Justice, en relation avec les autres administrations concernées (Industrie, Finances).

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

Le rapport ci-dessous présente l'action de la Délégation interministérielle à la sécurité routière et de la Direction de la sécurité et de la circulation routières pour l'année 2006.

Au cours de l'année 2006, l'action des pouvoirs publics a été marquée par :

• La poursuite du déploiement du contrôle automatisé

Au cours de l'année 2006, le dispositif du contrôle-sanction automatisé s'est consolidé avec un total de 1 100 radars installés sur le territoire. L'évaluation faite par l'Observatoire a montré que les vitesses globales ont fortement diminué en grande partie grâce au contrôle-sanction automatisé et que les trois quarts de la baisse des accidents sont attribuables à cette baisse des vitesses.

• L'activité du Comité interministériel de la sécurité routière

Les deux CISR d'avril et novembre ont permis de prendre un certain nombre de décisions sur des sujets variés portant notamment sur l'éducation routière, le permis à points et les deux-roues à moteur.

***

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le Conseil national de la sécurité routière

Ce Conseil qui a été créé en octobre 2001, est chargé de formuler des recommandations en faveur de la sécurité routière et de procéder à des évaluations des actions de sécurité routière. Composé d'un effectif de cinquante-trois membres, il rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations) et entend être un lieu de débats et de réflexions 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

En 2006, le CNSR a tenu cinq séances plénières durant lesquelles, il a principalement abordé les thèmes suivants :
– l'impact du contrôle-sanction automatisé sur la sécurité routière ;
– les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules ;
– l'action de l'Éducation nationale en matière de sécurité routière.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Les deux Comités interministériels qui se sont tenus les 6 juillet et 8 novembre 2006 ont décidé de nouvelles mesures s'articulant autour des thèmes suivants :

Des actions en faveur des jeunes

– Augmentation de la place de l'éducation routière en milieu scolaire de manière à sensibiliser davantage les jeunes.
– Renforcement de l'éducation routière (mise en place d'un professeur référent) et prise en compte de l'assiduité à la préparation de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) dans la nouvelle note de vie scolaire.
– Réorganisation des épreuves d'ASSR et d'ASR (mise en place d'un nouvel outil multimédia).

Un plan d'action pour les deux-roues

– Formation obligatoire pour la conduite des motocyclettes légères.
– Extension du permis à un euro par jour au permis moto.
– Obligation d'attacher son casque.
– Sanction de la vente de plaques d'immatriculation non conformes.
– Lutte contre le débridage (aggravation des sanctions).

Remédier aux disparités entre les départements face à l'insécurité par la réalisation d'un audit de la politique locale de sécurité routière.

L'amélioration de la signalisation avec la mise en place, à titre expérimental, de commissions départementales consultatives composées des services de l'État, des usagers, des représentants des collectivités locales placées sous l'autorité du préfet dans cinq départements.

L'harmonisation des vitesses maximales autorisées à 90 kilomètres/heures pour les poids lourds et pour les véhicules de transport en commun, quelle que soit leur ancienneté.

Le permis de conduire

Des mesures ont été prises notamment pour faciliter la récupération des points (en un an pour les retraits de un point) et le retour au permis de conduire.

Lutter contre l'impunité des véhicules immatriculés à l'étranger en permettant aux forces de l'ordre d'immobiliser le véhicule en cas de non-acquittement immédiat de l'amende.

Plans d'action pour le port de la ceinture avec la fin de la dérogation consistant à pouvoir placer et attacher ensemble les enfants de moins de 10 ans.

La mobilisation des acteurs

Le thème de la semaine de la sécurité routière en 2006 a été consacré à la « sécurité routière en agglomération » avec l'appui d'une forte mobilisation des partenaires de la sécurité routière, en particulier l'Association des maires de France (AMF).

LA CONNAISSANCE

La création des Observatoires départementaux de sécurité routière

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

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

Ces ODSR qui vont se mettre progressivement en place, interviendront dans trois domaines complémentaires :
– les outils de connaissance de l'insécurité routière avec notamment la qualité et l'exploitation du fichier accidents, les mesures de l'exposition au risque et l'observation des comportements (vitesse et port de la ceinture) ;
– l'analyse de l'accidentologie au niveau départemental (diagnostics, études d'enjeux, évaluations des actions locales) ;
– la diffusion de la connaissance (publications, valorisation et capitalisation de la connaissance, réponses à des demandes d'études).

Une réunion de lancement du réseau a été organisée en juin à Paris. Un site Intranet spécifique a été ouvert et un programme de formation pour la prise de poste a été conçu.

Le Comité des experts de la sécurité routière

Ce Comité a été créé en octobre 2001, en même temps que le Conseil national de la sécurité routière.

Il est chargé de deux missions : assister le CNSR et valider les publications de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Au cours de l'année 2006, les travaux du Comité des experts ont plus particulièrement porté sur :
– l'alcool sur la route ;
– le téléphone portable au volant ;
– les modalités de calcul des résultats provisoires.

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

L'accidentologie

Après les travaux sur l'évaluation du contrôle-sanction automatisé achevée au début 2006, les travaux de l'Observatoire ont porté sur l'alcool sur la route (avec la contribution de membres du Comité des experts) et le téléphone portable au volant.

La diffusion des connaissances

Les travaux de l'Observatoire ont donné lieu à des communications à Strasbourg à l'ETC *(European Transport Conference)* et à Baden-Baden à ADAC/BASt-Symposium, à une conférence de presse (résultats de l'année 2005) et à la diffusion de nombreux communiqués de presse (résultats mensuels, Observatoire des vitesses, autres publications).

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

– *Les grandes données de l'accidentologie,* DSCR/ONISR, juin 2006.
– *La sécurité routière à travers les chiffres*, édition 2006, DSCR/ONISR, La Documentation française, juillet 2006.
– *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2005*, DSCR/ONISR, La Documentation française, septembre 2006.
– *Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005,* DSCR/ONISR, La Documentation française, mars 2007.
– *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005,* DSCR/ONISR, La Documentation française, juillet 2007.
– *Tous ces ouvrages sont consultables sur le site de l'Observatoire :* www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

LA COMMUNICATION

Les campagnes de communication

Outre le grand public, la communication développée en 2006 visait prioritairement trois catégories de population à risques : les jeunes, les conducteurs de deux-roues motorisés et les consommateurs d'alcool et de cannabis au volant.

La vitesse a constitué le fil rouge de la communication en 2006 qui se voulait très réaliste dans l'évocation des drames des accidents.

Quatre thèmes ont fait l'objet d'une campagne de communication d'envergure :
– le respect de la limitation de vitesse (en agglomération à 50 km/h ; sur route à 90 km/h ; sur autoroute à 130 km/h) ;
– les distances de sécurité ;
– le cannabis et la conduite ;
– le téléphone portable et la conduite.

Les campagnes d'information et de sensibilisation qui ont été menées au cours de l'année 2006 sont les suivantes :
– « Le respect des distances de sécurité » janvier 2006 ;
– « Le respect des limitations de vitesse à 90 km/h » avril 2006 avec la diffusion d'un film ;
– « Cannabis et conduite » mai 2006 ;
– « Mobile et voiture » juin 2006 avec le message « au volant, c'est la messagerie qui répond » ;
– « Vitesse en agglomération » juin 2006 ;
– le respect des limitations de vitesse sur autoroute (130 km/h) juillet-août 2006. Des spots radio ont été diffusés sur les stations grand public (un volet radios autoroutières en partenariat avec les sociétés d'autoroutes et un volet radios généralistes). Une campagne de diffusion d'annonces a été réalisée dans la presse automobile et motocycliste, ainsi qu'une campagne sur Internet ;
– déploiement du conducteur désigné sobre « Sam. Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » juillet-août 2006 : une campagne radio ainsi que des créations et diffusions de vidéos au format Internet ont été menées ;
– promotion du conducteur désigné sobre « Sam. Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » : une campagne radio tout public et des opérations événementielles pendant les fêtes de fin d'année ont été réalisées.

Mobilisation des acteurs

– Le thème de la Semaine de sécurité routière en 2006 a été consacré à la sécurité routière en agglomération (« 50 km/h »).
– Sensibilisation des collectivités locales avec la présence de la sécurité routière au Salon des maires et des collectivités locales (SMCL) et la sortie d'un guide *Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires*.

Évènements

Au cours de l'année 2006, la Sécurité routière a participé à de nombreux salons et manifestations : Mondial de l'Automobile, Tournée d'été des plages NRJ...

Les universités d'automne « jeunes et sécurité routière » et la septième Semaine de la sécurité routière (du 16 au 23 octobre 2006) dédiée à la sécurité routière dans les agglomérations ont constitué des moments forts.

Les éditions et documents

La *Revue de la sécurité routière*

En 2006, la *Revue de la sécurité routière* a publié cinq numéros qui ont fait chacun l'objet d'une diffusion à plus de 30 000 destinataires. Les dossiers centraux ont concerné le partenariat avec les collectivités locales : « Collectivités territoriales, quand les solutions viennent aussi du terrain » (n° 146), « La communication routière » (n° 147), « La santé au volant » (n° 148), « Le respect des

usagers vulnérables en ville » (n° 149) et « Les forums d'initiatives locales » (n° 150).

Cap sécurité routière

La lettre électronique mensuelle « Cap sécurité routière » informe, chaque mois, sur l'actualité de la sécurité routière, l'ensemble des professionnels du réseau de la sécurité routière (600 abonnés) ainsi que le grand public (4 000 abonnés), qui peut la recevoir librement en s'inscrivant sur le site : www.securiteroutiere.gouv.fr

Les dépliants

Pour mobiliser et conseiller tous les usagers, des titres ont été créés sur des thèmes aussi divers que « le partage de la rue en toute sécurité », « le permis probatoire : un capital de 6 points pour une conduite plus responsable », « mobile et voiture : sécurité en route » ou encore « 1 personne = 1 siège = 1 ceinture »... d'autres sont mis à jour comme « les grandes données de l'accidentologie »...

LES PARTENAIRES NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

L'année 2006 a permis de procéder à l'élargissement du comité de pilotage national au secteur agricole *via* la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et à celui des collectivités locales et des établissements hospitaliers via la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL). Dans le cadre des travaux de ce comité nouvellement élargi, une table ronde « véhicules utilitaires légers » a été organisée en septembre 2006.

La DSCR cosigne avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) des chartes avec des grandes entreprises nationales qui s'engagent pour une durée de trois ans dans la mise en place de plans de prévention du risque routier (PPRR).

Conjointement avec la CNAMTS et la Prévention et la sécurité en entreprise (PSRE), la DSCR a organisé pour la première fois en 2006 les trophées « Entreprise et sécurité routière » visant à distinguer plusieurs lauréats parmi une centaine d'entreprises investies dans la prévention du risque routier de leurs salariés.

Les partenariats avec le secteur associatif

Le monde associatif constitue, pour les pouvoirs publics, un appui privilégié puisqu'il touche, par ses actions ciblées sur des publics très variés, toutes les composantes de la société civile.

En matière de sécurité routière, l'action associative est depuis quelques années en plein développement et s'adresse à un public toujours croissant.

Plus d'une trentaine d'associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2006 pour soutenir des projets d'ordre très divers tels que des actions de sensibilisation grand public sur les conséquences de l'insécurité routière, la défense et l'aide aux victimes d'accidents de la circulation, la conception d'outils éducatifs ou ludiques, la participation à des colloques ou encore l'organisation de journées d'études, la formation de bénévoles, la sensibilisation des adhérents, l'appel à projets et l'assistance à la réalisation de projets.

Des réunions de mobilisation ont été tenues en 2006 sur la problématique de la sécurité routière en agglomération (qui sera le thème de la « Semaine de la sécurité routière ») et sur les actions à mener en direction des jeunes (université d'automne « Jeunes et sécurité routière »).

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les priorités 2006

L'année 2006 a été marquée par la mise en œuvre de la charte de partenariat signée en novembre 2005 avec l'Association des maires de France et la sécurité routière. Sur ce modèle, une réflexion est engagée afin de créer un partenariat avec l'assemblée des départements de France.

La « Semaine de la sécurité routière », centrée sur les risques quotidiens, a permis le développement d'un fort partenariat avec les associations, les communes et les entreprises. De très nombreux forums d'initiatives locales ont été réalisés pendant cette semaine.

La nomination d'un élu correspondant ou référent sécurité par commune chargé de la formation et de l'animation du réseau vise à renforcer de manière significative la politique de la sécurité routière au niveau local.

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

L'année 2006 a été marquée par la réorganisation des services déconcentrés de l'Équipement, liée à la mise en œuvre des grandes réformes de l'État (loi organique relative aux lois de finances (LOLF) et décentralisation).

La sécurité routière constitue un des piliers de refondation des nouvelles directions départementales de l'Équipement. Cette priorité forte s'est traduite par la création d'un service dédié à la sécurité routière dans chaque DDE, souvent dans le cadre plus global de la prévention des risques. La DDE affirme ainsi son rôle de service de l'État référent sur ce thème articulé autour de la connaissance de l'insécurité routière locale, de l'action locale, de l'éducation routière et de la réglementation.

La création en 2006 d'un Observatoire départemental de la sécurité routière dans chaque DDE, fondement du diagnostic des enjeux de la politique locale, a renforcé la participation des DDE dans ce domaine, et, dans la moitié des départements environ, le préfet a confié la mission de coordination à la DDE.

Les directeurs régionaux de l'Équipement sont devenus responsables des budgets opérationnels de programme

(BOP) pour les actions déconcentrées du programme sécurité routière. Ils ont mis en place une organisation régionale pour assurer les nouvelles missions que leur a données la LOLF : répartition des moyens, animation des services, mise en cohérence des stratégies départementales, échanges d'expérience et mutualisation.

La construction, l'aménagement, la gestion et l'exploitation du réseau routier national seront assurés par les nouvelles directions interdépartementales des routes (DIR) à partir du 1er janvier 2007. Ces services, exclusivement dédiés à la route, auront notamment la responsabilité de la sécurité des infrastructures et des usagers, la gestion du trafic et l'information des usagers sur ce réseau. L'année 2006 a été consacrée à la préparation et à la mise en place de cette réorganisation fondamentale des services déconcentrés de l'Équipement.

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

Le projet « Management et pratiques de sécurité routière » s'est poursuivi en 2006 en s'appuyant sur le nouveau rôle d'animation des directions régionales de l'Équipement. Ce projet vise, à partir d'actions définies localement, à mieux intégrer la sécurité routière dans l'ensemble des métiers des services déconcentrés de l'Équipement (urbanisme, aménagement, planification, transports, gestion de la route...) et à modifier en profondeur les pratiques professionnelles, par une amélioration des actions transversales basée sur un management local renforcé, une recherche d'anticipation des situations à risque et une pérennisation des démarches pertinentes.

Une expérimentation a été engagée avec quatre DRE pour définir les objectifs, le contenu, les modalités et les outils d'une animation régionale de la démarche dans l'ensemble des services de la région.

LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Le 22 décembre 2005, le 1 000e radar était installé conformément aux objectifs fixés par le gouvernement. Le Comité interministériel de la sécurité routière du 1er juillet 2005 avait décidé l'implantation de 500 nouveaux dispositifs en 2006 et le programme de déploiement s'est alors poursuivi pour atteindre 1 200 radars à la fin de l'année et l'objectif des 1 500 devrait être atteint au premier trimestre 2007.

Le CISR du mois de juillet 2006 a par ailleurs décidé l'implantation de 500 dispositifs de contrôle automatique en 2007 dont 50 consacrés aux feux rouges, et au respect des interdistances.

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

Diverses mesures ont été prises en 2006 comme le rappel de la vitesse limite autorisée sur les panneaux annonçant un contrôle radar (fixe), la mise sur mât ou sous vidéo-surveillance de radars pour lutter contre le vandalisme...

Le contrôle automatisé tel qu'il est actuellement en vigueur

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

Bilan qualitatif, quantitatif et financier du programme en 2006

– L'engagement financier s'est élevé à 130 millions d'euros sur le compte d'affectation spéciale (CAS) doté d'un montant de 140 millions d'euros pour le financement du programme de déploiement (131 millions d'euros) et la modernisation du fichier national des permis de conduire (9 millions d'euros).
– Le produit des amendes s'est élevé à 350 millions d'euros (dont 57 millions d'euros pour les amendes forfaitaires majorées).
– 13 331 827 infractions ont été relevées (dont 1 860 406 pour les étrangers), ces infractions ont donné lieu à 6 214 533 avis de contraventions.
– 80 % des paiements se sont effectués sous quarante-cinq jours (amende forfaitaire).
– 1 % des avis de contraventions a fait l'objet de consignations.
– 21 % des avis de contraventions ont donné lieu à des courriers adressés à l'officier du ministère public dont 70 % concernent la désignation d'un autre conducteur.

Le Centre national de traitement (CNT)

Un Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), service commun police et gendarmerie ayant pour mission, sur l'ensemble du territoire, la constatation et le traitement des infractions au Code de la route relevées au moyen des systèmes de contrôle automatique, a été créé par décret du 14 octobre 2004.

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

Ces deux services font partie du Centre national de traitement (CNT) installé à Rennes depuis le 18 octobre 2004. Le CNT abrite à ce jour quarante-quatre agents de l'administration et près de 150 personnes des sociétés

prestataires de services participant au bon fonctionnement de la chaîne de contrôle automatisé.

Le CNT reçoit près de 6 000 lettres par jour dont 400 contestations et le centre d'appels en moyenne 3 000 appels par jour.

Deux mesures importantes ont été mises en œuvre en faveur des contrevenants au cours de l'année 2006 au CNT :
– mise en place en novembre 2006 de moyens de paiement (principe du timbre amende électronique) dans des points de ventes agréés (buralistes) permettant de s'acquitter directement en espèce, par chèque ou carte bancaire de son amende. La généralisation se fera sur trois ans (30 000 buralistes concernés) ;
– mise en place d'une lettre de rappel : l'absence de changement d'adresse sur la carte de grise, base réglementaire de l'identification des contrevenants, avait pour effet que des courriers ne parvenaient pas à leurs destinataires. Seuls les services de recouvrement pouvaient identifier le contrevenant par l'interrogation du fichier bancaire mais seulement au stade de l'amende forfaitaire majorée. Désormais est adressée une lettre de rappel invitant le contrevenant à modifier son adresse au fichier national des immatriculations et d'en fournir la preuve. Cette mesure permet un retour à l'amende initiale.

Par ailleurs, une procédure informatisée a été mise en place sur le territoire national entre les officiers du ministère public (application informatique Winomp : 316 sites et 1 300 utilisateurs) et les tribunaux de police (application Minos : 480 sites et 1 200 utilisateurs) pour le traitement du contentieux.

La Trésorerie du contrôle automatisé

Le ministère des Finances a mis en place en 2006, une trésorerie spécifiquement dédiée au contrôle automatisé pour le traitement des amendes forfaitaires majorées. La trésorerie du contrôle automatisé comprend environ 150 personnes et un centre d'appel pour l'information des contrevenants.

Les actions en cours

Les véhicules étrangers

Ils représentent environ 12 % des véhicules en infraction. Un groupe de travail interministériel piloté par le ministère de la Justice a pour mission de préparer des accords de coopération bilatéraux avec les pays voisins. Un accord a été conclu avec le Luxembourg, ainsi qu'avec l'Allemagne (en cours de ratification). Des négociations sont en cours avec d'autres pays dont l'Espagne, la Belgique et l'Italie.

Les poids lourds

L'expérimentation concernant le pesage des poids lourds et la détection de leurs infractions à la vitesse se poursuit. Elle se traduit par la mise en œuvre de deux stations expérimentales (Saint-Avold et Muret).

Le vandalisme

Le vandalisme a nettement diminué passant de 27,6 % en 2005 à 16,4 % en 2006.

Les mesures prises pour endiguer le phénomène expliquent ces chiffres (vidéo-surveillance, mise sur mât...).

L'objectif à terme est de ramener ce taux à moins de 12 % grâce aux nouvelles évolutions techniques et à une meilleure prise en compte des sites les plus impactés.

L'évaluation du contrôle-sanction automatisé

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

Les deux-roues

Fin 2006, 48 % des radars étaient implantés pour contrôler les véhicules par l'arrière. Ces installations en éloignement permettent l'identification des deux-roues et évitent ainsi tout sentiment d'impunité. Cette proportion devrait atteindre les 55 % au premier semestre 2007.

Les interdistances

Un marché de définition a été passé avec trois industriels pour la mise au point et l'expérimentation de dispositifs de contrôle automatique du respect des distances de sécurité. Ces dispositifs seront à terme installés dans les tunnels mono-voie.

Les feux rouges

Des expérimentations pour tester différentes technologies ont été mises en œuvre à la fin 2005 dans cinq villes pilotes (Metz, Nancy, Toulouse, Nantes, Le Vésinet). À Paris, deux expérimentations ont commencé fin 2006.

Courant 2007, les premiers systèmes opérationnels verront le jour (reliés au CNT et permettant l'émission d'avis de contravention).

LA ROUTE

La campagne annuelle Bison Futé

2006 a été une grande année pour Bison Futé, qui a fêté ses 30 ans, a vu son site Internet rénové : www.bison-fute.equipement.gouv.fr/ et a inauguré sa nouvelle mascotte. Avec sa nouvelle signature *« sur tous vos trajets, du départ à l'arrivée »*, Bison Futé incarne désormais l'information routière en temps réel pour tous les usagers, y compris dans leurs trajets quotidiens. De nombreuses manifestations ont été organisées en régions, et elles ont connu un bon retentissement médiatique.

Pendant l'été 2006, vingt points d'accueil Bison Futé répartis dans seize départements ont été mis en place.

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

L'information routière prévisionnelle

L'amélioration du recueil et de la diffusion en « temps réel » est devenue une priorité pour les centres d'information routière (CIR). Ils assument en parallèle une autre mission importante, qui est l'information prévisionnelle. Grâce à leurs travaux, le Centre national d'information routière (CNIR) publie chaque année :
– **le calendrier Bison Futé des prévisions de trafic** qui permet à l'automobiliste de visualiser l'état du trafic. L'élaboration de ce calendrier est à la base d'autres actions : le plan PRIMEVERE, pour une surveillance renforcée du réseau, pour les périodes et les zones présumées les plus sensibles ; les plans PALOMAR, pour la mobilisation des moyens routiers (police, gendarmerie, équipement, secours...) lors des journées de départ en vacances ; les plans de gestion de trafic, activés par les préfets de zone de défense, permettant de faire face immédiatement à des perturbations imprévues (événements météorologiques ou exceptionnels) qui nécessitent une action coordonnée des services liés à l'exploitation de la route sur un axe ou un réseau déterminé ; la définition de journées hors chantier ; les interdictions de circulation de certains transports (marchandises, matières dangereuses, enfants) ;
– **les panoramas de saison (printemps, été, hiver)**. Ces documents, édités tous les ans, présentent les difficultés attendues pour la période concernée, les secteurs difficiles à éviter, des conseils de conduite...

La gestion dynamique du trafic

Déployés sur les principaux axes autoroutiers et dans les grandes agglomérations, les systèmes dynamiques de gestion du trafic contribuent à limiter l'impact des accidents (notamment en diminuant le risque de sur-accident) et à favoriser une conduite apaisée et donc plus sécurisée. 2006 a été marquée par la mise en service des systèmes suivants : Allegro à Lille, Myrabel sur l'autoroute A31 Luxembourg-Metz-Nancy, Sirius ouest en Île-de-France. Extension de la régulation dynamique des vitesses sur l'autoroute A7 en vallée du Rhône.

Le Code de la rue

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

C'est pourquoi, sous la dénomination médiatique « Code de la rue », le ministre des Transports a lancé en avril 2006 une démarche originale de modernisation du Code de la route pour l'adapter aux nouvelles réalités de la vie urbaine.

Il s'agit de mieux faire connaître certaines dispositions du Code de la route, et d'étudier d'éventuelles améliorations de ce Code. Une campagne de communication s'est déroulée pendant la « Semaine de la sécurité routière » du 16 au 23 octobre 2006 consacrée à la sécurité routière en ville. Les travaux sur le « Code de la rue » se poursuivent et devraient aboutir à des améliorations du Code de la route avant la fin de l'année 2007.

Le renforcement de la signalisation routière

La pertinence des limites de vitesse est un enjeu important de l'acceptabilité sociale de la politique nationale de contrôle-sanction.

À la demande du Comité interministériel de la sécurité routière de juillet 2006, les DDE et les sociétés d'autoroutes ont procédé à la mise en place des rappels de la vitesse limite au droit de tous les radars fixes installés. Cette action a été achevée fin octobre 2006.

L'ensemble de la signalisation routière doit être lisible et compréhensible par les usagers afin de donner toute sa force au principe fondateur de la signalisation : la signalisation doit être respectable pour être respectée. Afin d'être mieux à l'écoute des usagers de la route, il a été créé en novembre 2006, à titre expérimental dans cinq départements, des commissions consultatives des usagers sur la signalisation routière (Bouches-du-Rhône, Côtes-d'Armor, Doubs, Dordogne, Moselle). Ces commissions vont être généralisées à l'ensemble des départements au cours de l'année 2007.

Les systèmes de transports intelligents

La France a depuis plusieurs années une position de leadership pour le développement, à l'échelle européenne, d'un protocole unique d'échange de données routières, permettant l'approfondissement de la coopération transfrontalière en matière de gestion de trafic et d'information routière. Le protocole DATEX II a été publié le 22 décembre 2006, et la Commission européenne souhaite maintenant l'implanter sur l'ensemble de l'Europe. La France s'est particulièrement investie dans la réalisation de la méthode de description fine des événements pouvant affecter un réseau routier, qu'ils soient subis, comme un accident, ou commandés, comme l'ensemble des mesures prises par un exploitant, ainsi que dans la définition des modalités d'échanges de ces données.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Le permis de conduire

Certificat d'examen du permis de conduire (CEPC)

L'expérimentation d'une première version alternative en avril 2006 dans quatre départements (Aube, Calvados, Vendée, Hauts-de-Seine) a permis de valider ces nouveaux principes d'évaluation. En revanche, le formulaire n'a pas été jugé satisfaisant.

À partir du bilan de cette expérimentation, la section a donc mis en œuvre une nouvelle version de ce formulaire.

L'expérimentation d'un second formulaire dans les mêmes départements en février 2007 ayant levé cette insatisfaction, le déploiement national du nouveau dispositif est prévu pour juillet 2007, après la formation de l'ensemble des inspecteurs du permis de conduire et de sécurité routière.

Prise en compte des candidats sourds ou malentendants

Le décret n° 2006-56 du 18 janvier 2006 est venu mettre en place les modalités spécifiques d'accès des personnes sourdes ou malentendantes aux épreuves pratiques de l'examen du permis de conduire de la catégorie B.

Actualisation de la banque de données de l'épreuve théorique générale (ETG)

Une banque de questions actualisée a été diffusée dans les DDE en octobre 2006.

Outre l'augmentation du nombre de questions, cette mise à jour a permis d'intégrer de nouveaux thèmes, tels que la conduite économique et respectueuse de l'environnement, le comportement des conducteurs dans les tunnels routiers ou les risques spécifiques de la conduite liés à la prise de médicaments.

La nouvelle méthode d'attribution des places d'examen

La nouvelle méthode nationale d'attribution des places d'examen du permis de conduire a fait l'objet d'une lettre-circulaire, en date du 13 janvier 2006, publiée au *Bulletin officiel* n° 3 du 25 février 2006 du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Elle sera généralisée sur l'ensemble du territoire en 2007. Elle vise à favoriser le bon fonctionnement des écoles de conduite assurant une formation de qualité.

Le continuum éducatif

Dans le cadre du groupe 3 du PREDIT, suite à un appel à proposition ciblé sur le continuum éducatif en sécurité routière, huit projets d'études ont été validés et concrètement lancés au cours de l'année 2006 pour des résultats attendus en 2008.

Ces études sont :
– GENRES : genres, risque, éducation, socialisation (INRETS) ;
– ACC : aide à la conduite basée sur le contexte (université de Paris-VI) ;
– apprendre à conduire : des dispositions aux compétences (université de Nantes) ;
– la dynamique de l'innovation dans les services de formation à la conduite et à la sécurité routière (université de Marne-la-Vallée) ;
– prévention des conduites à risque, éducation à la santé et à la sécurité routière (INRETS-INSERM) ;
– le deuil de l'enfance : ethnologie des pratiques festives chez les adolescents et les jeunes adultes (université de Rennes) ;
– ACCRN : approche cognitive de la relation aux risques chez les conducteurs novices (université de Nancy) ;
– de l'analyse des représentations du risque à l'ingénierie de la formation à la conduite et à la sécurité routière (IUFM d'Aquitaine).

Quatre projets se sont ajoutés au cours de l'année 2006 :
– le rôle de la formation par alternance dans un cursus de formation des enseignants de la conduite automobile (université de Provence) ;
– le rôle des associations dans le système de sécurité routière (université de Nantes) ;
– une approche socio-anthropologique de l'apprentissage de la conduite dans les écoles de conduites à statut associatif (Institut national des télécommunications de Paris-I) ;
– la valorisation des recherches européennes sur les pratiques éducatives innovantes d'accès au permis de conduire (INRETS-INSERR).

Rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière

Le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées sur la rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière a préconisé, entre autres, de disposer d'une meilleure connaissance économique et sociale des écoles de conduite et de sécurité routière. Les résultats de l'étude socio-économique menée par l'université de Marne-la-Vallée en février 2006 et son approfondissement en 2007 devraient aboutir à la mise en place d'un Observatoire de la profession en 2008 sous l'égide du Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP).

La rénovation du CSECAOP est un volet d'un deuxième axe qui vise à susciter un dialogue permanent entre l'administration et les représentants des établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière au niveau national. Ses travaux déboucheront en 2007 sur un élargissement de son champ de compétence et une déclinaison au niveau départemental.

Un troisième axe concerne la formation initiale et continue des enseignants de la conduite et de la sécurité routière. Il propose une réforme de la filière qui s'appuiera sur les résultats d'une étude sur les métiers menée par le LEST-CEREQ (Laboratoire d'économie et de sociologie du travail, centre régional associé au Centre d'études et de recherches sur les qualifications) et d'une étude devant favoriser l'élaboration d'un référentiel d'activités et de compétences de la profession menée par le Conservatoire national des Arts et Métiers.

Accès au permis de conduire facilité pour les jeunes

L'offre de financement du permis de conduire pour tous les jeunes décidée par le Gouvernement s'est traduite par la mise en œuvre du dispositif du « permis à 1 euro par jour », système de prêt permettant aux jeunes d'étaler le coût de leur formation sur plusieurs mois, les intérêts étant pris en charge par l'État.

Au cours de l'année 2006, 4 715 écoles de conduite ont participé au dispositif ainsi que vingt-deux établissements de crédit. Près de 80 000 prêts ont été attribués.

Le dispositif a été étendu au permis A le 3 octobre 2006.

Actualisation des stages de sensibilisation à la sécurité routière destinés aux conducteurs infractionnistes

L'actualisation du programme de ces stages avec la création de deux nouveaux modules portant sur les thématiques « vitesse et conduite » et « produits psychoactifs et conduite » s'est achevée en 2006.

Elle prend notamment en compte les résultats des recherches européennes et les attentes des animateurs de terrain. Le développement de cette deuxième génération de stage se fera en lien avec le déploiement de la formation initiale et continue des animateurs « permis à points » et la réforme du cadre réglementaire du dispositif du permis à points résultant des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière du 8 novembre 2006.

Les activités internationales

L'action internationale s'articule autour de deux axes essentiels : la Commission européenne et la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA).

Au plan communautaire, les négociations entreprises depuis près de trois années ont débouché sur la troisième directive sur le permis de conduire du 20 décembre 2006 publiée au *Journal Officiel des Communautés européennes* du 30 décembre 2006.

Les États membres ont jusqu'au 19 janvier 2011 pour transposer les textes, et jusqu'au 19 janvier 2013 pour les appliquer.

L'une des mesures phares de ce texte est la généralisation du permis de conduire sous format « carte plastique », avec une durée de validité de dix ans.

Les États membres disposent de vingt ans (jusqu'au 19 janvier 2033) pour échanger contre le nouveau modèle les permis actuellement en circulation.

Concernant la CIECA, l'année 2006 a été marquée par l'organisation par la DSCR du congrès mondial du cinquantième anniversaire de cette organisation, qui a réuni plus de 450 personnes à Marseille du 8 au 10 juin 2006 sur le thème de « L'éducation routière tout au long de la vie ».

Par ailleurs, les travaux sur la charte européenne de sécurité routière se sont concrétisés par la mise au point d'une démarche qualité pour les examens du permis de conduire et les examinateurs, mise à disposition des États membres.

Enfin, s'est tenu à Berlin les 14 et 15 décembre 2006, un atelier international sur la conduite accompagnée en Europe dont les conclusions ont été fort utiles en vue de l'organisation de la table ronde à ce sujet qui s'est tenue les 12 et 13 mars 2007, conformément à la demande du CISR du 6 juillet 2006 de favoriser l'accès à cette filière de formation.

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

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

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules

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

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

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

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires pris en 2006 concernent :
– la limitation de la vitesse des poids lourds : vitesse de circulation limitée sur autoroute à 90 km/h, et application rétroactive de la limitation par construction aux véhicules immatriculés depuis octobre 2001 ;
– la transcription des règles européennes sur le port de la ceinture : une place, une ceinture, une personne ;
– la transcription de la directive européenne sur les pare-buffles ;
– un encadrement réglementaire des radars anticollision ;
– une actualisation de la réglementation du contrôle technique périodique.

Le contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2006 :
– les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2006 ;
– les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2004 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2006 ;
– les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique

complémentaire pollution dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite initiale favorable.

Les visites techniques portent depuis le 1er janvier 2006 sur le contrôle de 511 altérations élémentaires (dont 214 altérations soumises à prescriptions de contre-visites) regroupées en 125 points principaux constituant dix fonctions principales du véhicule (identification, freinage, éclairage-signalisation, pneumatique, pollution niveau sonore, organes mécaniques, équipements, visibilité, direction, structure de carrosserie).

En 2006, parmi les altérations soumises à contre-visite, les fonctions freinage, visibilité et équipements de sécurité enregistrent une légère amélioration de leur état par rapport à 2005. À l'inverse les fonctions éclairage-signalisation, identification et liaison au sol connaissent une légère détérioration pour l'ensemble des véhicules contrôlés. L'ensemble des autres points de contrôle montre la stabilité de l'état du parc des véhicules par rapport à 2005.

Par rapport à 2005, le contrôle technique présente en 2006 une altération supplémentaire soumise à prescriptions de contre-visites : le « mauvais état de la plaque d'immatriculation ».

En 2006, 19,83 millions de contrôles dont 17,06 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 5 220 centres de contrôle agréés (4 843 centres spécialisés et 377 centres auxiliaires). Les 17,06 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 14,87 millions pour les voitures particulières et 2,19 millions pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 6,6 % du nombre de contrôles par rapport à 2005.

En 2006, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en légère augmentation par rapport à 2005, Il s'établit à 17 % en 2006 alors qu'il était de 16,6 % en 2005.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières présente une légère progression par rapport à 2005. Il s'établit en 2006 à 20 % alors qu'il était de 19,7 % en 2005.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une faible augmentation du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2005 : il est de 23,1 % en 2006 contre 22,7 % en 2005.

Le contrôle technique des véhicules de transports en commun de personnes, de transport de matières dangereuses et des véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes, qui était traditionnellement réalisé par les services des DRIRE, a été externalisé à des centres privés dans le courant de l'année 2005.

Au 31 décembre 2006, le dispositif français de contrôle technique des véhicules lourds comporte 299 installations de contrôle dont 219 centres de contrôle et 80 installations auxiliaires.

Les 219 centres de contrôle se répartissent en 116 centres rattachés à l'un des deux réseaux agréés (AUTO BILAN France et AUTOVISION PL) et 103 centres indépendants.

Ces chiffres traduisent un accroissement du nombre d'installations de contrôle agréées de 52,5 % sur l'année 2006 et représentent une capacité de contrôle supérieure d'environ 72 % à celle des DRIRE en 2004.

La nomenclature des visites techniques en vigueur en 2006 est identique à celle utilisée en 2005.

En 2006, il a été réalisé 1 139 312 contrôles dont 1 017 934 visites techniques périodiques et 121 378 contre-visites. Ces volumes représentent une diminution de 0,05 % du nombre de visites techniques périodiques par rapport à 2005, année au cours de laquelle le nombre de contrôles réalisés était, pour mémoire, de 1 139 914 (1 005 076 visites techniques périodiques et 134 838 contre-visites).

Le taux de prescription de contre-visites constaté en 2006 est en baisse par rapport à celui de 2005. Il s'établit en 2006 à 14,37 %.

En 2006, 10,44 % des véhicules ont fait l'objet d'une prescription de contre-visites sans interdiction de circuler et pour 3,93 % d'entre eux, la prescription de contre-visite était assortie d'une interdiction de circuler.

EuroNCAP

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

Le ministère des Transports (Direction de la sécurité et de la circulation routières) adhère au consortium depuis le 1er janvier 2000. Il contribue activement à l'exécution des essais et participe au comité technique.

Les résultats euroNCAP publiés depuis sept ans ont mis en évidence une amélioration considérable de la protection offerte, en cas de choc, pour les occupants des modèles plus récents. En effet, la quasi-totalité des modèles récents ont obtenu un classement de cinq étoiles au lieu de la référence trois étoiles en 2000. Une réflexion est en cours pour définir les critères d'attribution d'une sixième étoile, notamment avec des performances de sécurité active.

ANNEXE

TEXTES PARUS EN 2006

Les principales mesures juridiques intervenues en 2006

L'année 2006 se caractérise par l'adoption de deux mesures importantes : l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus et le renforcement des conditions de port de la ceinture de sécurité par les enfants.

Enfin de multiples mesures ont été adoptées dans les domaines les plus variés : plafonnement des vitesses maximales autorisées des véhicules « lourds », amélioration du fonctionnement de la commission des experts en automobiles, réorganisation des commissions départementales de la sécurité routière, déplacement des ouvrages affectant la sécurité routière et possibilité d'équipement des véhicules de feux de jour et de feux d'angle.

Les textes publiés en 2006

– Décret n° 2006-1811 du 23 décembre 2006 relatif à l'obligation de formation des titulaires de la catégorie B du permis de conduire pour la conduite des motocyclettes légères et modifiant le Code de la route. Ce décret instaure une formation obligatoire pour les conducteurs titulaires du permis B depuis plus de deux ans qui souhaitent conduire une motocyclette légère d'une cylindrée d'au plus 125 cm^3 et d'une puissance d'au plus 11 kW. Un arrêté précisera les modalités de cette formation (enseignement pratique de trois heures). Cette obligation de formation concerne les personnes qui obtiendront leur permis de conduire de catégorie B à compter du 1er janvier 2007.

– Décret n° 2006-1812 du 23 décembre 2006 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules et ensembles de véhicules lourds et modifiant le Code de la route. Suite à la généralisation, par une directive européenne, de l'obligation d'équipement de limiteur de vitesse par construction à l'ensemble des véhicules lourds, ce décret plafonne les vitesses maximales autorisées des véhicules de transport de marchandise d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 12 tonnes à 90 km/h et celles des véhicules de transport en commun d'un PTAC jusqu'à 10 tonnes à 100 km/h.

– Décret n° 2006-1808 du 23 décembre 2006 relatif à l'organisation de la profession d'expert en automobile et modifiant le Code de la route. Ce décret clarifie certaines missions des experts en automobile et facilite le fonctionnement de la commission nationale.

– Décret n° 2006-1712 du 23 décembre 2006 relatif à la formation à la conduite et à la sécurité routière, au permis de conduire et modifiant le Code de la route. Ce décret étend le dispositif d'éducation à la sécurité routière, afin de sensibiliser et de former les futurs usagers de la route pour mieux les protéger.

– Décret n° 2006-1496 du 29 novembre 2006 relatif à l'obligation du port de la ceinture de sécurité et à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants et modifiant le Code de la route. À compter du 1er janvier 2008, chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie. Notamment, chaque place équipée d'une ceinture de sécurité ne doit être occupée que par un seul enfant.

– Décret n° 2006-1133 du 8 septembre 2006 relatif au déplacement d'installations et d'ouvrages dans l'intérêt de la sécurité routière et modifiant le Code de la voirie routière. Ce décret précise les conditions et modalités de déplacement des installations et ouvrages, dans l'intérêt de la sécurité routière.

– Décret n° 2006-1157 du 16 septembre 2006 modifiant le décret n° 2005-1225 du 29 septembre 2005 instituant une aide au financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière. Le « permis à un euro par jour » est étendu au permis moto. Le dispositif de financement ne concerne que le premier permis passé (auto ou moto).

– Décret n° 2006-807 du 6 juillet 2006 modifiant le décret n° 2003-416 du 30 avril 2003 relatif au transport de bois ronds. Ce décret proroge le régime dérogatoire de circulation des véhicules transportant des bois ronds jusqu'au 8 juillet 2009 (application de l'article 229 de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux).

– Décret n° 2006-665 du 7 juin 2006 relatif à la réduction du nombre et à la simplification de la composition de diverses commissions administratives. Ce décret tire les conséquences réglementaires de la suppression de la commission administrative de suspension du permis de conduire et réorganise la commission départementale de la sécurité routière.

– Décret n° 2006-499 du 3 mai 2006 relatif à l'éclairage et la signalisation des véhicules et modifiant le Code de la route. Tout véhicule à moteur, à l'exception des cyclomoteurs, motocyclettes, quadricycles, tricycles et véhicules et matériels agricoles ou forestiers, peut être équipé à l'avant de deux feux d'angle et de deux feux de circulation diurne.

– Décret n° 2006-253 du 27 février 2006 relatif aux routes classées à grande circulation. Ce décret définit les modifications des routes à grande circulation devant donner lieu à une information du représentant de l'État dans le département (application de l'article L. 110-3 du Code de la route).

– Décret n° 2006-56 du 18 janvier 2006 relatif à l'accès des personnes sourdes ou malentendantes aux épreuves de l'examen du permis de conduire de la catégorie B et modifiant le Code de la route. Des sessions spécialisées seront organisées pour les candidats sourds ou malentendants se présentant aux épreuves théorique et pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B. Lors de ces sessions, ces candidats bénéficieront du dispositif de communication adapté de leur choix.

– Décret n° 2006-46 du 13 janvier 2006 portant modification du Code de la route. Les conducteurs de

véhicules de transport en commun, âgés de 60 ans et plus, sont soumis à une visite médicale annuelle (auparavant tous les deux ans). La vente de plaques d'immatriculation non conformes constitue une infraction sanctionnée d'une contravention de quatrième classe, d'un montant de 135 euros. Tout conducteur et passager d'un deux-roues doit être coiffé d'un casque homologué et ce casque doit être attaché.

– Loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Cette loi contient plusieurs dispositions aggravant les sanctions, d'une part pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus et d'autre part pour le « débridage » de tous les deux-roues et quadricycles à moteur et la commercialisation de ces mêmes véhicules débridés.

Études et recherches

L'objectif de ce chapitre est de présenter les études et les recherches menées dans le domaine de la sécurité routière au cours de l'année 2006. En France, la plupart des travaux sont réalisés dans le cadre du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) ou par les organismes d'études et de recherche suivants : l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études sur le comportement humain (LAB), le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR), et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU). D'autres laboratoires ou bureaux d'études (publics ou privés) participent également à l'effort de recherche, sans que la sécurité routière constitue un axe essentiel de leur travail. Le PREDIT et les organismes cités sont présentés ci-dessous, avec des résumés d'études et de recherches terminées en 2006.

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

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

Deux groupes opérationnels donnent une place privilégiée à la sécurité routière : le groupe 3 (GO3) « Nouvelles connaissances pour la sécurité » et le groupe 4 (GO4) « Technologies pour la sécurité ».

Les financeurs de la recherche en sécurité routière dans le PREDIT sont les ministères chargés des Transports, de la Recherche (financement des projets par l'Agence nationale de la recherche (ANR), créée en 2005) et de l'Industrie ainsi que l'ANVAR.

Activité des groupes opérationnels 3 et 4 en 2006

En 2006, sur une initiative du GO3, un groupe de travail « Économie de la sécurité routière » a été créé. Ce groupe de travail, qui bénéficie de l'appui du Laboratoire d'économie des transports (LET), a pour mission de réaliser un état de l'art des travaux pouvant entrer dans le champ de l'économie de la sécurité routière et de définir les manques de recherches en la matière. Ce travail aboutira au lancement d'un appel d'offres du GO3 sur ce thème en 2007.

Par ailleurs, le GO3 a continué de développer une importante activité très structurée d'animation scientifique autour des projets en cours et un séminaire a notamment eu lieu le 22 novembre 2006, pour revenir sur les premiers résultats des recherches réalisées dans le cadre du GO3.

Concernant le GO4, différentes manifestations se sont organisées en 2006 autour des recherches réalisées :
– un séminaire pour présenter les projets retenus dans le cadre de l'appel d'offres réalisé en 2005 (28 et 29 juin 2006) ;
– le colloque SARI (14 juin 2006) ;
– le colloque LAVIA (9 novembre 2006) qui a présenté les résultats de l'expérimentation sur le limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée ;
– le colloque usagers vulnérables (23 novembre 2006).

Travaux réalisés dans le cadre du PREDIT

Politique de sécurité routière

Recherche et sécurité routière : pour une action publique renouvelée
CNRS. MSH Alpes, Cahiers risques collectifs et situations de crise, n° 6, novembre 2006

Un groupe de travail associant chercheurs et acteurs de différentes disciplines et organismes s'est constitué au sein du groupe GO3 du PREDIT afin de trouver de nouvelles marges de progrès, notamment en questionnant l'approche actuelle de la sécurité routière : pourquoi tend-elle à se réduire à un problème de comportements des automobilistes, pourquoi les interrogations liées à la conception des véhicules, des infrastructures, de l'aménagement sont-elles si peu présentes dans le débat public ? Pourquoi les responsabilités sont-elles aussi peu

partagées, la santé publique si mal prise en compte et pourquoi la politique de la sécurité routière est-elle aussi dispersée ?

Évaluation et perspectives du dispositif de recherche de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation

Marinetti F., Morange A., Laboratoire d'analyse socio-anthropologique du risque (LASAR), université de Basse-Normandie, mai 2006.

Le projet consiste en une évaluation qualitative, à l'échelle du département du Calvados, du dispositif de contrôle et de sanction de la conduite automobile sous l'emprise de produits stupéfiants. En 2001, la loi « Gayssot » a organisé des dépistages pour les accidents mortels et en 2003 la loi « Marilou » a créé un délit de conduite sous l'emprise de stupéfiants. Les acteurs de la procédure (policiers, gendarmes, toxicologues, magistrats, responsables préfectoraux) se heurtent à sa relative complexité : double dépistage, analyses toxicologiques, traitement administratif et judiciaire. Cette recherche a été menée à partir d'une analyse de la littérature grise et d'une enquête sociologique par entretien.

Psychologie du conducteur

Défauts d'attention et conduite automobile

Fort A. et Gabaude C. (INRETS)

Les défauts d'attention touchent chacun d'entre nous et contribueraient ainsi à au moins un tiers des accidents de la route. Partant de cette constatation, le PREDIT en association avec le CNRS et l'INRETS a créé le Réseau éveil, sommeil, attention, transport (RESAT) en vue de fédérer les chercheurs français travaillant d'une part sur les thématiques de la vigilance et d'autre part sur celles de l'attention et plus particulièrement des défauts d'attention dans un objectif d'application à la sécurité routière.

Le sous-groupe attention piloté par l'INRETS a rédigé un livre blanc (*Synthèse INRETS*, n° 52, 2006) qui rend compte de l'état actuel des recherches dans le domaine des défauts d'attention et qui soulève les enjeux et les besoins en termes de recherches pour la sécurité routière.

Parallèlement à la rédaction de ce livre blanc une quinzaine d'équipes de recherche dont trois de l'INRETS (LESCOT, MA et UMRESTTE) se sont regroupées au sein d'un projet fédératif, DACOTA (démarrage en 2006 pour une durée de trois ans).

Ce projet qui bénéficie d'une subvention de l'ANR vise à individualiser et à définir les défauts d'attention du conducteur, à en comprendre les causes et les mécanismes qui leur ont donné naissance et à faire émerger des solutions pour en amenuiser les conséquences. De façon générale, en explorant les défauts d'attention, ce projet élargit la série des facteurs de risques classiquement analysés (vitesse, alcool, non-port de la ceinture de sécurité) et devrait ainsi permettre de promouvoir de nouvelles marges de progrès en sécurité routière.

Technologie et aides à la conduite

Projet LAVIA

Le projet LAVIA a pour objectif l'étude de l'acceptabilité par les conducteurs du limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée (LAVIA) et de son influence sur les comportements de conduite.

Le LAVIA est un dispositif qui rend inefficace la pédale d'accélérateur au-delà d'un certain seuil ; ce seuil est adapté à tout instant à la vitesse limite du lieu où se trouve le véhicule. Toutefois, en cas d'urgence, il est prévu une neutralisation du système par un appui fort sur la pédale d'accélérateur au-delà d'un certain seuil (Kick Down).

Une flotte de vingt-deux véhicules équipés du LAVIA et d'un système de recueil de données a été constituée et les véhicules ont été confiés à cent ménages pendant huit semaines chacun, au cours de l'année 2005 principalement. Le comportement des conducteurs et leur acceptation du système sont analysés à travers des entretiens, des questionnaires, des observations et les données recueillies sur les véhicules de manière manuelle ou automatique au cours de l'expérimentation.

Les effets potentiels du limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée sur la sécurité routière

Page Y. (LAB), Driscoll R. (CEESAR) et Lassarre S. (INRETS), colloque LAVIA, 9 novembre 2006, Versailles

Un des objectifs annexes au projet est de mesurer l'efficacité potentielle du LAVIA (déclinée selon ces trois modes de fonctionnement, informatif, actif débrayable, actif contraint en comparaison d'un mode neutre sans LAVIA), l'efficacité potentielle étant entendue ici comme le nombre de blessés graves évitables et de vies sauvables dans les voitures si l'ensemble des voitures de tourisme était un jour équipé d'un tel système. Le LAB est responsable de cette étude d'efficacité, en coordination avec le CEESAR et l'INRETS.

Le travail s'est déroulé en deux étapes. Tout d'abord, nous avons effectué une revue bibliographique sur la relation entre la vitesse des véhicules et la sécurité routière. Nous avons également étudié et commenté l'ensemble des estimations d'efficacité réalisées à l'occasion des expériences du type LAVIA à l'étranger (Royaume-Uni, Suède, Pays-Bas, Danemark principalement). Ce travail a déjà donné lieu à un rapport. La deuxième étape a consisté à établir une méthode de calcul de l'efficacité attendue du LAVIA, prenant notamment en compte les données de vitesse enregistrées dans les véhicules à l'occasion de l'expérimentation LAVIA.

Le tableau suivant présente les résultats des calculs d'efficacité par mode LAVIA.

Mode LAVIA	Vies sauvegardées (occupants de voiture)		Blessés graves évités (occupants de voiture)	
Informatif	120	4 %	140	2 %
Débrayable	250	8 %	340	4 %
Non débréyable	170	5 %	270	3 %

Vies sauvegardées et blessés graves évités dans les voitures si tous les véhicules étaient aujourd'hui équipés du LAVIA.

Le mode le plus efficace est par conséquent le mode débrayable, avec un potentiel de 250 vies à sauver et de 340 blessés à prévenir en France chaque année.

Projet EDR
Projet piloté par le CERTU
Malot A. (CERTU)

Les EDR, de l'anglais *Event Data Recorder*, sont des « enregistreurs de données des événements de la route », appelés également « enregistreurs de données accidentologiques ». Par « événements de la route », il faut comprendre pré-accidents et accidents.

Le projet EDR, mené depuis 2004 par la Direction de la sécurité et de la circulation routières du MTETM dans le cadre du PREDIT III, a pour objectif de mieux connaître les mécanismes d'accidents, de localiser et d'améliorer les points « sensibles » des infrastructures routières, de connaître les effets des EDR sur les comportements des conducteurs, et enfin d'élaborer un cahier des charges national des EDR.

Gestion des infrastructures

RESPONS. La mise en cause de la responsabilité des auteurs indirects : un levier pour une meilleure prise en compte de la sécurité des déplacements ?
Guilbot M., Ferrant V., Gerlach A., Peytavin J.-F., Rateau P., Reigner H., Simeone M. (INRETS), convention DRAST-INRETS/PREDIT GO3 – rapport final, août 2006, 312 p.

Le dispositif de contrôle-sanction automatisé a montré l'efficacité de la détermination des pouvoirs publics pour lutter contre l'insécurité routière. Cependant, des « gisements » de sécurité restent en sommeil malgré les progrès réalisés sur les véhicules et l'attention portée à l'infrastructure. Cette recherche décrit la diversité des intervenants dans le champ de la sécurité routière et montre qu'un mécanisme de judiciarisation pourrait être actionné, sous la pression d'acteurs lassés de ne pas voir le risque routier appréhendé sous toutes ses dimensions malgré les connaissances produites.

L'objectif de ce travail est d'encourager les professionnels à utiliser plus largement leurs possibilités d'action afin de mieux intégrer la sécurité dans leurs pratiques, sans crainte du risque pénal.

Programme ACTEURS, lot 2 : solutions pour améliorer le couplage tunnel/exploitant/usagers.
ATMB. Ricard F. ; DEDALE. Noizet A., Mourey F., novembre 2006
Financement PREDIT GO4, DSCR

Les résultats des recherches effectuées dans le cadre du lot 1 confirment l'existence d'un écart effectif entre les attentes des exploitants et la réalité des capacités des conducteurs. Le lot 2 expérimente différentes solutions opérationnelles pour améliorer le couplage entre tunnel, exploitant et usager à travers cinq activités :
– amélioration du retour d'expérience pour intégrer les comportements des conducteurs ;
– audit de la réglementation des distances de sécurité en tunnel et impact du contrôle-sanction ;
– conception d'un document de consignes et formation spécifique à la sécurité des conducteurs de poids lourds ;
– introduction de questions spécifiques à la sécurité des tunnels à l'épreuve théorique générale (ETG) du Code de la route ;
– restructuration du système d'information des usagers sur le contournement de Nice.

Biomécanique

PROTEUS : Protection de la tête des usagers vulnérables
Projet financé par le PREDIT, piloté par l'université Louis-Pasteur de Strasbourg (2005-2006), avec la participation du LAB et du CEESAR

Les objectifs de ce projet étaient de :
– mettre au point un outil numérique de prédiction des lésions crâno-encéphaliques nécessaire à l'évaluation et à l'élaboration des systèmes de protection de la tête en cas de choc,
– proposer de nouveaux critères de lésions crânio-cérébraux spécifiques à un mécanisme donné, différents du HIC (Head Injury Criteria),
– intégrer le modèle de la tête dans un modèle de casque de motocycliste.

L'INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (INRETS) [8]

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 quatre cents collaborateurs permanents, est organisé en dix-sept unités de recherche réparties sur sept sites. Parmi ces unités, neuf travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le GARIG implanté à Marne-la-Vallée, le LPC à Arcueil, l'UMRESTTE, le LESCOT et le LBMH à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence, le LIVIC à Versailles et le LEOST à Villeneuve-d'Ascq.

Groupe d'analyse du risque routier et sa gouvernance (GARIG) :

Les recherches du GARIG portent sur :
– l'analyse du risque routier et l'exposition au risque ;
– l'analyse de l'action publique de sécurité routière et l'étude des pratiques effectives des usagers de la route.

8. 2, avenue du général Malleret-Joinville, 94110 Arcueil.

Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC)

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

Département mécanismes d'accidents (MA)

L'objectif scientifique du département MA est la compréhension des dysfonctionnements du système homme-véhicule-environnement. Il a trois champs de recherche :
– les études détaillées d'accidents ;
– l'aménagement des réseaux de déplacement et l'intégration de la sécurité routière dans la gestion territoriale ;
– la dynamique des véhicules : évaluation sécuritaire des dispositifs d'aide à la conduite.

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

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

Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)

Les recherches du LESCOT se focalisent sur l'étude des processus de traitement de l'information par l'opérateur humain en situation de transport, avec deux angles d'approche :
– l'usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication et leurs impacts potentiels sur la conduite ;
– les capacités fonctionnelles de l'usager des transports et leurs altérations en lien avec l'âge et le handicap.

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)

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

Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST)

Le LEOST est un laboratoire de recherche technologique où sont étudiés de nouveaux composants susceptibles de favoriser le développement de l'automatisation dans les transports guidés ainsi que certaines applications de télécommunications et télématiques dans le domaine des transports routiers.

Laboratoire de biomécanique et modélisation humaine (LBMH)

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

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

La mission de l'UMRESTTE est d'améliorer, par des études épidémiologiques, en particulier dans le domaine des transports, la connaissance et l'évaluation :
– de la traumatologie accidentelle et de sa prévention, primaire, secondaire et tertiaire ;
– des effets des nuisances environnementales sur la santé, de la simple gêne à la mortalité ;
– des effets des conditions de travail sur la santé.

Épidémiologie, accidentologie quantitative

Under-reporting of road crash casualties in France

Amoros E., Martin J.L., Laumon B., Accident Analysis and Prevention, 38 (4), p. 627-635, 2006

Les chiffres officiels des victimes de la circulation routière proviennent de déclarations auprès des forces de l'ordre et souffrent ainsi de sous-enregistrement. Dans le département du Rhône, le Registre, basé sur les structures hospitalières, constitue un second recensement, et sert ici de référentiel de comparaison. Sur la période 1997-2001, par rapport aux 59 714 victimes dénombrées par rapprochement et réunion des deux recensements, le taux d'enregistrement des données policières est de 37,7 %. En outre, ce taux de sous-enregistrement varie selon les caractéristiques de l'accident : gravité des blessures, type d'usager, présence/absence d'un tiers, et aussi type de réseau, caractère urbain/rural, et force de l'ordre.

Conséquences des accidents de la circulation chez les enfants : suivi pendant un an d'enfants accidentés dans le Rhône

Chiron M., Charnay P., Martin J.-L., Vergnes I., Santé Publique, vol. 18, no 1, p. 23-39, 2006

Des enfants de 6 à 11 ans blessés dans un accident de la circulation ont été suivis pendant un an, ainsi que des enfants témoins. Plus du tiers des enfants accidentés ont été hospitalisés (d'un à quarante-sept jours). Des douleurs étaient encore présentes à un an pour plus d'un enfant sur dix, ainsi que les soins médicaux découlant de l'accident. Taux et durée d'hospitalisation, durée des soins, nombre de consultations, absentéisme scolaire étaient en lien avec le niveau initial de gravité des lésions, contrairement aux douleurs. Après l'accident, le caractère « nerveux, agité » était plus fréquent chez les accidentés, ainsi que les troubles du sommeil.

Incidence and risk factors of severe traumatic brain injury resulting from road accidents : A population-based study

Javouhey E., Guérin A.C., Chiron M., Accid Anal Prev, vol. 38 (2) : p. 225-233, 2006

Le traumatisme crânien grave TCG était défini comme une lésion du crâne ou du cerveau avec un AIS3+. L'incidence et la mortalité annuelles des TCG étaient respectivement de 13,7 et 5,3 pour 100 000. La létalité croissait avec l'âge : de 20 % pour les enfants à 71 % au-delà de 75 ans.

Par rapport à l'automobiliste ceinturé, le risque ajusté de subir un TCG était de 18,1 pour les usagers de deux-roues à moteur non casqués, 9,2 pour les piétons, 6,4 pour les cyclistes non casqués, 3,9 pour les automobilistes non ceinturés et 2,8 pour les usagers de deux-roues motorisés casqués.

Aggressive/hostile personality traits and injury accidents : An eight-year prospective study of a large cohort of French employees

Nabi H., Silla M., Consoli, Chiron M., Lafont S., Chastang J.-F., Zins M., Lagarde E., The GAZEL cohort. Psychological Medicine, Vol. 36 Issue : 3, p. 365-73, 2006

Un score global d'agressivité/hostilité, mesuré parmi les membres d'une cohorte, a été croisé avec l'incidence

d'accidents corporels de la route. Ce score n'était pas prédictif de la survenue des accidents. Seuls deux sous-scores, « irritabilité » et « négativisme » étaient associés à la survenue des accidents.

Are restrained children under 15 years of age in cars as effectively protected as adults ?

Javouhey E., Guérin A.C., Gadegbeku B., Floret D., Chiron M., Arch Dis Child, Vol. 91 Issue : 4, p. 304-8, 2006

Parmi 7 568 automobilistes ceinturés blessés ou tués, 1 033 avaient moins de 15 ans. Au total 35,4 % des enfants et 25,2 % des adultes n'étaient pas ceinturés. Pour les adultes comme pour les enfants, la létalité était réduite par la ceinture. Mais le taux d'enfants atteints de blessures sévères (ISS > 16) ne différait pas selon la présence ou l'absence d'un dispositif de retenue.

Par rapport aux adultes, les enfants de 5-9 ans ceinturés avaient un risque 2,7 fois supérieur de lésions abdominales AIS2+ ; mais ils étaient moins exposés aux lésions thoraciques.

Il faudrait renforcer les campagnes destinées à améliorer l'usage correct des systèmes de retenue pour enfants.

Awareness of driving while sleepy and road traffic accidents : prospective study in GAZEL cohort

Nabi H., Guéguen A., Zins M., Lagarde E., Chiron M., Lafont S., BMJ, 333 (7558) : 75, 2006

Dans une étude prospective, le risque d'accident grave de la route augmente en proportion du fait de déclarer avoir conduit en ayant sommeil. Après ajustement sur les facteurs sociodémographiques, les comportements de conduite, les conditions de travail, la retraite, l'état de santé et les traitements médicaux, les symptômes dépressifs et les troubles du sommeil, les risques d'accident étaient respectivement de 1,5 et 2,9 chez les sujets qui avaient déclaré avoir conduit, pour les douze mois précédents, « quelques fois » et « une fois par mois ou plus » en ayant sommeil. Ces associations ne s'expliquaient pas par des troubles du sommeil.

Des messages de prévention devraient insister sur la nécessité de cesser de conduire lorsqu'on ressent une sensation de sommeil.

Severe outcome of children after trauma resulting from road accidents

Javouhey E., Guérin A.C., Amoros E., Haddak M., Ndiaye A., Floret D., et al., European Journal of Pediatrics 165 (8) : 519-25, 2006

L'étude s'intéresse au devenir d'enfants de moins de 14 ans blessés de façon sévère (IIS 16+) dans un accident de la route (Registre du Rhône). Un mauvais devenir était défini comme un décès ou une séquelle lourde attendue à un an de l'accident.

L'incidence annuelle d'un ISS16+ s'élevait à 7,7 pour 100 000 enfants. Un traumatisme crâniocérébral TCC isolé AIS3+, ou des lésions multiples dont un TCC AIS2+ étaient associés à un mauvais devenir. L'âge était inversement lié au mauvais devenir. Dans un véhicule motorisé, le fait de ne pas utiliser de dispositif de protection représentait un surrisque de 7,6.

Séquelles majeures en traumatologie routière, Registre du Rhône 1996-2003

Gadegbeku B., Ndiaye A., Chiron M., Bulletin épidémiologique hebdomadaire, 36 : 267-272, 2006

À partir des données du Registre des victimes de la circulation routière du Rhône, l'article dresse un bilan des incidences des lésions responsables de séquelles majeures chez les survivants d'accidents de la route, de la nature de ces lésions, et de leurs facteurs de risque.

Plus de la moitié des séquelles sont encéphaliques, tandis qu'un tiers concerne les membres inférieurs et un sixième la moelle épinière ou les racines nerveuses. Malgré la baisse observée, en 2002-2003, des accidents corporels de la circulation et de la mortalité, l'incidence des lésions responsables de séquelles majeures chez les survivants n'a pas baissé.

Accidentologie qualitative

L'accident de la route : comprendre pour mieux agir

Guilbot M. (coordination scientifique), actes des séminaires du département mécanismes d'accidents 2004-2005, Les Collections de l'INRETS, Actes no 101, 208 p., mai 2006

Les travaux réalisés au département mécanismes d'accidents de l'INRETS s'appliquent à comprendre les processus de dysfonctionnement du système de circulation « homme – véhicule – environnement routier » en étudiant l'implication de chacun des composants du système et les dysfonctionnements produits par leurs interactions.

Les textes présentés dans cet ouvrage formalisent certaines des interventions faites en 2004 et 2005. Un fil conducteur guide ces approches très différentes par leurs objets, les méthodologies de recherche et les disciplines : appréhender l'histoire de l'accident très en amont du choc afin de le comprendre pour mieux agir ensuite, au bénéfice de la sécurité routière.

Psychologie du conducteur

Jeunes conducteurs : la voie vers la sécurité

Assailly J.-P., Rapport OCDE/CEMT, septembre 2006

Ce rapport fait le point sur l'accidentologie des jeunes conducteurs ; les différences entre les pays de l'OCDE, l'influence de facteurs tels que l'âge, la cohorte, le sexe et l'inexpérience ; les mécanismes psychologiques des comportements dangereux des conducteurs novices ; les modes d'accès à la conduite dans les divers pays de l'OCDE et les problèmes posés par l'application de la matrice GDE ; les pistes d'innovations en matière de prévention des accidents des jeunes (simulateurs, aides à la conduite, etc.) ; les stratégies pour surmonter les résistances des usagers.

Comportement routier et pollution atmosphérique

Delhomme P. , Grenier K.

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

les limites de vitesse ? Cette recherche, financée par l'ADEME/INRETS, consistait à savoir dans quelle mesure la diminution de la pollution atmosphérique peut être un point d'appui pour amener les automobilistes à davantage respecter les limitations de vitesse. Dans le cadre d'un questionnaire, des messages de prévention focalisant l'attention des automobilistes sur la vitesse comme facteur augmentant le risque d'accident et (ou) comme facteur aggravant la pollution de l'air ont été élaborés. Globalement, les messages de prévention focalisant l'attention sur la vitesse comme facteur aggravant la pollution atmosphérique favorisent davantage le respect des limitations de vitesse tel que le déclarent les automobilistes que le message exposant seulement la vitesse comme facteur augmentant le risque d'accident.

Engagement et infléchissement de comportements à risque d'automobilistes infractionnistes participant aux stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route

Delhomme P., Kreel V., Grenier K., Bragagnolo F., Ducamp D., Korn G., Lardon C., Laurent M.-P., Lequellenec J.-F., Rodon C. ,Schamelhout A., de Vit P., 2006

Dans le cadre d'une recherche financée par la DSCR et l'INRETS, il a été cherché à savoir si l'on retrouve l'effet positif de l'intervention basée sur l'engagement à respecter les limitations de vitesse dans les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route de Delhomme *et al.* (2003). L'effet de cette intervention a été testé dans le cadre d'interviews répétées à quatre occasions : 10-12 jours, 40-45 jours, 100-110 jours et 150-170 jours après le stage.

Les résultats de la première étude confirment l'effet bénéfique de l'engagement à respecter les limitations de vitesse observé chez Delhomme *et al.* (2003) lors de chaque phase d'interview. Afin d'accroître l'efficacité des stages, l'intervention basée sur l'engagement à adopter dans le futur un comportement spécifique de conduite en conformité avec la réglementation, comme ici la vitesse devrait être intégrée dans la formation dispensée selon le type de stage.

Efficience cognitive de traumatisés crâniens modérés ou graves et accès à la conduite automobile : suivi longitudinal dans la région Rhône-Alpes

Marin-Lamellet C.

L'autonomie dans les déplacements constitue une composante essentielle de l'insertion dans la société. Pour les personnes ayant subi un traumatisme crânien, le retour à l'exercice de la conduite automobile (pour les personnes qui conduisaient avant leur accident) est une préoccupation majeure.

La recherche a pour objectifs d'évaluer, chez des conducteurs ayant subi un traumatisme crânien, la dynamique d'évolution des fonctions cognitives (exécutives) par une approche longitudinale et d'étudier la compétence de conduite de ces conducteurs.

Les résultats obtenus indiquent que les patients présentent une amélioration de leurs performances cognitives entre les deux premières passations malgré la persistance d'un ralentissement dans le traitement cognitif des informations.

En situation de conduite moins de la moitié des patients a montré un comportement adapté, avec une tendance à faire un nombre insuffisant de contrôles visuels. Plusieurs patients se sont vus recommander des séances de conduite de réentraînement car ils ont présenté des difficultés importantes dans la gestion de la conduite. Les difficultés concernent principalement l'exploration visuelle de l'environnement qui est très limitée, la lenteur de réaction et l'absence de stratégie d'anticipation. Ces résultats suggèrent la nécessité de développer des actions spécifiques de stimulation perceptive et cognitive afin de faciliter le retour à la conduite des personnes ayant subi un traumatisme crânien dans de bonnes conditions de sécurité.

Une méthode d'évaluation de la charge mentale du conducteur : le DALI

Pauzié A.

L'évaluation de la charge mentale du conducteur est un critère important dans le domaine de la conception de systèmes embarqués, permettant une appréciation des conséquences éventuelles en termes de sécurité et d'acceptabilité de ces systèmes. Cependant, ce paramètre est difficile à évaluer en comparaison avec d'autres facteurs comme la performance de conduite ou les stratégies comportementales du conducteur dans des contextes définis.

Le LESCOT a mis au point une méthode appelée « DALI *Driving Activity Load Index* », version modifiée du « NASA-TLX », élaborée par la NASA dans un contexte d'utilisation en aéronautique. Le DALI, nouvelle méthode adaptée au contexte de conduite automobile, a été utilisé pour évaluer la charge mentale du conducteur avec ou sans utilisation de téléphone, ainsi que pour comparer l'utilisation d'un système de guidage.

En 2006, dans le cadre du projet Européen intégré « AIDE », le LESCOT a testé le DALI dans divers contextes, en collaboration avec les constructeurs automobiles « Centre de recherche Fiat » et « PSA ».

Notamment, une expérimentation a été effectuée en situation réelle de conduite. Dans la mesure où il s'agissait d'évaluer l'efficacité d'une méthode, la démarche suivie a consisté à créer délibérément quatre situations de conduite présentant *a priori* des niveaux d'exigences différents pour le conducteur.

Biomécanique

Human shoulder response to side impacts : a finite element study, Computer Methods in Biomechanics and Biomedical engineering

Duprey S., Bruyère-Garnier K., Verriest J.-P.

Les outils de simulation numérique sont largement utilisés pour évaluer, en cours de conception d'un véhicule, les risques de blessure encourus par les occupants de véhicules. À cet effet, un ensemble de modèles numériques de l'être humain ont été développés dans le cadre du projet européen HUMOS2 coordonné par l'INRETS et qui s'est achevé en 2006. La mise au point de ces modèles complexes nécessite des études détaillées de certaines parties du corps. L'étude entamée depuis

novembre 2003 en collaboration avec la société Mecalog avait pour objet d'améliorer la modélisation par éléments finis de l'épaule. Le modèle HUMOS existant a été évalué grâce à la comparaison avec les données expérimentales détenues par le LBMC. Ces améliorations concernent la modélisation des ligaments et la définition des propriétés mécaniques osseuses. Ces dernières ont été obtenues lors d'une campagne intensive d'essais sur les éléments osseux de l'épaule. De nouveaux modèles personnalisés ont été créés et validés pour chacune des pièces osseuses de l'épaule. Ce dernier travail comprend aussi la validation de la personnalisation géométrique des modèles à l'aide de l'outil développé en interne. Ces nouveaux modèles de pièces osseuses ont été intégrés au modèle complet de corps humain HUMOS2 et permettent de prédire avec une assez bonne précision le risque de fracture en cas de choc sur l'épaule.

Methodology to determine failure characteristics of planar soft tissues using a dynamic tensile test

Jacquemoud C., Bruyère-Garnier K., Coret M. Journal of Biomechanics, Available online 10 February 2006

Les modèles numériques du corps humain tels que HUMOS, grâce aux connaissances acquises sur les propriétés mécaniques des os et du matériau osseux depuis plusieurs années, permettent de nos jours de prédire avec une assez bonne précision le risque de fracture osseuse dans un accident simulé. Cependant, le risque vital est le plus souvent lié aux atteintes des organes mous (cerveau, cœur, foie...). C'est dire l'importance de bien représenter ces organes dans les modèles de l'être humain utilisés pour prédire le risque lésionnel. Un programme ambitieux d'acquisition de connaissances sur le comportement mécanique des tissus mous des organes abdominaux a été entamé par le LBMC en collaboration avec le LAB (Laboratoire d'accidentologie commun à PSA et RENAULT) et le LaMCoS de l'INSA de Lyon en vue de modéliser de façon réaliste le comportement au choc de ces organes et de prédire plus précisément le risque de blessure encouru à leur niveau.

LE SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA)[9]

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

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

Le champ du SETRA en matière de sécurité routière se structure autour de deux axes :
– les études de sécurité routière ;
– la mise en œuvre de mesures pour assurer la sécurité des routes.

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

La plupart des études mentionnées ci-après sont disponibles sur la base de données bibliographique du fonds documentaire du service documentation du Sétra « ISA2 » à l'adresse suivante : http ://intranet2.Setra.i2/-4-1-ISA2-base-du-service-.html ou auprès des personnes ou services mentionnés.

L'accidentologie statistique

Évolution des accidents en France de 2000 à 2004 – étude chronologique et thématique

Le Breton P. et CETE Normandie-Centre

Si l'on appréhende de façon précise la baisse générale des accidents corporels et des tués, on en connaît moins les évolutions par thématique d'accidents. Quels accidents ont enregistré la plus forte baisse ces dernières années ? Lesquels sont restés en marge de cette baisse pour le moins unique ? Comment comparer ces diverses évolutions et comment les mettre en lien entre-elles ? Quels éléments explicatifs de la baisse peut-on mettre en lumière par des analyses thématiques ? Autant de questions auxquelles cette étude descriptive tente d'apporter des réponses en analysant, suivant différentes méthodes, l'évolution des accidents survenus en France de 2000 à 2004.

Le rapport paru en 2005 a été revu et synthétisé. La nouvelle version allégée de février 2007 s'adresse à tout chargé d'études en accidentologie et sécurité routière. Son objectif est d'être accessible au plus grand nombre et de fournir un exemple d'étude statistique descriptive de l'évolution du nombre d'accidents en s'appuyant sur des exemples concrets.

Étude statistique de l'évolution des accidents mortels de 1997 à 2004

Rapport de stage effectué au SETRA – Blanc F., master d'ingénierie statistique, université Paris-XI, sous la direction de Le Breton P. et Vervialle F.

Dans la recherche des facteurs explicatifs de l'évolution de l'accidentologie, ce travail comprend deux volets. Le premier volet consiste à établir des relations entre le

9. 46, avenue Aristide Briand, BP 100, 92223 Bagneux.

nombre de tués (en valeurs CVS) sur les routes, et les différentes variables explicatives telles que la vitesse, le port de la ceinture (issues des sondages réalisés tous les quadrimestres par ISL) et l'alcoolémie (issue du fichier BAAC), en prenant en compte les ruptures de tendance de la série des tués CVS.

Le second volet est une étude descriptive de l'évolution par thématique d'accidents sur vingt ans, par l'analyse factorielle des correspondances d'un tableau de données provenant des accidents mortels du fichier BAAC, croisant les années en colonne et les modalités des variables en ligne, suivie d'une classification ascendante hiérarchique.

Cette étude démontre la faisabilité de l'exploitation des fichiers d'ISL et BAAC pour établir les élasticités en sécurité routière et la richesse d'une analyse globale des variables du fichier BAAC dans la compréhension des évolutions par grand thème d'accident. Les résultats restent à affiner et à décliner par type de réseau pour le premier volet, et à développer pour le second volet.

Accidentologie sur le réseau routier national : année 2005

Alexis J. et Cete Sud-Ouest

La Direction générale des routes a décidé la mise en place d'un outil de connaissance de l'accidentologie relevée sur le réseau routier national dont elle a la responsabilité, dans le but de :

– disposer d'un outil de connaissance des accidents, régulièrement mis à jour et de maniement simple ;

– repérer les enjeux globaux propres à ce réseau en distinguant les types d'accidents et les types de voies ;

– suivre l'évolution dans le temps des accidents.

La sécurité des infrastructures

Paysage et lisibilité de la route – éléments de réflexion pour une démarche associant la sécurité routière et le paysage

Bommel A. et Lemoine D. – SETRA 2006, réf. 0624

Depuis 2001, une réflexion associant le paysage, la lisibilité et la sécurité routière « Requalification d'itinéraire-paysage et lisibilité » est menée au sein du réseau scientifique et technique de l'équipement. Ce travail s'est logiquement inscrit dans les débats du colloque « La route autrement », de mars 2006 organisé par la Direction générale des routes, où a été posée la problématique de la modification des principes de conception et d'aménagement des routes afin d'inciter à une conduite apaisée.

Cette première publication, sans prétendre être un guide méthodologique, présente succinctement les principes d'une démarche permettant d'associer paysage et sécurité routière au travers de la lisibilité de la route et reposant sur la perception de la voie par l'usager, un diagnostic du territoire et une lecture dynamique de la route. Cette approche des itinéraires, plus transversale, découle de la transposition à l'interurbain de pratiques ayant fait leurs preuves en agglomération depuis une vingtaine d'années. Elle représente un complément aux diagnostics de sécurité routière classiques en permettant une approche plus large que la simple analyse du ruban routier et un nouvel angle de réflexion reliant au maximum l'infrastructure au territoire qu'elle dessert.

Management et pratiques de sécurité routière (MPSR)

Barc A.-M. et plusieurs CETE – production de 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 SETRA et comprenant l'ensemble des CETE et un représentant du Conseil général des Ponts et Chaussées (un groupe similaire pour l'urbain est animé par le CERTU). Elles sont destinées aux DDE, STD et RST et ont pour objectif de faire partager la connaissance de base en sécurité routière et d'indiquer les ouvrages techniques auxquels il est nécessaire de se référer. En 2006, sept fiches ont été mises en ligne sur l'Internet du SETRA (http ://www.setra.equipement.gouv.fr/Fiches-Savoirs-de-Base-en-Securite.html).

PAS « petits aménagements de sécurité »

Barc A.-M. et tous les CETE – production de fiches

Le groupe de travail PAS est animé conjointement par le SETRA et le CERTU et comprend l'ensemble des CETE. L'objectif est de faire connaître au plus grand nombre d'acteurs du ministère et des collectivités le savoir faire du terrain. Des fiches sont donc élaborées et sont en téléchargement gratuit sur les sites Intranet (http ://Intranet2.setra.i2/La-collection-Petits-amenagements.html) et Internet (http ://www.setra.equipement.gouv.fr/La-collection-Petits-amenagements.html) du SETRA et du CERTU. En 2006, cinq fiches sont été publiées. Le diaporama de présentation des fiches a été mis à jour.

Démarche SURE

Les analyses systémiques des accidents de la route ont montré que le facteur « infrastructures » était présent dans 40 % des accidents mortels, aussi il était logique, dans ce contexte, que le gestionnaire des routes qu'est l'État affiche sa contribution concrète à l'amélioration de la sécurité routière au niveau des infrastructures. C'est chose faite avec l'officialisation de la démarche SURE lors du Conseil interministériel de la sécurité routière du 7 juillet 2004, et la décision prise d'appliquer cette démarche à l'ensemble du réseau national dès le début de 2005. Cette démarche se déroule en quatre étapes : l'étude d'enjeux, les études de diagnostic, l'élaboration d'un plan d'action et l'évaluation. Les guides techniques finalisés sont disponibles sur (http ://www.sure.equipement.gouv.fr/).

Sécurité aux passages à niveau – cas de la proximité d'un carrefour giratoire

Vignal B. et Giausserand S. – SETRA 2006, réf. 0638

La présence d'un carrefour giratoire à proximité immédiate d'un passage à niveau est une configuration déconseillée pour des raisons de sécurité. Toutefois, pour les aménagements existants et les cas où la mise en place d'un carrefour giratoire à proximité immédiate d'un passage à niveau s'avère incontournable, ce guide apporte aux gestionnaires concernés des pistes de réponse.

Le contrôle automatisé

Impact du contrôle-automatisé sur l'écoulement microscopique du trafic

Merpillat P.-H. et CETE Normandie-Centre

L'évaluation proposée poursuit un double enjeu. Le premier est l'influence éventuelle du contrôle automatisé

(CA) sur la répartition des véhicules sur la route et les conséquences sur les différents paramètres d'écoulement du trafic. Le second enjeu s'intéresse plus particulièrement à l'analyse de la répartition des véhicules qui circulent avec une vitesse située dans la marge de tolérance technique des radars.

Cette évaluation constitue une première approche de l'impact d'un radar CA sur l'écoulement microscopique du trafic réalisé dans un environnement particulier. En l'état, il convient de ne pas en dégager des généralités mais plutôt d'en retenir les aspects méthodologiques mis en œuvre.

Évaluation de la zone d'influence d'un radar
Merpillat P.-H. et CETE Normandie-Centre

Cette évaluation analyse, à partir de mesures de vitesses effectuées avant et après la mise en service, l'impact spatio-temporel d'un radar. On cherche d'une part, à évaluer si l'installation du radar constitue une rupture temporelle dans l'évolution des vitesses pratiquées ; d'autre part, on s'attache à définir d'un point de vue spatial, tant en amont qu'en aval du radar, l'influence sur les vitesses. Enfin, en croisant ces deux approches, on caractérise l'influence radar.

Lorsque des transitions temporelles ont été détectées entre les périodes avant/après, il est établi qu'elles sont permanentes et qu'elles agissent directement sur le taux d'infraction ainsi que sur les vitesses moyennes pratiquées. Ces transitions ont été mises en évidence pour les points de mesures localisés entre 1 km en amont du radar et 500 mètres en aval.

Évaluation temporelle de la zone d'influence d'un radar sur RD915
Merpillat P.-H. et CETE Normandie-Centre

L'étude proposée concerne l'évaluation temporelle d'un radar afin de répondre à la question suivante : après la mise en place du contrôle automatisé, quel est le comportement général des automobilistes ?

Le travail réalisé s'inscrit dans la poursuite de travaux initiaux qui ont eu pour objet de s'intéresser à la différence des comportements observés avant/après installation d'un radar contrôle automatisé.

Durant l'année qui a suivi la mise en place du contrôle automatisé sur la route départementale RD915, la vitesse moyenne et les taux d'infractions ont globalement augmenté. Cependant, l'augmentation n'est pas identique pour tous les points de mesures analysés : elle est plus forte dans la zone d'influence du contrôle automatisé estimée à 1 km en amont et en aval du radar.

Il ressort également de l'analyse, qu'en l'absence de radar, le niveau d'infraction observé sur la RD915 présenterait un niveau particulièrement élevé et préoccupant. Dans l'année qui a suivi l'installation du radar, l'évolution des infractions suit une tendance inverse mais néanmoins limitée par rapport à la tendance générale observée en Haute-Normandie.

Évaluation d'un système de détection VL/PL par analyse de signature pour le contrôle automatisé
Merpillat P.-H. et LRPC d'Angers

Aujourd'hui, les capteurs à boucles électromagnétiques sont sans conteste un standard pour la métrologie du trafic routier. Rien qu'en France, on en dénombre plusieurs dizaines de milliers et malgré les coûts de génie civil qui leur sont souvent reprochés, ils sont encore, et de loin, très largement utilisés et en tout cas beaucoup plus que les technologies concurrentes (vidéo, capteurs infrarouges, etc.) qui restent jusque-là assez peu déployées. Dans cette étude, il est proposé d'évaluer l'application au contrôle automatisé des vitesses de l'analyse de signature.

Les résultats de cette étude ont montré qu'en l'état les performances étaient insuffisantes. Un constat cohérent puisque le système testé a été développé pour classifier les véhicules avec une logique de réponse obligatoire, même si elle est fausse. Au contraire, dans une logique contrôle automatisé, il n'y a pas obligation de réponse, par contre celle-ci doit être juste. Des améliorations sont possibles, sous réserve d'apporter des compléments visant à adapter l'algorithme existant à la problématique du contrôle automatisé.

Étude du comportement infractionniste des usagers au contrôle automatisé de passage à niveau de Lhommaizé
Merpillat P.-H., ZELT et CETE Normandie-Centre

Depuis une vingtaine d'années, les passages à niveau (PN) sont peu à peu supprimés pour des raisons de sécurité et de modernisation du réseau ferré. Cependant, en 2005, il y a eu 95 collisions entre un train et un véhicule sur des passages à niveau automatiques du réseau ferré national, entraînant 21 tués. En outre, il a été enregistré près de 800 bris de barrières sur les PN du type SAL 2 ou SAL 4. Afin de dissuader les usagers qui franchissent la ligne d'effet des feux rouges clignotants R 24 des passages à niveau, une expérimentation de contrôle automatisé (CA) au passage à niveau de Lhommaizé a été mise en place.

Cette étude porte sur l'infraction constituée par le franchissement de la ligne d'effet du signal rouge clignotant dans les phases avant et après la mise en place du CA. Cette infraction entraîne une identification du véhicule et une mise à disposition des éléments recueillis aux forces de l'ordre (gendarmerie de Lussac-les-Châteaux).

D'un point de vue comportemental, pour les usagers en situation de choix, le pourcentage de véhicules en infraction est, avant et après la mise en place du CA, de 44 %. L'expérience réalisée à Lhommaizé avait essentiellement pour but de montrer la faisabilité d'un système de contrôle automatisé pour un passage à niveau, et a constitué, à ce titre, une « première » en France. Le système développé par la société présente plusieurs points forts. Toutefois, le système reste perfectible par certains aspects.

LE LABORATOIRE D'ACCIDENTOLOGIE, DE BIOMÉCANIQUE ET D'ÉTUDES DU COMPORTEMENT HUMAIN (LAB)[10]

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

1) La sécurité secondaire

Concevoir une voiture capable de protéger efficacement ses occupants lors d'un accident exige de s'appuyer sur de solides connaissances en termes de risques lésionnels, de comportement des structures et de fonctionnement des moyens de protection.

La sécurité secondaire regroupe l'accidentologie et la biomécanique :
– l'accidentologie secondaire repose sur des enquêtes pluridisciplinaires, médicales et techniques. Elle s'intéresse à tous les modèles de voitures vendus en France et constitue une base unique de retour d'expérience ;
– la biomécanique a deux objectifs principaux qui sont de définir le comportement du corps humain soumis à des chocs, d'en exprimer les critères lésionnels et leurs limites et de mettre au point les outils nécessaires à la validation des voitures en termes de sécurité.

2) La sécurité primaire

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

3) L'ergonomie

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

10. 132, rue des Suisses, 92000 Nanterre.

Technologies et aides à la conduite

Effectiveness of emergency brake assist in rear-end accident scenarios, Fisita Conference, paper F2006D062, 22-27 october 2006, Yokohama, Japan

Kassaagi M. (LAB), Bouslimi W. (École des Mines de Paris), Val C. (GIST), Bersac J-M. (CEESAR), Mœssinger M. (LAB), Page Y. (LAB)

Le LAB a conduit une expérimentation sur piste d'essai où le comportement du conducteur et la dynamique du véhicule ont été enregistrés dans trois scénarios d'accident fronto-arrière. Quatre-vingt-quinze conducteurs lambdas, femmes et hommes de tous âges, ont participé à l'étude. L'objectif était d'évaluer l'efficacité prévisionnelle des nouvelles aides au freinage. L'échantillon a été divisé en trois groupes homogènes. Il a été demandé aux sujets de suivre un véhicule tractant une remorque sur plusieurs tours de la piste d'essai. Lors du dernier tour, et sous certaines conditions « identiques » pour l'ensemble des sujets, les conducteurs sont surpris par le largage (et le freinage) soudain de la remorque.

Les trois groupes sont :
– groupe 1 : « véhicule ancien » (génération 1995) non-équipé d'AFU et possibilité de déport pour éviter l'obstacle ;
– groupe 2 : « véhicule récent » (génération 2004) équipé d'AFU, dans les mêmes conditions que le groupe 1 ;
– groupe 3 : « véhicule récent, sans possibilité de déport » (le même véhicule que pour le groupe 2).

Les résultats de cette étude permettent de mieux comprendre le comportement des conducteurs en termes de capacité de freinage et d'adaptabilité éventuelle de leur façon de conduire avec des voitures récentes. La comparaison entre les groupes 1 et 2 permet d'expliquer les améliorations de systèmes de freinage entre les deux générations de voiture, particulièrement les bénéfices de l'AFU en termes de réduction des distances d'arrêt en freinage d'urgence. L'action de freinage pour le troisième groupe est comparée aux situations où les conducteurs ont seulement freiné dans les autres groupes (excluant des manœuvres de déport latéral). Les résultats montrent une réduction médiane de la distance d'arrêt entre 2 et 9 mètres en comparant les véhicules « récents » aux véhicules « anciens ».

Appel d'urgence automatique en France

Chauvel C., Cayet S.

Suite à un accident, la prise en charge précoce et efficace des polytraumatisés par les secours permettrait de réduire le nombre de blessés graves et de tués sur les routes. Un système d'appel automatique des secours est apparu récemment sur certains véhicules en France. Il intègre dans un seul boîtier un radio-CD, un module GSM, un module de navigation et un module GPS, utilisable avec une carte SIM. Suite à l'accident, un appel automatique est envoyé vers une plateforme téléphonique. La localisation géographique, l'identification du véhicule et du propriétaire, la possibilité de communiquer en direct avec les impliqués, permettent une prise en charge immédiate et appropriée, avec un déclenchement des secours les plus proches.

Le LAB a mis en place une étude dont l'objectif est d'évaluer l'efficacité de ces systèmes. Elle consiste en une analyse accidentologique et en un guide d'entretien spécifique, adressé aux personnes impliquées. Depuis 2004, près de trois cents cas ont été recensés. Les premiers résultats montrent qu'il permet aux secours de pouvoir intervenir très rapidement, en localisant de manière précise le lieu de l'accident tout en connaissant les caractéristiques des véhicules sur lesquels ils vont intervenir. Par ailleurs, il rassure les impliqués et les décharge d'un stress supplémentaire. Son développement va continuer en France et en Europe. Il représente désormais un moyen d'action supplémentaire contre la mortalité et la morbidité routière.

LE CENTRE EUROPÉEN D'ÉTUDES DE SÉCURITÉ ET D'ANALYSE DES RISQUES (CEESAR)[11]

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

Les quarante collaborateurs du CEESAR exercent leur activité de recherche dans trois grands pôles de compétences :
– l'accidentologie (études détaillées d'accidents en temps réel et différé, épidémiologie et statistiques) ;
– la biomécanique (comportement et tolérance de l'être humain, études des mannequins de chocs, de modélisation mathématique et simulation, protection des occupants) ;
– le comportement humain (ergonomie physique et cognitive, sécurité active, expérimentation, biomécanique des mouvements).

Et dans quatre moyens de transport terrestre :
– véhicules légers ;
– poids lourds ;
– bus et autocars ;
– deux-roues motorisés.

Accidentologie qualitative

European Truck Accident Causation – ETAC

Phan V. (CEESAR), pilote du projet, étude financée par l'IRU et la Commission européenne (2004-2006)

L'IRU *(International Road transport Union)* et la Commission européenne ont cofinancé une étude européenne dont le but était de fournir des données statistiques fiables sur les causes d'accidents impliquant un poids lourd. L'IRU a longuement insisté sur le fait que de telles données pourraient aider les décideurs mais aussi les transporteurs routiers à développer des mesures rentables afin de réduire le nombre et la sévérité de tels accidents. Le projet a débuté en avril 2004 et s'est terminé en juillet 2006. Il implique plusieurs experts européens qui utilisent une méthodologie identique pour identifier les causes et les facteurs d'accidents impliquant un poids lourd.

Au total, 624 accidents avec au moins un blessé et impliquant au moins un poids lourd ont été étudiés. Des scénarios d'accidents ont été identifiés et pour chacun d'entre eux, les causes ont été déterminées. En effet, les origines des accidents ne sont pas les mêmes selon la configuration de ces derniers.

Identification of the most frequent accident scenarios at junctions : a tool for inferring the right counter-measures

Simon M.-C. (CEESAR), Page Y. (LAB), Chauvel C. (LAB), Stanzel M. (Volkswagen), Fisita 2006 World Automotive Congress, October 22-27, Yokohama Japan, Paper no F2006D071

L'article présente les études détaillées d'accidents faites dans le cadre du projet européen PREVENT-INTERSAFE, dont l'objectif est de réduire, grâce aux nouvelles technologies, les risques d'accident dans les carrefours.

Épidémiologie, accidentologie quantitative

Study about seat belts effectiveness for children transport by coach.

Botto P., Sinnaeve J. – CEESAR, 4th International Conference Protection of Children in cars, December 7-8, Munich Germany.

Cette étude présente les données statistiques concernant l'accidentologie des véhicules de transport en commun de personnes (TCP) impliquant des enfants, aussi bien au niveau européen que français. Elle porte sur un échantillon de 663 enfants impliqués dans vingt accidents d'autocars en France. La première partie concerne le choc frontal pour lequel la ceinture de sécurité serait potentiellement efficace pour 78 % des enfants impliqués en choc frontal. La seconde partie porte sur les renversements et des tonneaux d'autocars ; lors d'un renversement la ceinture de sécurité serait efficace dans 77 % des cas et à 96 % des cas lors des tonneaux.

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

11. 132, rue des Suisses, 92000 Nanterre.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS (CERTU)[12]

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

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

Accidentologie statistique

Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2005

Christian B., CERTU collection données, ouvrage + CDROM, septembre 2006

Comme tous les trois ans le CERTU a publié cet ouvrage de données statistiques par regroupement de villes ou d'agglomérations permettant à chacun de se situer et de déterminer les marges potentielles de progrès.

La sécurité des infrastructures

Zones 30 : des exemples à partager

Rennesson C., dossier CERTU, octobre 2006

Basé essentiellement sur des exemples de réalisations, cet ouvrage est destiné à convaincre les décideurs locaux de tout l'intérêt de développer les zones 30. Il présente ainsi, sous forme de fiches de cas, vingt-cinq exemples d'aménagements en France et cinq à l'étranger. Il rappelle en outre en première partie les grands principes de l'outil réglementaire : l'essentiel de ce qu'il faut savoir sur les zones 30 et les clés pour réussir leur mise en œuvre.

Petits aménagements de sécurité

Reynaud J.-L., fiches de cas CERTU-SETRA

La collection de fiches qui présentent des exemples d'aménagements de sécurité efficaces d'un coût peu élevé, a été complétée par deux nouvelles fiches téléchargeables sur les sites Internet du CERTU et du SETRA. L'une porte sur l'aménagement d'une chicane en entrée d'agglomération, l'autre sur l'aménagement des abords d'une école avec la création d'un plateau traversant et l'organisation du stationnement hors voirie.

Politique de sécurité routière

Savoir de base en sécurité routière, milieu urbain

Nuyttens N., fiches de cas CERTU SETRA

Une collection de fiches a été mise en téléchargement sur le site Internet du CERTU. Elle vise à porter à la connaissance du plus grand nombre le « BA BA » de la sécurité routière. Les fiches disponibles sont : « Pouvoirs de police du maire, du président du conseil général et du préfet en milieu urbain », « Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain », « Maîtrise des vitesses par l'aménagement », « Les personnes à mobilité réduite (PMR) », « Vitesse et fonctionnement urbain », « Généralités sur les carrefours plans », « Les cyclistes », « Les définitions de l'urbain ». D'autres fiches sont en préparation.

Colloque CERTU, INRETS, ADEME, GART, plans de déplacement urbain, quoi de neuf en France et en Europe ? 22 novembre 2005

Meunier-Chabert M., Trève H., dossier paru dans Techni. Cités, CDROM actes publiés

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

Actes des journées AMF CERTU « sécurité routière que peuvent faire les maires ? »

Hiron B., CDROM consultables sur www.certu.fr

Le CERTU organise pour la DSCR avec l'Association des maires de France et Mairie 2000 dans le cadre de la charte AMF sécurité routière, des journées régionales sur la sécurité routière. Le public visé : les maires. L'approche privilégie le témoignage des élus, avec un repérage des bonnes pratiques en aménagement et en information/communication. En 2006, se sont déroulées les journées de Péronne pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, ainsi que de Cour Cheverny pour la région Centre.

Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires

Hiron B., dans un partenariat AMF, Sécurité routière, La Prévention routière, La Documentation française, ouvrage 115 p. + CDROM, juillet 2006

Dans le cadre de la charte AMF Sécurité routière, ce guide publié à l'automne 2006 fait la synthèse des pistes existantes. Il propose une centaine d'exemple sur un CDROM tant sur la communication sensibilisation que sur l'aménagement. Ces exemples proviennent des journées régionales mentionnées ci-dessus ainsi que des écharpes d'or.

Rapport OCDE-CEMT sur la « gestion de la vitesse »

Nouvier J., Trève H., OCDE-CEMT, 306 p., 2007

Compte tenu des effets négatifs de la vitesse, l'OCDE (Organisation de coopération et de développement

12. 9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06.

économiques) et la CEMT (Conférence européenne des ministres des Transports), ont décidé de lancer un groupe de réflexion commun en 2004.

Les conclusions de ce groupe, présidé par Jacques Nouvier, viennent d'être publiées (version française disponible depuis février 2007 sous le titre « Gestion de la vitesse »), dans un document de 280 pages environ, qui fait le tour de la question, grâce à la contribution d'experts de seize pays différents.

Les usagers vulnérables

Accessibilité de la voirie et de l'espace public : éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes

Dejammes M., dossier CERTU, juillet 2006, 96 p.

Parallèlement, à la sortie du décret d'application en décembre 2006 de la loi sur le handicap de 2005, un dossier reprenant les premiers éléments de méthode pour réaliser un plan d'accessibilité des petites et moyennes communes a été publié. Le travail sur l'accessibilité contribue à l'amélioration de la sécurité des déplacements pour les usagers vulnérables.

Technologie et sécurité routière

Le contrôle-sanction automatisé des franchissements de feux rouges

Serrier J.-M.

Depuis 2004, la DSCR conduit des expérimentations de « radars feu rouge » dans six villes. Les résultats d'évaluation des expérimentations ont été remis à la DSCR en 2006. Les conditions d'homologation des appareils sont arrêtées.

Fin 2006, la DSCR a décidé de préparer le déploiement de cinquante nouveaux sites de contrôle feu rouge. En plus des six premières villes expérimentales, six autres grandes villes ont été choisies pour accueillir les nouveaux systèmes. Cette deuxième expérimentation, à une plus grande échelle que la première, se distinguera par son raccordement au centre national de traitement de Rennes, et par une verbalisation.

TRAVAUX RÉALISÉS DANS D'AUTRES ORGANISMES

Psychologie du conducteur

La fête jusqu'à plus soif : regards sur la génération montante : les 18-24 ans

Dagnaud M., CNRS-EHESS – Centre d'études des mouvements sociaux, juillet 2006

Les études en Europe montrent que le risque routier est maximum chez les 18-24 ans qui font des virées nocturnes entre amis en fin de semaine ; la mortalité routière de cette classe d'âge est deux fois et demi supérieure à celle de la moyenne de la population, les victimes, dans 80 % des cas sont des garçons. En 2005, a été menée une enquête approfondie sur la façon dont s'organisent et sont vécues les « virées du samedi soir » pour explorer les activités et comportements des jeunes au moment psychologique fatidique où les propensions à la prise de risque culminent. Dans la restitution de ce contexte de vie, une place importante a été accordée à l'impact des médias, notamment des médias d'images, et à leur résonance dans la vie des jeunes. Et finalement, l'auteur se demande si les campagnes d'information conçues par les institutions en charge de sécurité routière (l'accent mis sur la dangerosité de la vitesse ou du non-port de la ceinture) sont adaptées à la psyché des jeunes Français.

Analyse psychosociologique des mesures réglementaires en matière de permis de conduire : synthèse des résultats

INSERR, Felonneau M.-L., Aigrot F., Causse E., Grancher S., financement DSCR, novembre 2006

La conduite n'est pas seulement déterminée par le cadre formel de la loi, mais par les normes construites par les usagers de la route en fonction d'un certain nombre de variables (âge, sexe, expérience). Ces normes régulièrement substituées au Code de la route définiraient « une marge de transgression acceptable ».

Résultats détaillés

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

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

Le présent chapitre, après avoir donné les principales définitions utilisées, présente le processus de recueil et de traitement des données.

Une autre partie est consacrée à l'avenir de ce fichier par la présentation de son projet de modernisation adopté en janvier 2001.

Enfin, suite à la mise en place du nouveau standard du BAAC en 2004, une dernière partie est dédiée aux indicateurs de qualité de certaines variables du BAAC.

Définitions

À compter du 1er janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ».

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :
– provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
– survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
– implique au moins un véhicule.

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

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

Parmi les victimes, on distingue :
– **les tués** : à compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
– **les blessés** : victimes non tuées.

On distinguera parmi les blessés :
– **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
– **les blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

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

L'ORGANISATION ACTUELLE

La transmission des données

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

Ce circuit BAAC représente environ 3 500 points de collecte, soit environ 3 000 brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant chacune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 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 et la préfecture de police de Paris.

Schématiquement, le secteur de compétence de la gendarmerie correspond à la rase campagne et aux agglomérations de moins de 7 000 habitants, celui de la sécurité publique (commissariats) aux agglomérations de plus de 7 000 habitants et celui des CRS aux autoroutes urbaines. À Paris, chacun des vingt arrondissements auxquels il faut ajouter la compagnie périphérique est responsable de son secteur et rend compte auprès du bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris.

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

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

Pour la police, le projet de modernisation a permis de rationaliser les moyens utilisés : le logiciel PROCEA, utilisé par les brigades de CRS pour la saisie et la transmission des données, a été étendu en 2005 à l'ensemble des commissariats, évitant ainsi l'emploi de plusieurs logiciels à la même finalité. Pour la sécurité publique, l'ensemble des BAAC saisis par les commissariats et les CRS sont transmis au centre d'exploitation informatique de Juvisy. Ce centre contrôle les fichiers recueillis et les fait suivre à l'ONISR. Le bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris envoie directement ses données à l'ONISR. Le centre de Juvisy doit en revanche saisir le petit nombre de BAAC qui lui sont adressés par la police aux frontières.

La constitution du fichier national

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

Le contrôle qualité au plan national porte d'abord sur l'exhaustivité du fichier par la recherche des BAAC non remontés en comparant pour chaque département les accidents recueillis aux chiffres fournis par les préfectures. Essentiellement utilisée pour assurer le bon compte du nombre de tués, cette vérification permet de déceler un accident mortel manquant. Les tableaux de bord de l'ONISR, déclinés par service et quinzaine, permettent de repérer des ruptures dans les envois de tel ou tel service de police, de récupérer les bulletins manquants et/ou activer le rétablissement des circuits défaillants. De telles interruptions résultent soit d'un problème informatique, soit d'une situation passagère de sous-effectif empêchant l'établissement même des BAAC.

Par ailleurs, ce contrôle 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 + 4*, celui de l'année complète vers la fin du mois de mai de l'année suivante.

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

Un fichier très utilisé

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

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

De nombreuses analyses de niveau national sont ainsi conduites au sein du ministère à partir d'exploitations spécifiques du fichier. Celui-ci sert également de base de sondage pour des études d'enjeux ciblées sur des types particuliers d'accidents et réclamant de retourner aux informations circonstanciées consignées sur les procès-verbaux.

Au niveau local, les observatoires départementaux de sécurité routière 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).

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 de l'accident, des variables décrivant le lieu et celles liées aux métiers des forces de l'ordre (alcool et ceinture).

Afin d'offrir un retour sur le travail accompli, certaines études de l'Observatoire sont dorénavant diffusées aux forces de l'ordre chargées d'établir les bulletins. Enfin, pour harmoniser les pratiques, un guide de référence pour le remplissage des BAAC a été envoyé à chaque organisme de saisie.

Des mesures de simplification et de modernisation du fichier

Depuis le 1er janvier 2004, un nouveau standard du BAAC a été mis en place : « le BAAC 2002 ». Deux objectifs étaient poursuivis : la simplification et la modernisation du BAAC.

La simplification

Il s'agissait en substance de s'interroger sur le degré d'utilité de chacune des différentes rubriques de ce bulletin, rapporté au degré de difficulté que pouvait supposer le recueil des données en question et au degré de fiabilité de l'information effectivement recueillie. Cet examen au cas par cas a montré que le BAAC pouvait être allégé d'environ 20 %, soit par simple suppression de certaines rubriques qui dans la pratique sont très rarement ou jamais renseignées, soit par modification des modalités de certaines variables ou soit enfin par l'utilisation de fichiers annexes.

Par ailleurs, nous avons constaté qu'un grand nombre d'accidents légers ne faisaient pas l'objet d'un BAAC parce qu'ils étaient « déclassés » en accidents matériels. Afin de refléter le plus fidèlement possible l'insécurité routière en France, il a été demandé de tenir compte de tous ces accidents et de façon à ne pas trop alourdir la tâche des forces de l'ordre, il est accepté, **uniquement pour ces accidents**, le non-remplissage de certaines variables.

La modernisation

L'harmonisation de certaines définitions a conduit à un à l'allégement du chapitre décrivant les lieux, puis l'ajout de deux variables permettant une localisation plus précise :
– en rase campagne, il est dorénavant possible de repérer un accident par ses coordonnées GPS. Cette donnée, intégrée dans un référentiel cartographique, permettra d'établir des cartes des lieux les plus accidentogènes du réseau routier français ;
– en milieu urbain, une ligne spécifique a été créée afin de décrire l'adresse du lieu de l'accident, à un format lisible par les logiciels d'exploitation des gestionnaires de voirie.

Une autre modification importante concerne le code CNIT. Ce code est un identifiant synthétique du type de véhicule utilisé. Il est nécessaire pour pouvoir entreprendre des études sur le lien entre le type de véhicule (en particulier le poids ou la puissance) et l'accidentalité. Il fallait d'abord rétablir l'intégralité du code qui, dans l'ancien standard, était tronqué. Ensuite, courant 2006, un contrôle sur l'ensemble du code a été ajouté dans les logiciels de saisie.

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

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

La déconcentration de l'architecture du recueil de données

Le portail accidents a été ouvert sur l'Internet du ministère le 4 juin 2007 avec un accès réservé puis sera mis à la

disposition des autres acteurs de la sécurité routière avant la fin de l'année 2007. Ce portail donne accès à des tableaux de bord sur les résultats des années 2004, 2005, 2006 construits à partir des fichiers BAAC validés par l'ONISR et sera complété par les données de l'année 2007 dès que les fichiers seront disponibles.

Puis, fin 2008 une refonte des circuits de transmission avec la mise en place d'une base de données partagées par tous les acteurs, permettra d'introduire rapidement les fichiers BAAC et 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 du département. Le mode de transmission dans la nouvelle architecture resterait centralisé : par intégration des sous-fichiers de la DGGN et de la DGPN, pour une mise à disposition immédiate dans le serveur accidents.

Un premier bénéfice sera donc l'accès par tous les acteurs des données « au fil de l'eau ». Il serait désormais possible de commencer les exploitations dans un département dès que le recueil est achevé. Jusqu'à présent, l'édition du fichier se faisait de façon mensuelle, nécessitant donc d'attendre que toutes les données soient parvenues avant de commencer les exploitations.

Les ODSR (observatoires départementaux de sécurité routière) seront chargés de la correction et de la validation des données BAAC soit directement sur le portail soit en utilisant le logiciel « Concerto ». Ils auront la charge de vérifier l'exhaustivité des fichiers BAAC en les rapprochant des ATB du département, de vérifier la pertinence, l'exactitude et la complétude des variables. Pour cela, ils pourront s'appuyer sur la collecte d'informations nécessaires aux corrections comme les procès-verbaux, les articles de presse etc. et bien sûr se faire aider par les gestionnaires locaux (conseil général, direction interrégionale des routes, villes) pour les corrections complémentaires.

Ensuite, la base de données partagées permettra de mettre en commun les corrections du fichier. Aujourd'hui, les corrections se font de manière séquentielle, d'abord par l'ONISR en central, ensuite par les DDE en local. L'accès par serveur permettra un véritable travail collaboratif et d'alerter plus rapidement les acteurs centraux lors d'un dysfonctionnement local.

La qualité générale du fichier en 2006

Le contrôle des logiciels des forces de l'ordre réalisé en 2006 avait permis de mettre en avant des dysfonctionnements sur la qualité des saisies et des exportations générées par ces logiciels. Des valeurs par défaut sont toujours présentes dans les BAAC.

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

Pour 2006, les logiciels ayant été rectifiés en milieu d'année, la campagne de mise à jour des variables alcoolémie et drogue n'a concerné que les quatre premiers mois de l'année.

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

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

Les indicateurs de qualité, suivi du taux de remplissage entre 2005 et 2006

La mise en place du nouveau standard « BAAC 2002 » du Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation au 1er janvier 2004 supposait un contrôle de la qualité des données recueillies. La méthodologie compare, pour une variable donnée, l'évolution du taux de renseignement entre les années 2005 et 2006. Le calcul est décliné pour chaque organisme afin de ne pas confondre des pratiques hétérogènes (logiciels différents, environnements distincts, etc.).

Les variables ont été choisies parmi les plus importantes pour les études de sécurité. Celles décrivant le lieu et l'environnement de l'accident sont mises en avant car elles intéressent particulièrement les gestionnaires de voirie.

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

CG ou PR	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	70,6 %	64,6 %
Préfecture de police de Paris	100,0 %	100,0 %
CRS	99,1 %	99,5 %
Sécurité publique	15,9 %	14,6 %
Ensemble	44,8 %	42,9 %

La localisation de l'accident en coordonnées géographiques (CG) ou PR est quasiment systématique pour les CRS et la préfecture de police de Paris et, passe globalement de 44,8 % en 2005 à 42,9 % en 2006.

La localisation par PR seule est en légère baisse en 2006 pour les accidents en zone sécurité publique : 14,6 % des accidents sont renseignés contre 15,9 % en 2005.

Les traversées d'agglomérations par route nationale ou autoroute ne font pas forcément l'objet d'un bornage. Cela explique, en partie, le faible taux de localisation des accidents par la sécurité publique. *Cf. infra*, zone adresse en agglomération.

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

Gendarmerie	Année 2005	Année 2006
Coordonnées géographiques	54,2 %	39,2 %
Point repère	56,4 %	52,7 %

Sur les coordonnées géographiques seules ou le PR, on peut remarquer une légère dégradation pour les gendarmes en 2006, beaucoup de coordonnées ne comprennent que la lettre « M » de métropole et des coordonnées géographiques avec des zéros donc inutilisables mais l'important c'est le chiffre global (CG + PR) donné plus haut (64,6 % en 2006).

Le code CNIT : pourcentages de véhicules dont le code CNIT est correctement rempli. Le calcul est effectué pour tous les véhicules de tourisme dont la mise en circulation est postérieure à 1998, à l'exclusion des véhicules en fuite.

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	25,4 %	32,9 %
Préfecture de police de Paris	19,2 %	18,6 %
CRS	24,2 %	25,2 %
Sécurité publique	25,6 %	32,4 %
Ensemble	24,9 %	30,8 %

La mise en place du BAAC 2002 a permis le rétablissement en intégralité du code CNIT, qui était tronqué jusqu'alors.

Le taux de remplissage du code CNIT, en 2006 a légèrement progressé, il s'élève à 30,8 % en moyenne sur les voitures de tourisme.

Alcoolémie du conducteur : pourcentages d'alcoolémie du conducteur renseignée (les modalités « impossible », « refusé » et « résultat non connu » sont inexploitables pour les études et donc considérées comme non renseignées).

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	95,4 %	94,0 %
Préfecture de police de Paris	82,3 %	80,2 %
CRS	87,0 %	92,5 %
Sécurité publique	70,0 %	70,0 %
Ensemble	79,4 %	82,4 %

Pour l'année 2006, le taux de remplissage de la zone CRS est très satisfaisant, le taux de remplissage de l'alcoolémie est passé de 87 % à 92,5 %. Pour la sécurité publique le taux de remplissage est resté stable et faible par rapport aux autres forces de l'ordre.

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

Port de la ceinture de sécurité : pourcentages d'usagers (conducteur ou passager) de voiture de tourisme dont le port de la ceinture est renseigné.

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	92,6 %	89,0 %
Préfecture de police de Paris	93,0 %	91,7 %
CRS	95,8 %	95,1 %
Sécurité publique	79,1 %	79,6 %
Ensemble	85,9 %	84,6 %

On note une légère détérioration du taux de remplissage de la variable de 85,9 % en 2005 à 84,6 % en 2006. Cette évolution correspond à une baisse de près de 4 points pour les accidents en zone gendarmerie.

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

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	97,2 %	96,9 %
Préfecture de police de Paris	100,0 %	99,9 %
CRS	99,0 %	97,6 %
Sécurité publique	97,7 %	97,3 %
Ensemble	97,8 %	97,4 %

Globalement, l'état de la surface est bien renseigné.

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

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	94,5 %	94,1 %
Préfecture de police de Paris	99,9 %	99,9 %
CRS	98,4 %	97,3 %
Sécurité publique	95,9 %	96,2 %
Ensemble	95,9 %	96,0 %

Le pourcentage de situation renseignée reste à un haut niveau et se situe à 96 %.

Obstacle fixe ou mobile heurté : pourcentages de véhicules dont au moins l'obstacle fixe ou l'obstacle mobile est renseigné.

Calcul effectué pour tous les véhicules, à l'exception des véhicules en fuite.

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	44,7 %	44,6 %
Préfecture de police de Paris	51,4 %	51,2 %
CRS	40,9 %	39,5 %
Sécurité publique	47,0 %	47,3 %
Ensemble	46,3 %	46,5 %

Pour certains accidents, il n'est pas possible de remplir ni l'obstacle mobile ni l'obstacle fixe. Il est donc normal que le taux de remplissage soit inférieur à 100 %.

Le taux de remplissage des obstacles reste stable et passe de 46,3 % à 46,5 % sauf pour les CRS qui passent de 40,9 % à 39,5 %.

Intersection : pourcentages des intersections de type « autre ».

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	25,4 %	24,6 %
Préfecture de police de Paris	0,2 %	0,0 %
CRS	76,0 %	71,7 %
Sécurité publique	6,3 %	5,3 %
Ensemble	8,1 %	7,1 %

Le taux de saisie des intersections de type « autre » est en baisse passant de 8,1 % en 2005 à 7,1 % en 2006.

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

Adresse en agglomération

	Année 2005	Année 2006
Gendarmerie	93,4 %	95,7 %
Préfecture de police de Paris	100,0 %	100,0 %
Sécurité publique	96,2 %	100,0 %
Ensemble	96,3 %	99,4 %

Le pourcentage de l'adresse en agglomération est à un haut niveau avec 99,4 % d'accidents renseignés en 2006.

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

Identifiant

Code unité

N° de procès-verbal (PV)

N° du feuillet

Établi par
- gendarmerie nationale
- préfecture de police de Paris
- compagnie républicaine de sécurité (CRS)
- police des airs et des frontières (PAF)
- sécurité publique

Caractéristiques

Date
- jour
- mois
- année

Heure
- heure
- minute

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

Localisation
- hors agglomération
- en agglomération de 0 à 500 habitants
- de 501 à 2 000 habitants
- de 2001 à 5 000 habitants
- de 5 001 à 20 000 habitants
- de 20 001 à 50 000 habitants
- de 50 001 à 100 000 habitants
- de 100 001 à 300 000 habitants
- plus de 300 000

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

Intersection
- hors intersection
- en intersection ou à proximité immédiate
- en X
- en T
- en Y
- à plus de quatre branches
- giratoire
- place
- passage à niveau
- autre

Lieux

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

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

Régime de circulation
- route à sens unique
- route bidirectionnelle
- route à chaussées séparées
- route avec voies d'affectation variable

Nombre total de voies de circulation

Voie spéciale
- piste cyclable
- bande cyclable
- voie réservée

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

Tracé en plan
(sens du premier véhicule décrit)
- partie rectiligne
- en courbe à gauche
- en courbe à droite
- en S

Point kilométrique ou repère
(se repérer par rapport à la borne amont)
- n° de borne
- mètres

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

Véhicules

Catégorie administrative
- Bicyclette
- Cyclomoteur
- Scooter < 50 cm³
- Motocyclette légère
- Scooter > 50 cm³ < 125 cm³
- Motocyclette Lourde
- Scooter > 125 cm³
- Quad léger < 50 cm³
- Quad lourd > 50 cm³
- Voiturette
- Véhicule de tourisme (seul ou avec caravane ou remorque)
- Véhicule utilitaire seul (1,5 t < PTAC = 3,5 t)
- Poids lourd seul (3,5 t < PTAC = 7,5 t)
- Poids lourd seul (PTAC > 7,5 t)
- Poids lourd plus remorque(s)
- Tracteur routier seul
- Engin spécial
- Tracteur agricole
- Autobus – Autocar
- Train – Tramway
- Autre véhicule

Véhicule en fuite

Conducteur en fuite

Sens de circulation
- PK ou PR croissant
- PK ou PR décroissant

Département ou pays d'immatriculation

Date de première mise en circulation
- mois
- année

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

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

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

Assurance
- oui
- non
- non présentation

Usagers

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

Responsable présumé
0 : si l'usager n'est pas présumé responsable de l'accident
1 : si l'usager est présumé responsable de l'accident

Catégorie
- conducteur
- passager
- piéton
- piéton en roller ou en trottinette

Gravité
- indemne
- tué
- blessé hospitalisé
- blessé léger

Catégorie socio-professionnelle
- conducteur professionnel
- agriculteur
- artisan, commerçant, profession indépendante
- cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise
- cadre moyen, employé
- ouvrier
- retraité
- chômeur
- étudiant
- autre

Sexe
- masculin
- féminin

Département ou pays de résidence

Date de naissance
- mois
- année

Test d'alcoolémie
- impossible
- refusé
- prise de sang
- éthylomètre
- résultat non connu
- dépistage négatif

Taux d'alcoolémie

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

Localisant urbain

Type de numéro
- numéro non renseigné
- adresse postale
- candélabre
- autre

Numéro
- sans objet, bis ou ter

Distance en mètres
- distance au numéro

Libellé de la voie

Code RIVOLI

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

Type de collision
Accident impliquant :
Deux véhicules
– collision frontale
– collision par l'arrière
– collision par le côté
Trois véhicules et plus
– collision en chaîne
– collisions multiples
– autre collision
– sans collision

Coordonnée géographique
– latitude
– longitude

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

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

Aménagement-infrastructure
– souterrain-tunnel
– pont-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 piste cyclable

Point école
– à proximité d'un point école
– pas à proximité

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

Obstacle mobile heurté
– piéton
– véhicule
– véhicule sur rail
– animal domestique
– animal sauvage

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

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

Nombre d'occupants dans le TC

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

Permis de conduire
– valide
– périmé
– suspendu
– conduite en auto-école
– catégorie non valable
– défaut de permis
– conduite accompagnée

Date d'obtention du permis
– mois
– année

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

Infraction NATINF
– première infraction
– deuxième infraction

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

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

Localisation du piéton
Sur chaussée
– à + 50 m du passage piéton
– à – 50 m du passage piéton
Sur passage piéton
– sans signalisation lumineuse
– avec signalisation lumineuse
Divers
– sur trottoir
– sur accotement ou BAU
– sur refuge
– sur contre allée

Action du piéton
Se déplaçant
– sens véhicule heurtant
– sens inverse véhicule
Divers
– traversant
– masqué
– jouant-courant
– avec animal
– autre

Piéton
– seul
– accompagné
– en groupe

Drogue par dépistage
– non fait
– impossible
– refusé
– positif pour au moins un produit
– négatif pour tous produits

Dépistage par prise de sang
– non fait
– impossible
– refusé
– positif pour au moins un produit
– négatif pour tous produits
– résultat non connu

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers

Métropole		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	Année 2006	535	5 523	7 835	13 358	3,85
	Année 2005	635	5 708	7 901	13 609	4,46
	Différence	– 100	– 185	– 66	– 251	– 0,61
	Évolution	– 15,7 %	– 3,2 %	– 0,8 %	– 1,8 %	
Cyclistes	Année 2006	181	1 745	2 770	4 515	3,85
	Année 2005	180	1 667	2 920	4 587	3,78
	Différence	+ 1	+ 78	– 150	– 72	+ 0,07
	Évolution	+ 0,6 %	+ 4,7 %	– 5,1 %	– 1,6 %	
Cyclomotoristes	Année 2006	317	5 888	8 661	14 549	2,13
	Année 2005	356	5 433	8 472	13 905	2,50
	Différence	– 39	+ 455	+ 189	+ 644	– 0,37
	Évolution	– 11,0 %	+ 8,4 %	+ 2,2 %	+ 4,6 %	
Motocyclistes	Année 2006	769	6 928	9 981	16 909	4,35
	Année 2005	881	7 386	10 839	18 225	4,61
	Différence	– 112	– 458	– 858	– 1 316	– 0,26
	Évolution	– 12,7 %	– 6,2 %	– 7,9 %	– 7,2 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 2006	2 626	18 084	29 135	47 219	5,27
	Année 2005	3 065	18 298	35 478	53 776	5,39
	Différence	– 439	– 214	– 6 343	– 6 557	– 0,12
	Évolution	– 14,3 %	– 1,2 %	– 17,9 %	– 12,2 %	
Usagers de poids lourds	Année 2006	87	726	695	1 421	5,77
	Année 2005	90	454	622	1 076	7,72
	Différence	– 3	+ 272	+ 73	+ 345	– 1,95
	Évolution	– 3,3 %	+ 59,9 %	+ 11,7 %	+ 32,1 %	
Autres usagers [1]	Année 2006	194	1 768	2 386	4 154	4,46
	Année 2005	111	865	2 033	2 898	3,69
	Différence	+ 83	+ 903	+ 353	+ 1 256	+ 0,77
	Évolution	+ 74,8 %	+ 104,4 %	+ 17,4 %	+ 43,3 %	
Ensemble	Année 2006	4 709	40 662	61 463	102 125	4,41
	Année 2005	5 318	39 811	68 265	108 076	4,69
	Différence	– 609	+ 851	– 6 802	– 5 951	– 0,28
	Évolution	– 11,5 %	+ 2,1 %	– 10,0 %	– 5,5 %	

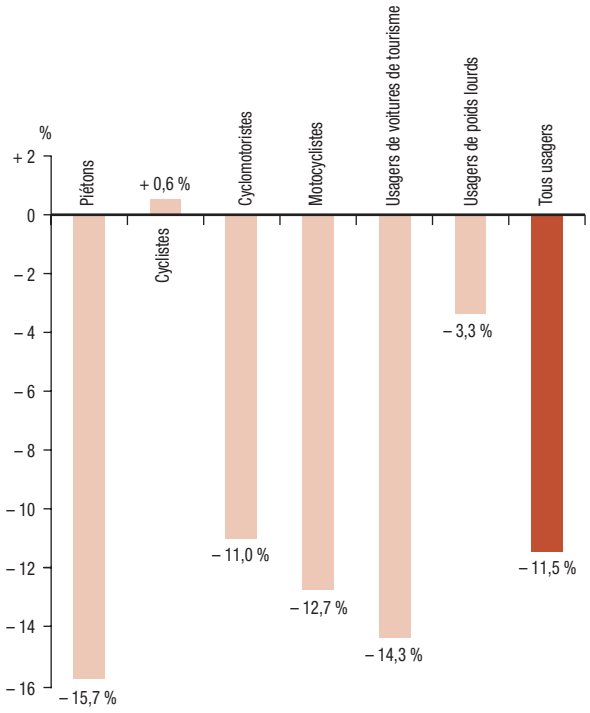
Pour les définitions voir encadré page 5.
[1] Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Métropole : accidents impliquant au moins un(e)		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	Année 2006	685	2 846	3 198	6 044	10,2
	Année 2005	727	2 115	3 197	5 312	12,0
	Différence	– 42	+ 731	+ 1	+ 732	– 1,8
	Évolution	– 5,8 %	+ 34,6 %	+ 0,0 %	+ 13,8 %	
Camionnette	Année 2006	395	3 020	4 865	7 885	4,77
	Année 2005	204	1 449	3 161	4 610	4,24
	Différence	+ 191	+ 1 571	+ 1 704	+ 3 275	+ 0,53
	Évolution	+ 93,6 %	+ 108,4 %	+ 53,9 %	+ 71,0 %	

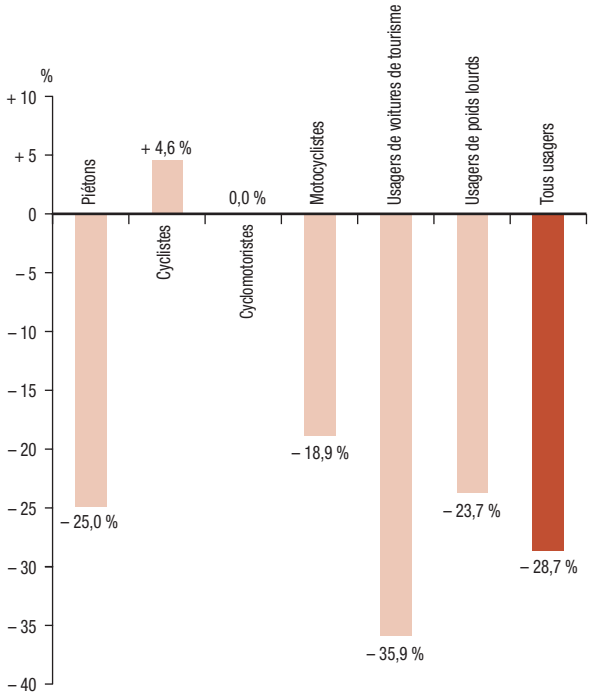
Pour les définitions voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2006, par rapport à 2005 :
– si le nombre de tués reste stable pour les cyclistes, il augmente fortement pour les usagers de véhicules utilitaires (+ 74,8 %). Il diminue en revanche plus que la moyenne (– 11,5 %) pour les piétons (– 15,7 %), les usagers de voitures de tourisme (– 14,3 %) et les motocyclistes (– 12,7 %). C'est pour les usagers de poids lourds qu'il diminue le moins (– 3,3 %) ;
– le nombre de blessés augmente pour les cyclomotoristes (+ 4,6 %) et surtout pour les usagers de poids lourds (+ 32,1 %) et de véhicules utilitaires (+ 43,3 %). Il diminue plus que la moyenne (– 5,5 %) pour les motocyclistes (– 7,2 %) et les automobilistes (– 12,2 %) mais moins pour les piétons (– 1,8 %) et les cyclistes (– 1,6 %) ;
– c'est pour les usagers de poids lourds que la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) diminue le plus (– 1,95 point) et pour les automobilistes qu'elle diminue le moins (– 0,12 point). En revanche, elle augmente très légèrement pour les cyclistes (+ 0,07 point) mais plus pour les usagers de véhicules utilitaires (+ 0,77 point) ;
– dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une diminution du nombre de tués et à une augmentation du nombre de blessés qui s'accompagnent d'une diminution de la gravité des accidents de 1,8 point ;
– en ce qui concerne les accidents avec au moins une camionnette, il n'est pas possible de procéder à leur analyse du fait de problèmes de remplissage des bulletins d'analyse d'accidents corporels qui ont perturbé les résultats en 2006.

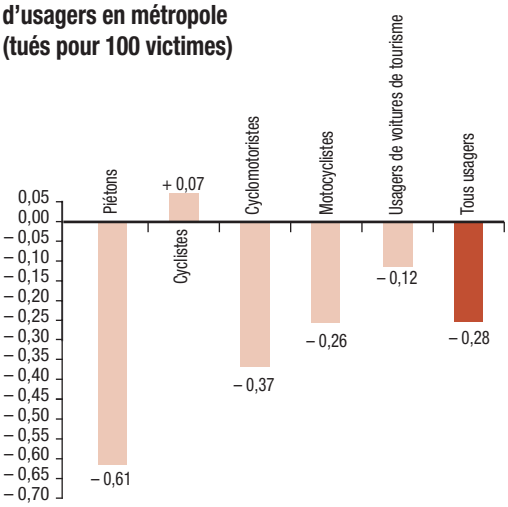
Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole (2006/2005)



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole (2006/moyenne 2001-2005)



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



Pour des problèmes de saisie des bulletins d'analyse d'accident corporel, l'évolution de la gravité des usagers de poids lourds n'est pas représentée cette année.

Départements d'outre-mer Année 2006	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	39	167	289	456	7,88
Cyclistes	9	59	119	178	4,81
Cyclomotoristes	37	238	541	779	4,53
Motocyclistes	38	210	271	481	7,32
Usagers de voitures de tourisme	99	460	1 296	1 756	5,34
Usagers de poids lourds	1	7	14	21	4,55
Autres usagers [1]	10	66	118	184	5,15
Ensemble	233	1 207	2 648	3 855	5,70

Pour les définitions voir encadré page 5.
[1] Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Départements d'outre-mer Année 2006 : accidents impliquant au moins un(e)	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	16	51	67	118	11,9
Camionnette (*dont usagers de camionnettes)*	24 *(6)*	108 *(39)*	87 *(35)*	195 *(74)*	11,0 *(7,50)*

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

En 2006, la répartition des tués entre les catégories d'usagers diffère entre la métropole et les départements d'outre-mer. Ainsi, les piétons qui représentent 11,4 % des tués en métropole, en représentent 16,7 % dans les départements d'outre-mer, soit 1,5 fois plus. Il en va de même pour les cyclomotoristes : 6,7 % en métropole et 15,9 % dans les départements d'outre-mer, soit 2,4 fois plus. En revanche, la part des tués en voitures de tourisme est 1,3 fois moins forte dans les départements d'outre-mer qu'en métropole (respectivement 42,5 % et 55,8 %).

France entière Année 2006	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	574	5 690	8 124	13 814	3,99
Cyclistes	190	1 804	2 889	4 693	3,89
Cyclomotoristes	354	6 126	9 202	15 328	2,26
Motocyclistes	807	7 138	10 252	17 390	4,43
Usagers de voitures de tourisme	2 725	18 544	30 431	48 975	5,27
Usagers de poids lourds	88	733	709	1 442	5,75
Autres usagers [1]	204	1 834	2 504	4 338	4,49
Ensemble	4 942	41 869	64 111	105 980	4,46

Pour les définitions voir encadré page 5.
[1] Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

France entière Année 2006 : accidents impliquant au moins un(e)	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	701	2 897	3 265	6 162	10,2
Camionnette (*dont usagers de camionnettes)*	419 *(159)*	3 128 *(1 391)*	4 952 *(1 910)*	8 080 *(3 301)*	4,93 *(4,60)*

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

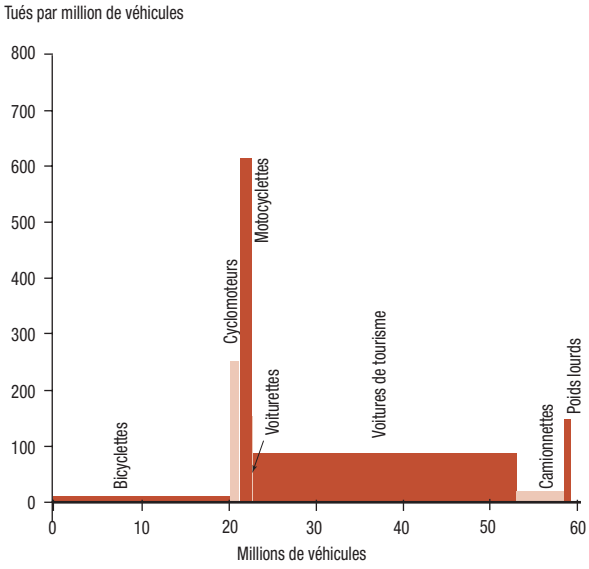
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2006

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

Ces chiffres concernent uniquement la métropole.

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules (1)	Nombre de tués dans les véhicules avec au moins un(e) (2)	Parc (3) au 1er janvier 2007	Tués dans les véhicules par million de véhicules	Tués dans les accidents avec au moins un(e) (6) par million de véhicules
Bicyclettes	181	188	20 000 000 (4)	9	9
Cyclomoteurs	317	336	1 262 000	251	266
Motocyclettes	769	824	1 248 000	616	660
Voiturettes	23	26	140 000 (5)	164	186
Voitures de tourisme	2 626	3 668	30 100 000	87	122
Camionnettes*	120	395	5 548 000	22	71
Poids lourds	87	685	567 000	153	1 208
Transports en commun	6	74	83 000	– **	– **

Pour les définitions voir encadré page 5.
* Cette catégorie de véhicules a rencontré cette année des problèmes de remplissage du Bulletin d'analyse d'accident corporel. Il n'est donc pas possible de faire d'analyse.
** Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.
Sources :
(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.
(2) Tués à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.
(3) Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle.
(4) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(5) Association européenne des fabricants de quadricycles.
(6) Tués dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.



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

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un surrisque des motocyclettes (multiplication par un facteur 7,1).

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

On constate toujours par rapport à la voiture de tourisme, un surrisque des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,4) mais aussi et surtout un surrisque des poids lourds (multiplication par un facteur 9,9).

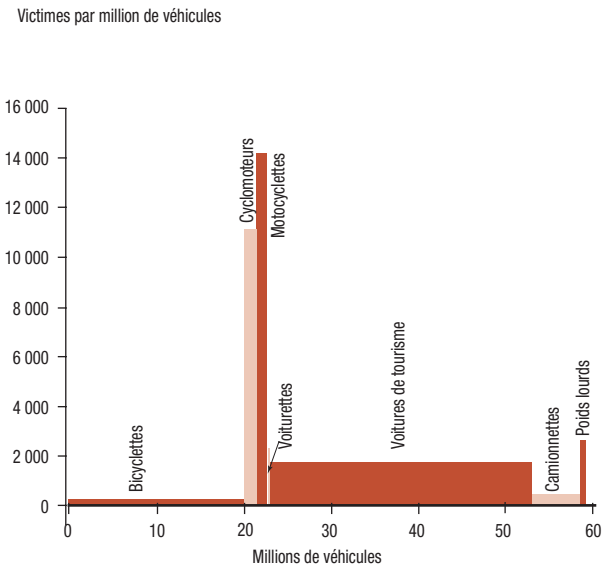
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2006

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

Ces chiffres concernent uniquement la métropole.

Véhicules	Nombre de victimes dans les véhicules (1)	Nombre de victimes dans les véhicules avec au moins un(e) (2)	Parc (3) au 1er janvier 2006	Victimes dans les véhicules par million de véhicules	Victimes dans les accidents avec au moins un(e) (6) par million de véhicules
Bicyclettes	4 696	5 278	20 000 000 (4)	235	264
Cyclomoteurs	14 866	16 668	1 262 000	11 780	13 208
Motocyclettes	17 678	20 239	1 248 000	14 165	16 217
Voiturettes	312	478	140 000 (5)	2 229	3 414
Voitures de tourisme	49 845	87 783	30 100 000	1 656	2 916
Camionnettes *	2 625	8 280	5 548 000	473	1 492
Poids lourds	1 508	6 729	567 000	2 660	11 868
Transports en commun	828	2 034	83 000	– **	– **

Pour les définitions voir encadré page 5.
* Cette catégorie de véhicules a rencontré cette année des problèmes de remplissage du Bulletin d'analyse d'accident corporel. Il n'est donc pas possible de faire d'analyse.
** Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.
Sources :
(1) Victimes à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.
(2) Victimes à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.
(3) Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle.
(4) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(5) Association européenne des fabricants de quadricycles.
(6) Victimes dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.



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

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un surrisque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 7,1) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 8,6).

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

On constate toujours par rapport à la voiture de tourisme, un surrisque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 4,5) et des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,6).

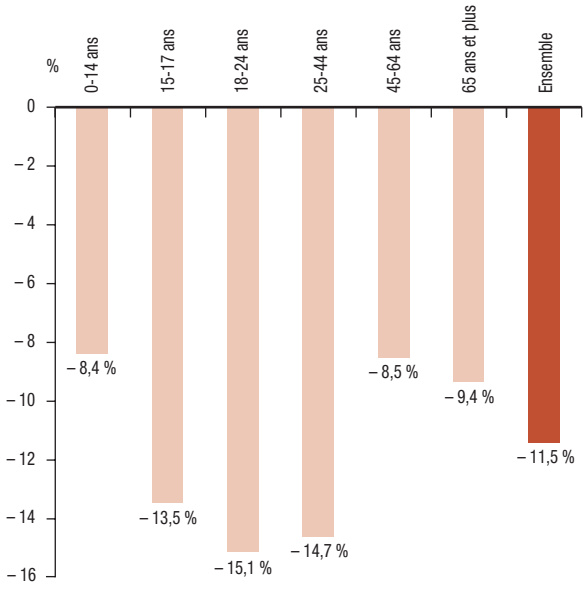
Évolution du nombre de victimes par classes d'âge

Métropole		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	Année 2006	131	3 057	4 600	7 657	1,68
	Année 2005	143	2 944	5 284	8 228	1,71
	Différence	– 12	+ 113	-684	– 571	– 0,03
	Évolution	– 8,4 %	+ 3,8 %	– 12,9 %	– 6,9 %	
15-17 ans	Année 2006	225	3 779	4 654	8 433	2,60
	Année 2005	260	3 668	5 341	9 009	2,81
	Différence	– 35	+ 111	-687	– 576	– 0,21
	Évolution	– 13,5 %	+ 3,0 %	– 12,9 %	– 6,4 %	
18-24 ans	Année 2006	1 037	8 867	13 823	22 690	4,37
	Année 2005	1 222	8 723	15 440	24 163	4,81
	Différence	– 185	+ 144	– 1 617	– 1 473	– 0,44
	Évolution	– 15,1 %	+ 1,7 %	– 10,5 %	– 6,1 %	
25-44 ans	Année 2006	1 404	12 771	23 213	35 984	3,76
	Année 2005	1 645	12 741	25 111	37 852	4,16
	Différence	– 241	+ 30	– 1 898	– 1 868	– 0,40
	Évolution	– 14,7 %	+ 0,2 %	– 7,6 %	– 4,9 %	
45 -64 ans	Année 2006	946	7 451	11 032	18 483	4,87
	Année 2005	1 034	7 222	12 440	19 662	5,00
	Différence	– 88	+ 229	– 1 408	– 1 179	– 0,13
	Évolution	– 8,5 %	+ 3,2 %	– 11,3 %	– 6,0 %	
65 ans et plus	Année 2006	901	4 328	3 947	8 275	9,82
	Année 2005	994	4 265	4 483	8 748	10,2
	Différence	– 93	+ 63	– 536	– 473	– 0,38
	Évolution	– 9,4 %	+ 1,5 %	– 12,0 %	– 5,4 %	
Âge indéterminé	Année 2006	65	409	194	603	9,73
	Année 2005	20	248	166	414	4,61
	Différence	+ 45	+ 161	+ 28	+ 189	+ 5,12
	Évolution	NS	NS	NS	NS	
Ensemble	Année 2006	4 709	40 662	61 463	102 125	4,41
	Année 2005	5 318	39 811	68 265	108 076	4,69
	Différence	– 609	851	– 6 802	– 5 951	– 0,28
	Évolution	– 11,5 %	2,1 %	– 10,0 %	– 5,5 %	

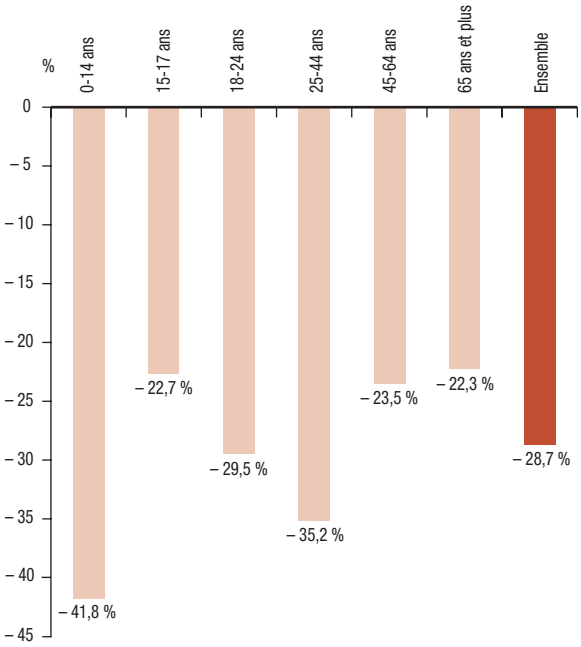
NS : non significatif.
Pour les définitions voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2006, par rapport à 2005 :
– le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge mais plus que la moyenne (– 11,5 %) pour la classe des 15-17 ans (– 13,5 %), pour celle des 18-24 ans (– 15,1 %) et celle des 25-44 ans (– 14,7 %) ;
– le nombre de blessés diminue également pour toutes les classes d'âge et de façon assez homogène. La plus forte atteint – 6,9 % pour les moins de 15 ans et la plus faible – 4,9 % pour la classe des 25-44 ans ;
– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour toutes les classes d'âge, de – 0,03 point pour la plus faible pour les moins de 15 ans à – 0,44 point pour la plus forte pour la classe des 18-24 ans.

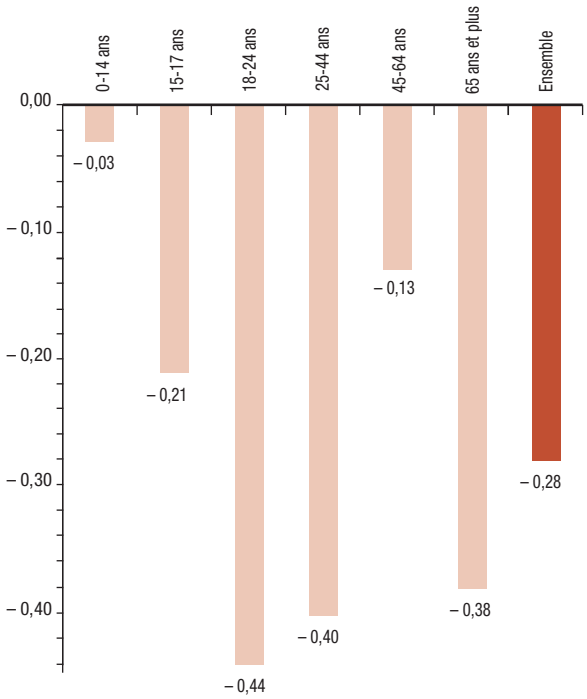
Évolution du nombre de tués par classes d'âge en métropole (2006/2005)



Évolution du nombre de tués par classes d'âge en métropole (2006/moyenne 2001-2005)



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



Départements d'outre-mer Année 2006	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	6	96	289	385	1,53
15-17 ans	13	95	184	279	4,45
18-24 ans	54	313	659	972	5,26
25-44 ans	84	447	971	1 418	5,59
45-64 ans	59	180	462	642	8,42
65 ans et plus	15	64	75	139	9,74
Âge indéterminé	2	12	8	20	9,09
Ensemble	233	1 207	2 648	3 855	5,70

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

En 2006, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 6,4 % des tués dans les départements d'outre-mer contre 19,1 % en métropole, soit 3,0 fois moins mais avec gravité équivalente (respectivement 9,82 et 9,74). C'est en revanche la classe d'âge pour laquelle la gravité est la plus élevée, 1,7 fois plus que la gravité moyenne.

France entière Année 2006	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	137	3 153	4 889	8 042	1,68
15-17 ans	238	3 874	4 838	8 712	2,66
18-24 ans	1 091	9 180	14 482	23 662	4,41
25-44 ans	1 488	13 218	24 184	37 402	3,83
45-64 ans	1 005	7 631	11 494	19 125	4,99
65 ans et plus	916	4 392	4 022	8 414	9,82
Âge indéterminé	67	421	202	623	9,71
Ensemble	4 942	41 869	64 111	105 980	4,46

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

Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2006

Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2006

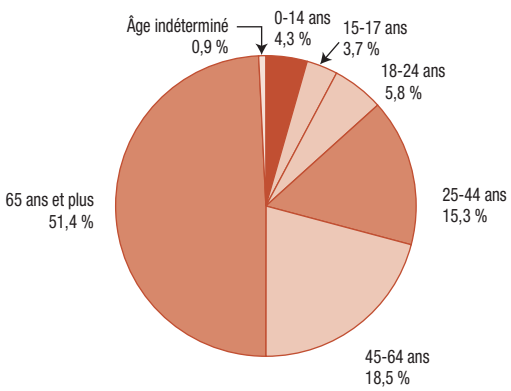
Métropole	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total tués (y compris poids lourds, véhicules utilitaires...)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	23	4,3	14	7,7	15	1,4	72	2,7	131	2,8
%	*17,6*		*10,7*		*11,5*		*55,0*		*100,0*	
15-17 ans	20	3,7	8	4,4	124	11,4	64	2,4	225	4,8
%	*8,9*		*3,6*		*55,1*		*28,4*		*100,0*	
18-24 ans	31	5,8	13	7,2	289	26,6	670	25,5	1 037	22,0
%	*3,0*		*1,3*		*27,9*		*64,6*		*100,0*	
25-44 ans	82	15,3	17	9,4	445	41,0	762	29,0	1 404	29,8
%	*19,0*		*1,2*		*31,7*		*54,3*		*100,0*	
45-64 ans	99	18,5	51	28,2	188	17,3	506	19,3	946	20,1
%	*10,5*		*5,4*		*19,9*		*53,5*		*100,0*	
65 ans et plus	275	51,4	77	42,5	19	1,7	503	19,2	901	19,1
%	*30,5*		*8,5*		*2,1*		*55,8*		*100,0*	
Âge indéterminé	5	0,9	1	0,6	6	0,6	49	1,9	65	1,4
Ensemble	535	100,0	181	100,0	1 086	100,0	2 626	100,0	4 709	100,0

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

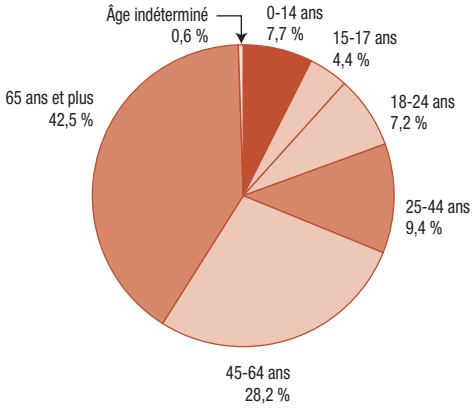
La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en métropole montre que les personnes âgées représentent un peu plus de la moitié des piétons tués (51,4 %). On trouve également une forte représentation pour les 18-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (26,6 %) ainsi que pour les 25-44 ans (41,0 %) mais, il est vrai, avec une population plus importante. La forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (25,5 % et 29,0 %).

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

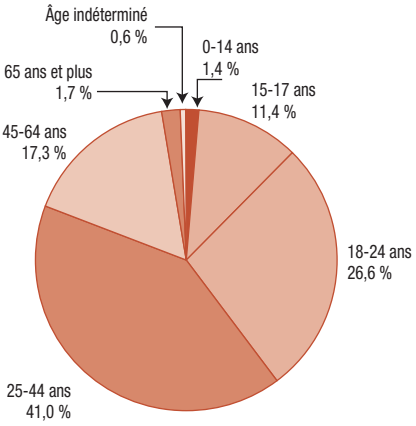
Piétons



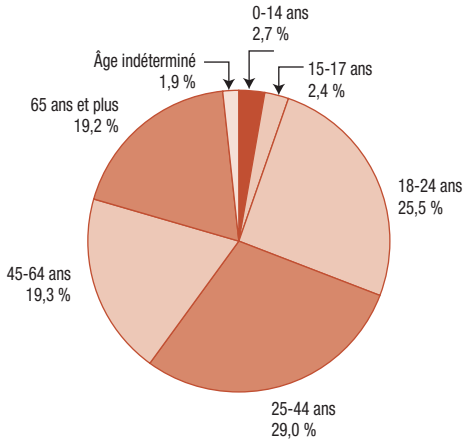
Cyclistes



Usagers de « deux-roues à moteur »



Usagers de voitures de tourisme



Départements d'outre-mer	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total tués (y compris poids lourds, véhicules utilitaires...)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	2	5,1	0	0,0	0	0,0	4	4,0	6	2,6
%	*1,5*		*0,0*		*0,0*		*66,7*		*100,0*	
15-17 ans	0	0,0	0	0,0	7	9,3	5	5,1	13	5,6
%	*0,0*		*0,0*		*53,8*		*38,5*		*100,0*	
18-24 ans	1	2,6	2	22,2	25	33,3	23	23,2	54	23,2
%	*1,9*		*3,7*		*46,3*		*42,6*		*100,0*	
25-44 ans	8	20,5	5	55,6	34	45,3	33	33,3	84	36,1
%	*19,0*		*6,0*		*40,5*		*39,3*		*100,0*	
45-64 ans	21	53,8	2	22,2	5	6,7	29	29,3	59	25,3
%	*35,6*		*3,4*		*8,5*		*49,2*		*100,0*	
65 ans et plus	7	17,9	0	0,0	2	2,7	5	5,1	15	6,4
%	*46,7*		*0,0*		*13,3*		*33,3*		*100,0*	
Âge indéterminé	0	0,0	0	0,0	2	2,7	0	0,0	2	0,9
Ensemble	39	100,0	9	100,0	75	100,0	99	100,0	233	100,0

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

Pour les départements d'outre-mer, les effectifs étant relativement faibles, toujours inférieurs à 100 sauf pour le total, il convient d'être prudent dans l'interprétation des résultats. On peut toutefois constater une forte représentation des 25-44 ans dans les nombres d'usagers de deux-roues à moteur et de voitures de tourisme, respectivement 45,3 % et 33,3 %.

France entière	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total tués (y compris poids lourds, véhicules utilitaires...)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	25	4,4	14	7,4	15	1,3	76	2,8	137	2,8
%	*19,1*		*10,2*		*10,9*		*55,5*		*100,0*	
15-17 ans	20	3,5	8	4,2	131	11,3	69	2,5	238	4,8
%	*8,4*		*3,4*		*55,0*		*29,0*		*100,0*	
18-24 ans	32	5,6	15	7,9	314	27,0	693	25,4	1 091	22,1
%	*2,9*		*1,4*		*28,8*		*63,5*		*100,0*	
25-44 ans	90	15,7	22	11,6	479	41,3	795	29,2	1 488	30,1
%	*19,0*		*1,5*		*32,2*		*53,4*		*100,0*	
45-64 ans	120	20,9	53	27,9	193	16,6	535	19,6	1 005	20,3
%	*11,9*		*5,3*		*19,2*		*53,2*		*100,0*	
65 ans et plus	282	49,1	77	40,5	21	1,8	508	18,6	916	18,5
%	*30,8*		*8,4*		*2,3*		*55,5*		*100,0*	
Âge indéterminé	5	0,9	1	0,5	8	0,7	49	1,8	67	1,4
Ensemble	574	100,0	190	100,0	1 161	100,0	2 725	100,0	4 942	100,0

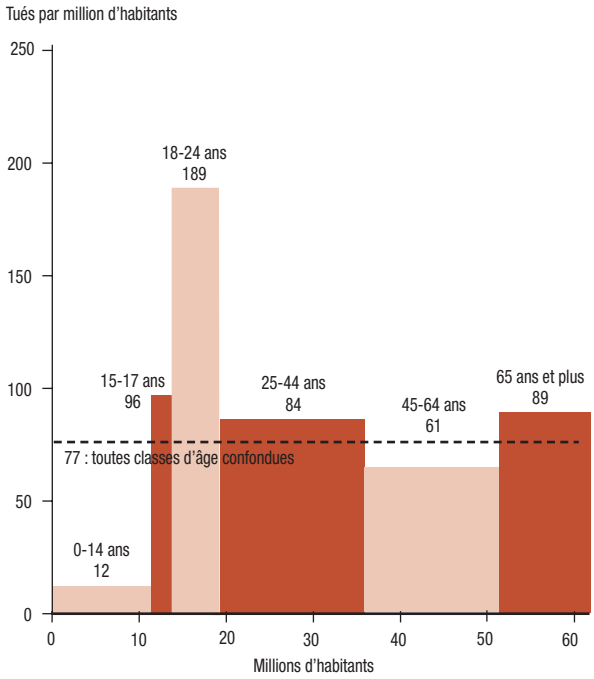
Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2006

Métropole	Tués	Population au 1er janvier 2007	Tués par million d'habitants
0-14 ans	131	11 295 103	12
15-17 ans	225	2 331 863	96
18-24 ans	1 037	5 482 949	189
25-44 ans	1 404	16 752 499	84
45-64 ans	946	15 564 815	61
65 ans et plus	901	10 111 093	89
Âge indéterminé	65	–	–
Ensemble	4 709	61 538 322	77

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Taux de tués selon l'âge en métropole en 2006



En métropole, par classes d'âge, le nombre de tués en 2006 ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque 2,5 fois plus fort que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque 6,4 fois plus faible que la moyenne.

Départements d'outre-mer	Tués	Population au 1er janvier 2007	Tués par million d'habitants
0-14 ans	6	468 269	13
15-17 ans	13	99 779	130
18-24 ans	54	216 982	249
25-44 ans	84	516 547	163
45-64 ans	59	385 961	153
65 ans et plus	15	166 280	90
Âge indéterminé	2	–	–
Ensemble	233	1 853 818	126

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Dans les départements d'outre-mer, par classes d'âge, le nombre de tués en 2006 ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est la plus exposée avec un taux de risque 2,0 fois plus fort que la moyenne, suivie par la classe des 25-44 ans (multiplication par un facteur 1,3) ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque 9,7 fois plus faible que la moyenne.

France entière	Tués	Population au 1er janvier 2007	Tués par million d'habitants
0-14 ans	137	11 763 372	12
15-17 ans	238	2 431 642	98
18-24 ans	1 091	5 699 931	191
25-44 ans	1 488	17 269 046	86
45-64 ans	1 005	15 950 776	63
65 ans et plus	916	10 277 373	89
Âge indéterminé	67	–	–
Ensemble	4 942	63 392 140	78

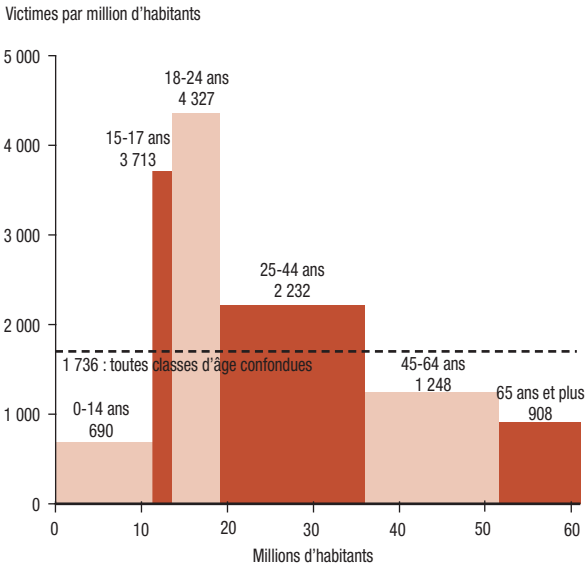
Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2006

Métropole	Victimes	Population au 1er janvier 2007	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	7 788	11 295 103	690
15-17 ans	8 658	2 331 863	3 713
18-24 ans	23 727	5 482 949	4 327
25-44 ans	37 388	16 752 499	2 232
45-64 ans	19 429	15 564 815	1 248
65 ans et plus	9 176	10 111 093	908
Âge indéterminé	668	–	–
Ensemble	106 834	61 538 322	1 736

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

Taux de victimes selon l'âge en métropole en 2006



En métropole, par classes d'âge, le nombre de victimes en 2006, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque 2,5 fois plus fort que la moyenne ; les classes des enfants de moins de 15 ans et des personnes âgées de 65 ans et plus étant les moins exposées avec un facteur de risque respectivement 2,5 et 1,9 fois plus faible que la moyenne.

Départements d'outre-mer	Victimes	Population au 1er janvier 2007	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	391	468 269	835
15-17 ans	292	99 779	2 926
18-24 ans	1 026	216 982	4 729
25-44 ans	1 502	516 547	2 908
45-64 ans	701	385 961	1 816
65 ans et plus	154	166 280	926
Âge indéterminé	22	–	–
Ensemble	4 088	1 853 818	2 205

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

Dans les départements d'outre-mer, par classes d'âge, le nombre de victimes en 2006, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque 2,1 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 2,6 et 2,4 fois plus faible que la moyenne.

France entière	Victimes	Population au 1er janvier 2007	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	8 179	11 763 372	695
15-17 ans	8 950	2 431 642	3 681
18-24 ans	24 753	5 699 931	4 343
25-44 ans	38 890	17 269 046	2 252
45-64 ans	20 130	15 950 776	1 262
65 ans et plus	9 330	10 277 373	908
Âge indéterminé	690	–	–
Ensemble	110 922	63 392 140	1 750

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

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux

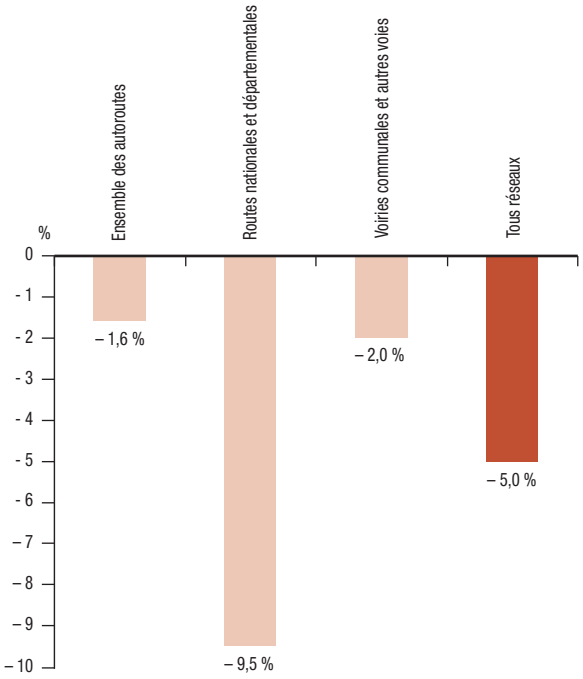
Métropole		Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 2006	5 099	296	2 305	4 859	7 164	5,81
	Année 2005	5 181	324	2 448	4 783	7 231	6,25
	Différence	– 82	– 28	– 143	+ 76	– 67	– 0,44
	Évolution	– 1,6 %	– 8,6 %	– 5,8 %	+ 1,6 %	– 0,9 %	
dont autoroutes de liaison	*Année 2006*	*1 436*	*199*	*1 369*	*901*	*2 270*	*13,9*
	Année 2005	*1 655*	*224*	*1 093*	*1 416*	*2 509*	*13,5*
	Différence	*– 219*	*– 25*	*+ 276*	*– 515*	*– 239*	*+ 0,4*
	Évolution	*– 13,2 %*	*– 11,2 %*	*+ 25,3 %*	*– 36,4 %*	*– 9,5 %*	
dont autoroutes de dégagement	*Année 2006*	*3 663*	*97*	*936*	*3 958*	*4 894*	*2,65*
	Année 2005	*3 526*	*100*	*1 355*	*3 367*	*4 722*	*2,84*
	Différence	*+ 137*	*– 3*	*– 419*	*+ 591*	*+ 172*	*– 0,19*
	Évolution	*+ 3,9 %*	*– 3,0 %*	*– 30,9 %*	*+ 17,6 %*	*+ 3,6 %*	
Routes nationales et départementales	Année 2006	30 985	3 461	23 061	18 848	41 909	11,2
	Année 2005	34 225	4 003	21 100	25 222	46 322	11,7
	Différence	– 3 240	– 542	+ 1 961	-6 374	– 4 413	– 0,5
	Évolution	– 9,5 %	– 13,5 %	+ 9,3 %	– 25,3 %	– 9,5 %	
Routes nationales	*Année 2006*	*8 531*	*870*	*5 334*	*6 432*	*11 766*	*10,2*
	Année 2005	*10 541*	*1 142*	*5 937*	*8 915*	*14 852*	*10,8*
	Différence	*– 2 010*	*– 272*	*– 603*	*– 2 483*	*– 3 086*	*– 0,6*
	Évolution	*– 19,1 %*	*– 23,8 %*	*– 10,2 %*	*– 27,9 %*	*– 20,8 %*	
Routes départementales	*Année 2006*	*22 454*	*2 591*	*17 727*	*12 416*	*30 143*	*11,5*
	Année 2005	*23 684*	*2 861*	*15 163*	*16 307*	*31 470*	*12,1*
	Différence	*– 1 230*	*– 270*	*+ 2 564*	*– 3 891*	*– 1 327*	*– 0,6*
	Évolution	*– 5,2 %*	*– 9,4 %*	*+ 16,9 %*	*– 23,9 %*	*– 4,2 %*	
Voiries communales et autres voies[1]	Année 2006	44 225	952	15 296	37 756	53 052	2,15
	Année 2005	45 119	991	16 263	38 260	54 523	2,20
	Différence	– 894	– 39	– 967	– 504	– 1 471	– 0,05
	Évolution	– 2,0 %	– 3,9 %	– 5,9 %	– 1,3 %	– 2,7 %	
Ensemble	Année 2006	80 309	4 709	40 662	61 463	102 125	5,86
	Année 2005	84 525	5 318	39 811	68 265	108 076	6,29
	Différence	– 4 216	– 609	+ 851	– 6 802	– 5 951	– 0,43
	Évolution	– 5,0 %	– 11,5 %	+ 2,1 %	– 10,0 %	– 5,5 %	

Pour les définitions voir encadré page 5.
(1) Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux.
Source : ONISR, fichier des accidents.

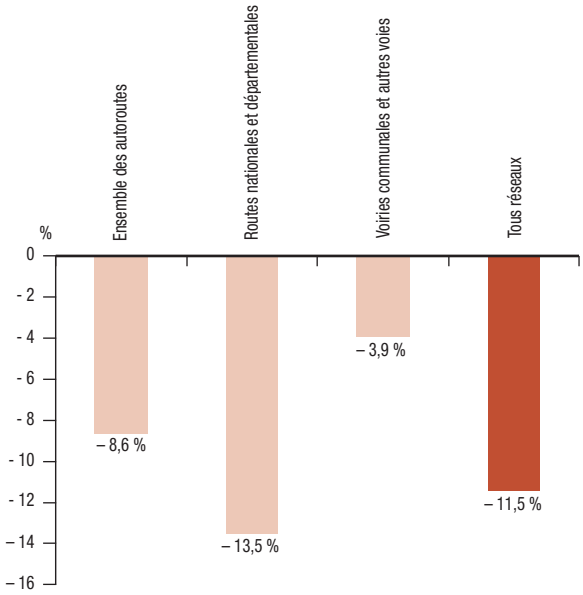
Avertissement *: en 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de comparer l'accidentologie survenue sur chacun de ces réseaux à celle de l'année 2005. L'analyse portera donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et des routes départementales.*

En métropole, en 2006 par rapport à 2005 :
– c'est sur l'ensemble des routes nationales et départementales que la situation est la plus favorable avec une diminution des indicateurs plus forte que la moyenne ;
– sur les autoroutes de liaison, la forte hausse du nombre de tués constatée l'an dernier (+ 16,7 %) est en partie compensée cette année par une forte baisse (– 11,2 %). Sur les autoroutes de dégagement, la baisse enregistrée en 2005 (– 22,5 %) se poursuit cette année mais de façon beaucoup plus modeste (– 3,0 %) ;
– sur les voies communales et autres voies, le bilan évolue favorablement mais moins que la moyenne ;
– enfin, la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, diminue sur la plupart des réseaux, de – 0,05 point sur les voies communales et autres voies à – 0,53 point sur l'ensemble des routes nationales et départementales mais augmente sur les autoroutes de liaison (+ 0,33 point).

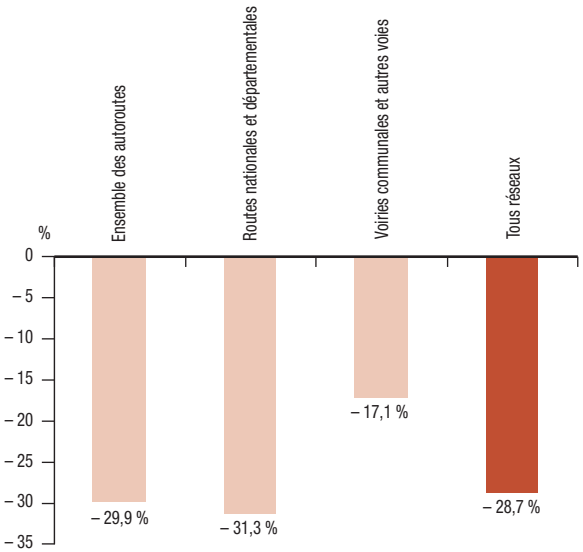
Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux en métropole (2006/2004)



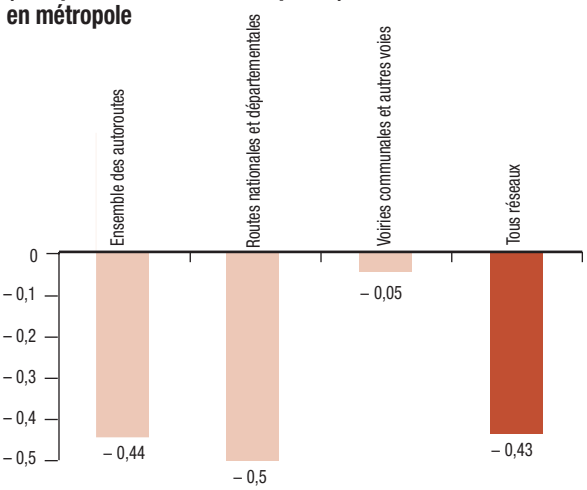
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole (2006/2005)



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole (2006/moyenne 2001-2005)



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



Départements d'outre-mer Année 2006	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	65	2	8	111	119	3,08
Routes départementales	1 384	193	869	1 177	2 046	13,9
Voiries communales et autres voies [1]	1 235	38	330	1 360	1 690	3,08
Ensemble	2 684	233	1 207	2 648	3 855	8,68

Pour les définitions voir encadré page 5.
[1] Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, autoroutes mises à part puisque les effectifs sont faibles, c'est sur les routes départementales que l'on trouve le plus grand nombre de tués dans les départements d'outre-mer.

Alors que la gravité des accidents est 1,6 fois plus forte que la moyenne sur les routes départementales, elle est 2,8 fois moins forte sur les voies communales et autres voies.

France entière Année 2006	**Accidents corporels**	**Tués**	**Blessés hospitalisés**	**Blessés légers**	**Total blessés**	**Gravité** (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	5 164	298	2 313	4 970	7 283	5,77
Routes nationales et départementales	32 369	3 654	23 930	20 025	43 955	11,3
Routes nationales	*8 531*	*870*	*5 334*	*6 432*	*11 766*	*10,2*
Routes départementales	*23 838*	*2 784*	*18 596*	*13 593*	*32 189*	*11,7*
Voiries communales et autres voies [1]	7 927	990	15 626	39 116	54 742	2,18
Ensemble	45 460	4 942	41 869	64 111	105 980	5,95

Pour les définitions voir encadré page 5.
[1] Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

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

Métropole		Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain [1]	Année 2006	54 986	1 346	21 308	45 338	66 646	2,45
	Année 2005	58 680	1 664	22 901	48 951	71 852	2,84
	Différence	– 3 694	– 318	– 1 593	– 3 613	– 5 206	– 0,39
	Évolution	– 6,3 %	– 19,1 %	– 7,0 %	– 7,4 %	– 7,2 %	
Rase campagne [2]	Année 2006	25 323	3 363	19 354	16 125	35 479	13,3
	Année 2005	25 845	3 654	16 910	19 314	36 224	14,1
	Différence	– 522	– 291	+ 2 444	– 3 189	– 745	– 0,8
	Évolution	– 2,0 %	– 8,0 %	+ 14,5 %	– 16,5 %	– 2,1 %	
Ensemble	Année 2006	80 309	4 709	40 662	61 463	102 125	5,86
	Année 2005	84 525	5 318	39 811	68 265	108 076	6,29
	Différence	– 4 216	– 609	+ 851	– 6 802	– 5 951	– 0,43
	Évolution	– 5,0 %	– 11,5 %	+ 2,1 %	– 10,0 %	– 5,5 %	

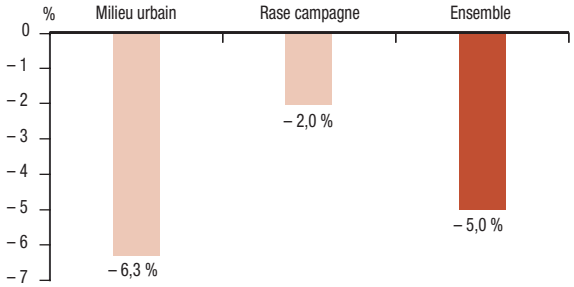
Pour les définitions voir encadré page 5.
[1] Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.
[2] Reste du réseau situé hors agglomération.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Détail milieu urbain en métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2006						
< 5 000 habitants	6 045	447	5 023	2 619	7 642	7,39
5 000 à 20 000 habitants	8 565	328	4 588	5 935	10 523	3,83
20 000 à 100 000 habitants	18 142	329	6 916	15 140	22 056	1,81
> 100 000 habitants	22 234	242	4 781	21 644	26 425	1,09
Rappel milieu urbain	54 986	1 346	21 308	45 338	66 646	2,45
Année 2005						
< 5 000 habitants	7 202	595	4 610	4 408	9 018	8,26
5 000 à 20 000 habitants	9 629	387	4 889	7 139	12 028	4,02
20 000 à 100 000 habitants	19 318	421	7 654	16 127	23 781	2,18
> 100 000 habitants	22 531	261	5 748	21 277	27 025	1,16
Rappel milieu urbain	58 680	1 664	22 901	48 951	71 852	2,84
Évolution 2006/2005						
< 5 000 habitants	– 16,1 %	– 24,9 %	+ 9,0 %	– 40,6 %	– 15,3 %	– 0,87
5 000 à 20 000 habitants	– 11,0 %	– 15,2 %	– 6,2 %	– 16,9 %	– 12,5 %	– 0,19
20 000 à 100 000 habitants	– 6,1 %	– 21,9 %	– 9,6 %	– 6,1 %	– 7,3 %	– 0,37
> 100 000 habitants	– 1,3 %	– 7,3 %	– 16,8 %	+ 1,7 %	– 2,2 %	– 0,07
Ensemble milieu urbain	– 6,3 %	– 19,1 %	– 7,0 %	– 7,4 %	– 7,2 %	– 0,39

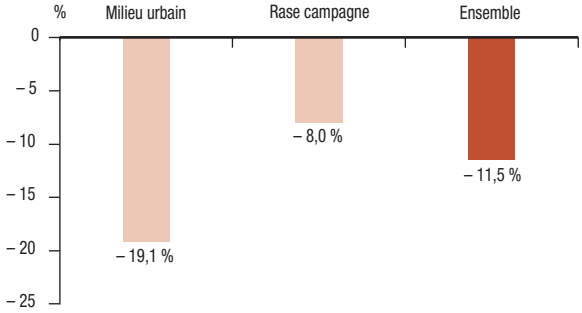
Pour les définitions voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2006, par rapport à 2005 :
– les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent partout mais nettement plus en milieu urbain qu'en rase campagne. Rappelons toutefois qu'au cours des quatre premiers mois de 2005, la police nationale avait rencontré des problèmes de logiciel qui avaient perturbé les résultats. En 2004, le milieu urbain représentait 67,7 % des accidents corporels et 27,7 % des tués ; en 2006 les proportions sont respectivement de 68,5 % et de 28,6 % ;
– en milieu urbain, la gravité exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue plus qu'en rase campagne et elle y est 5,4 fois moins élevée ;
– par tailles d'agglomérations, c'est dans les villes de plus de 100 000 habitants que les bilans, bien qu'en diminution, présentent la situation la moins favorable. C'est aussi dans ces villes que la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, diminue le moins (– 0,07 point). C'est en revanche dans les petites agglomérations qu'elle diminue le plus (– 0,87 point).

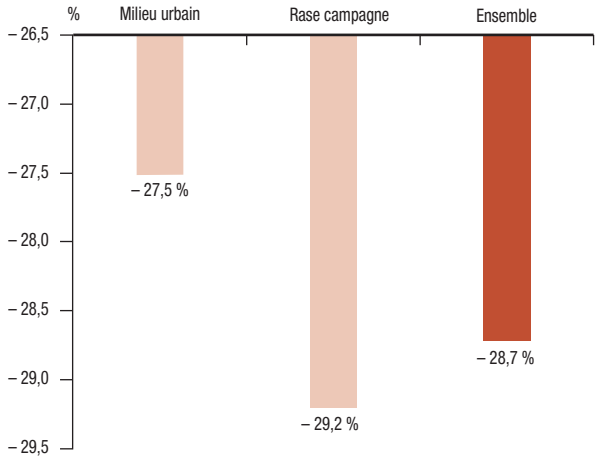
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu en métropole (2006/2005)



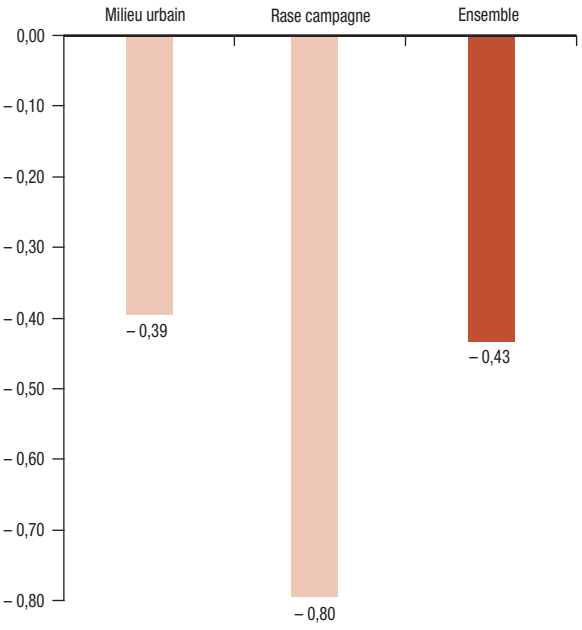
Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole (2006/2005)



Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole (2006/moyenne 2001-2005)



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



Départements d'outre-mer Année 2006	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain	1 648	72	535	1 656	2 191	4,37
Rase campagne	1 036	161	672	992	1 664	15,5
Ensemble	2 684	233	1 207	2 648	3 855	8,68

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

Détail milieu urbain Départements d'outre-mer Année 2006	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
< 5 000 habitants	54	8	53	22	75	14,8
5 000 à 20 000 habitants	174	18	149	83	232	10,3
20 000 à 100 000 habitants	1 171	37	308	1 279	1 587	3,16
> 100 000 habitants	249	9	25	272	297	3,61
Rappel milieu urbain	1 648	72	535	1 656	2 191	4,37

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

Dans les départements d'outre-mer, au cours de l'année 2006, le milieu urbain représente 61,4 % des accidents et 30,9 % des tués, soit des valeurs très proches de celles de la métropole (respectivement 68,5 % et 28,6 %).

La gravité des accidents en rase campagne dans les départements d'outre-mer est plus forte que celle de la métropole et elle est 3,5 fois plus forte qu'en milieu urbain (5,4 fois en métropole). La gravité des accidents en milieu urbain est 1,8 fois plus forte dans les départements d'outre-mer qu'en métropole.

France entière Année 2006	**Accidents corporels**	**Tués**	**Blessés hospitalisés**	**Blessés légers**	**Total blessés**	**Gravité** (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain	56 634	1 418	21 843	46 994	68 837	2,50
Rase campagne	26 359	3 524	20 026	17 117	37 143	13,4
Ensemble	82 993	4 942	41 869	64 111	105 980	5,95

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

Détail milieu urbain France entière Année 2006	**Accidents corporels**	**Tués**	**Blessés hospitalisés**	**Blessés légers**	**Total blessés**	**Gravité** (tués/100 accidents corporels)
< 5 000 habitants	6 099	455	5 076	2 641	7 717	7,46
5 000 à 20 000 habitants	8 739	346	4 737	6 018	10 755	3,96
20 000 à 100 000 habitants	19 313	366	7 224	16 419	23 643	1,90
> 100 000 habitants	22 483	251	4 806	21 916	26 722	1,12
Rappel milieu urbain	56 634	1 418	21 843	46 994	68 837	2,50

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

L'analyse conjoncturelle

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

LES MÉTHODES DE L'ANALYSE CONJONCTURELLE

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

Jusqu'en 2000, les résultats conjoncturels étaient présentés mensuellement sur la base d'une exploitation du fichier accidents. Compte tenu des délais pour obtenir ces données détaillées (plus de trois mois), un système de remontées rapides limité aux nombres d'accidents, de tués et de blessés (les ATB) a été mis en place pour les week-ends dits de « circulation intense ». Or l'analyse montre que ces week-ends ne sont pas forcément les plus accidentogènes.

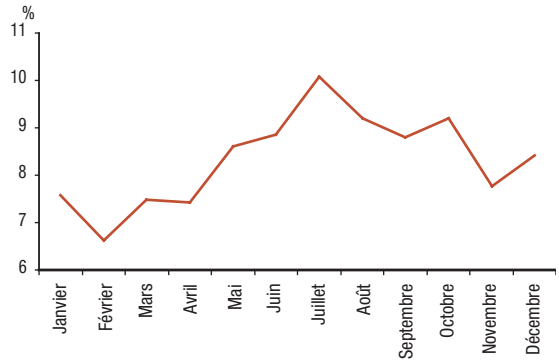
De plus, la méthode consistant à comparer un week-end au même week-end des années précédentes est très fragile car les résultats sur un week-end sont très aléatoires : la comparaison des week-ends conduit à des évolutions fortes d'une année sur l'autre (entre – 30 % et + 10 % par exemple), sans lien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

Depuis la fin de l'année 2000, l'Observatoire a fortement renouvelé ses méthodes d'analyse conjoncturelle. Cet effort a consisté à généraliser le système de remontées rapides pour permettre une publication rapide des résultats du mois et à prendre en compte l'effet de la saisonnalité ainsi que l'effet météo particulier du mois.

Les données mensuelles sont, en effet, affectées par un fort coefficient de saisonnalité comme le montre le graphique ci-dessous : les mois d'hiver traditionnellement faiblement accidentogènes, sont suivis d'une lente progression au cours du printemps avec un maximum pendant les trois mois d'été et un maintien à un niveau élevé à l'automne. Cette saisonnalité ne permet pas de comparer directement un mois au mois précédent.

De plus, les conditions météo influent fortement sur les résultats principalement par l'effet sur le trafic : schématiquement, de bonnes conditions météo entraînent un surcroît de trafic et donc une augmentation du nombre d'accidents.

Part de chaque mois dans les résultats de l'année (moyenne sur 2002-2006)

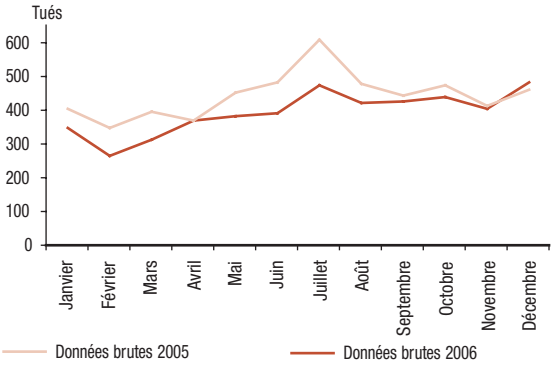


Pour faciliter la compréhension des résultats, l'Observatoire calcule des données corrigées des effets météo, calendaire et de saisonnalité sous forme d'un **« équivalent annuel »** qui s'interprète de la façon suivante : par exemple, l'équivalent annuel de janvier 2005 qui est de 4 998, signifie que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

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

L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2006

Le graphique ci-dessous donne les résultats de l'année 2006 comparés à ceux de l'année 2005. De très fortes baisses d'un mois comparé au même mois de l'année précédente ont pu être observées tout au long des huit premiers mois (en dehors d'avril) alors que la fin de l'année a enregistré des baisses moindres voire même une légère hausse en décembre.



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

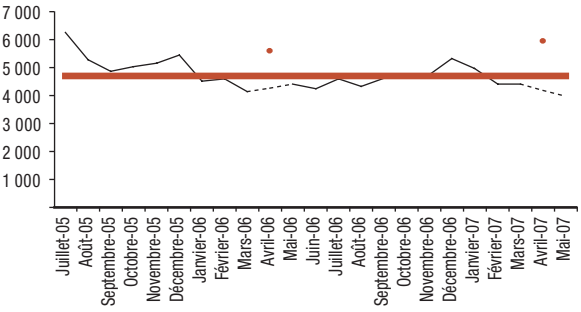
L'application de la méthodologie décrite ci-dessus aux années 2005 et 2006 donne les résultats suivants :

	2005		2006		
	Données brutes	Équivalent annuel	Données brutes	Effet météo *	Équivalent annuel
Janvier	405	*4 998*	346	+ 1,83 %	*4 512*
Février	345	*5 403*	266	– 6,17 %	*4 612*
Mars	396	*5 162*	314	+ 2,03 %	*4 127*
Avril	370	*4 974*	369	– 6,21 %	*5 613*
Mai	450	*5 085*	382	– 0,23 %	*4 422*
Juin	480	*5 152*	392	+ 4,81 %	*4 182*
Juillet	608	*6 244*	471	+ 5,21 %	*4 572*
Août	478	*5 291*	420	+ 1,67 %	*4 328*
Septembre	441	*4 857*	425	+ 2,71 %	*4 573*
Octobre	472	*5 042*	439	+ 0,92 %	*4 603*
Novembre	413	*5 152*	405	+ 4,22 %	*4 966*
Décembre	460	*5 437*	480	+ 5,21 %	*5 305*

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

Le graphique ci-dessous donne l'évolution en équivalent annuel de données CVS. Il montre en dehors de deux points exceptionnels en avril 2006 et avril 2007, une certaine stabilité au cours de l'année 2006 avec toutefois une tendance à une légère dégradation des résultats en fin d'année qui a culminé au mois de décembre.

Le début de l'année 2007 comparé au début de l'année 2006 apparaît très mauvais mais l'analyse montre qu'en fait on revient sur une bonne tendance assez nettement en dessous de 4 700 personnes tuées dans l'année.



Cette première analyse peut être affinée en intégrant dans le modèle la tendance structurelle (à long terme) et les ruptures de tendance.

Le modèle GIBOULEE d'analyse conjoncturelle

Le SETRA exploite le modèle GIBOULEE qu'il a élaboré avec l'aide du SES (DAEI), de l'INRETS et des universités Paris-I et Paris-XI.

La série CVS est corrigée des variations saisonnières c'est-à-dire de :

1) *la saisonnalité régulière* qui est la prise en compte des effets des caractéristiques propres aux différents mois de l'année et se répétant de façon régulière d'une année sur l'autre ;

2) *des effets météorologiques* calculés à partir d'une base de données météo (source Météo France) ;

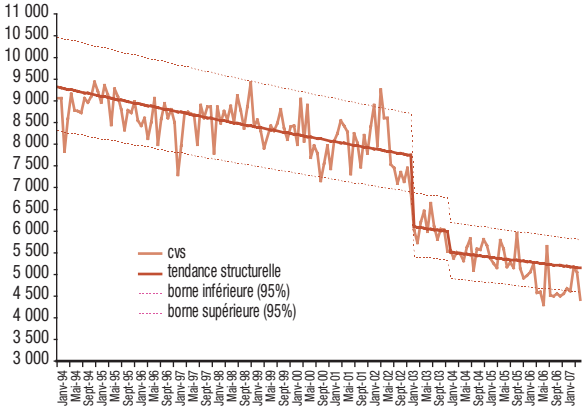
3) *des effets du calendrier* (jour de la semaine, week-end, fêtes, etc.). Ces effets intègrent les variations ponctuelles du trafic (par exemple le fait qu'il y ait davantage de trafic pendant les jours de fête que pendant les week-ends ordinaires).

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

L'Observatoire utilise, suivant une méthode adaptée à la remontée rapide mais mensuelle du nombre des tués, les paramètres météo, calendaire et de saisonnalité calculés par le modèle GIBOULEE.

Le graphique ci-dessous, pour la période janvier 1994-février 2007, montre une tendance structurelle en baisse lente – 2,1 % par an) entrecoupée de deux ruptures de tendance en décembre 2002 et en novembre 2003.

Tués à 30 jours – Ensemble du réseau – janvier 1994 - février 2007
Valeurs (annualisées) : cvs et tendance structurelle
avec ruptures de tendance en décembre 2002 et novembre 2003



La rupture de tendance de décembre 2002 est très forte : – 23,8 %. C'est la période de l'annonce prochaine d'une loi sur la sécurité routière avec en particulier le projet d'installation de radars automatiques.

Cette décision est prise en effet lors du CISR du 18 décembre 2002. Elle a été fortement relayée dans les médias. L'étonnant par rapport aux habitudes précédentes est que cet effet médiatique dure longtemps, jusqu'à la pose des dix premiers radars en novembre 2003 qui va générer la deuxième rupture de tendance de – 8,2 %.

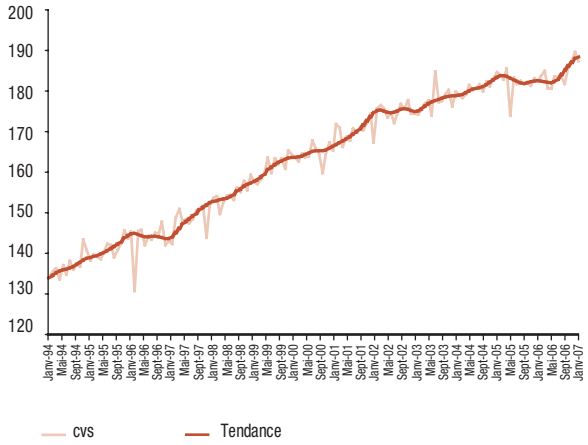
Au-delà de cette analyse des effets météos, de saisonnalité ou des décisions, il est intéressant de décrire ici l'évolution

de trois facteurs qui impactent conjoncturellement les résultats de la sécurité routière : le trafic, les médias et les contrôles.

L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC 1994-2006

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

Ensemble du réseau national
Parcours en 100 millions de véhicules x km
Janvier 1994-Décembre 2006



Elle met en évidence une croissance très régulière de l'ordre de 3,5 % depuis janvier 1994. Sur la période récente, on enregistre un léger ralentissement à partir de 2001 (+ 3,1 % en 2001 et + 3,0 % en 2002), qui s'est accentué à partir de 2003 (+ 1,6 % en 2003, + 2,1 % en 2004, + 0,3 % en 2005) mais suivi d'un léger redressement au deuxième semestre de 2006 (+ 1,2 % en 2006).

Sur longue période, la tendance du risque routier (en tués par kilomètre parcouru) est le résultat de plusieurs facteurs : amélioration des infrastructures, amélioration des véhicules, évolution du trafic, évolution du comportement humain.

L'amélioration des infrastructures se fait lentement (quelques pourcentages du réseau renouvelés ou rénovés par an). Son impact est chiffrable ponctuellement au niveau d'un aménagement mais difficile à évaluer globalement.

L'amélioration des véhicules a également un impact qui s'étale dans le temps (on change de voiture en moyenne tous les six-sept ans).

La hausse du trafic est régulière mais modérée, et tend à s'infléchir depuis six ans. Son impact sur le nombre de tués est exprimé en terme d'élasticité qui est voisine de 1, ce qui veut dire qu'une augmentation de 1 % du trafic entraîne une augmentation de 1 % du nombre de tués. La hausse du trafic va en sens inverse des deux premiers effets.

L'évolution du comportement humain est un facteur important surtout pour expliquer les variations à court terme. Le facteur « comportement humain » comprend la conduite sous alcool, l'utilisation de la ceinture de sécurité ou du casque, les vitesses pratiquées, le respect des interdistances... et dépend fortement des lois, réglementation, mesures de sécurité routière mises en œuvre successivement depuis les années 1970. En particulier, la vitesse a une élasticité de quatre vis-à-vis du nombre de tués (une augmentation de 1 % de la vitesse entraîne une hausse de 4 % du nombre de tués, valeur communément admise dans la littérature internationale [13]).

Sur longue période, la baisse du risque (en tués par kilomètre parcouru) est principalement due à l'amélioration des infrastructures et des véhicules qui a compensé et au delà la forte augmentation du trafic jusqu'en 2004. Le ralentissement de la hausse du trafic en 2005 et au début de 2006 a donc contribué à l'amélioration des résultats dans cette période.

L'ANALYSE DE L'EFFET MÉDIAS

La sécurité routière est largement représentée dans les médias au travers de discours journalistiques, de conférences de presse, de faits divers, etc. C'est ce que l'on appelle la visibilité médiatique de la sécurité routière. De ce fait, les médias jouent un rôle dans les comportements.

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

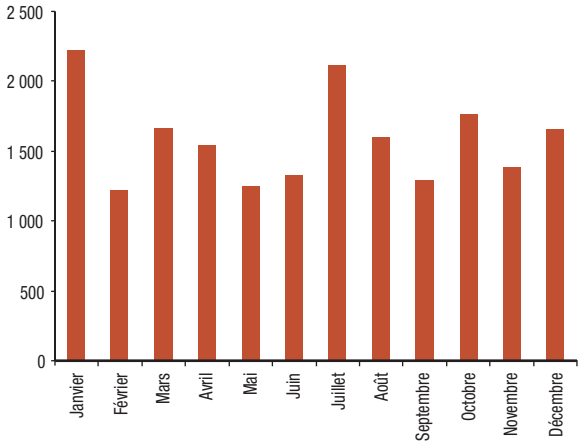
Le graphique ci-dessous donne le nombre d'UBM pour le thème de la sécurité routière dont celui de la circulation routière pour l'année 2006.

Méthodologie UBM

L'UBM est un indicateur qui tient compte de l'espace consacré à un sujet et le nombre de personnes susceptibles d'être touchées. Ainsi un UBM de 1 correspond à 1 % de la population potentiellement exposée à une minute (télé ou radio) ou une page (presse) d'information sur un sujet.

13. Des travaux non encore finalisés entrepris par le SETRA à partir de données vitesse ISL permettent de vérifier que cette élasticité est bien celle qui s'applique à l'évolution récente en France.

Unité de bruit médiatique sécurité routière en 2006

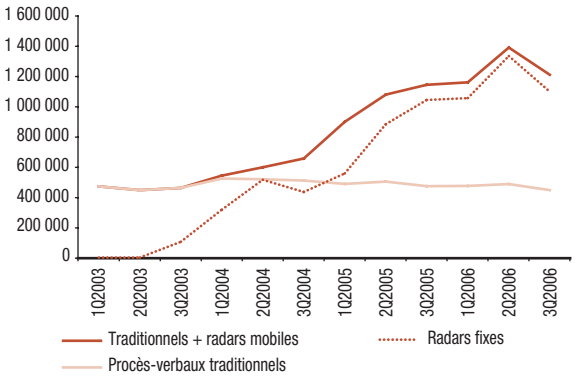


L'impact médiatique de la sécurité routière n'a pas connu de grosses évolutions en dehors des deux pointes de janvier et de juillet en grande partie expliquées par l'annonce des résultats (provisoires en janvier et définitif en juillet). Globalement l'impact médiatique reste à un niveau de l'ordre de 1 500 UBM ce qui est assez important (équivalent de 15 minutes par mois par Français) mais reste moins favorable que la moyenne des années 2002 et 2003.

L'ÉVOLUTION CONJONCTURELLE DES CONTRÔLES

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

Évolution quadrimestrielle du nombre de procès-verbaux pour excès de vitesse



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

En conséquence on observe dans le graphique ci-dessus :
– pour les radars fixes, la pointe traditionnelle au cours de l'été due à l'augmentation du trafic et le fait qu'il s'agit de parcours non-habituels pour lesquels les usagers ne connaissent pas l'implantation des radars ;
– pour les contrôles aléatoires, on constate une tendance à la hausse avec une pointe nette au cours de l'été similaire à la pointe observée pour les radars fixes.

Bilan mensuel 2006/2005

Métropole	Accidents corporels		Tués		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
Janvier	6 114	– 11,7	346	– 14,6	3 093	4 631	7 724	– 13,5	5,66
Février	5 066	– 6,0	266	– 22,9	2 524	3 921	6 445	– 7,5	5,25
Mars	6 012	– 5,8	314	– 20,7	2 920	4 642	7 562	– 6,7	5,22
Avril	6 259	– 2,4	369	– 0,3	3 261	4 708	7 969	– 1,6	5,90
Mai	6 739	– 11,4	382	– 15,1	3 387	5 150	8 537	– 11,2	5,67
Juin	7 654	– 7,5	392	– 18,3	4 003	5 715	9 718	– 6,8	5,12
Juillet	7 227	– 3,3	471	– 22,5	4 009	5 454	9 463	– 3,7	6,52
Août	5 874	– 6,5	420	– 12,1	3 333	4 449	7 782	– 8,1	7,15
Septembre	7 270	– 5,5	425	– 3,6	3 738	5 546	9 284	– 4,3	5,85
Octobre	7 564	– 3,7	439	– 7,0	3 584	5 869	9 453	– 4,3	5,80
Novembre	7 350	– 0,8	405	– 1,9	3 381	5 765	9 146	– 1,0	5,51
Décembre	7 180	+ 5,0	480	+ 4,3	3 429	5 613	9 042	+ 2,5	6,69
Ensemble	80 309	– 5,0	4 709	– 11,5	40 662	61 463	102 125	– 5,5	5,86

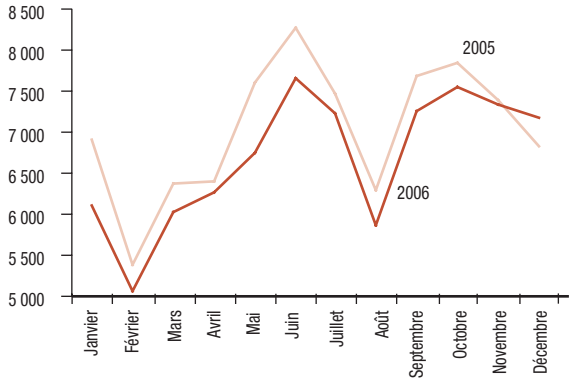
Pour les définitions voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, au cours de l'année 2006, onze mois sur les douze ont enregistré des baisses plus ou moins marquées des indicateurs. Seul le mois de décembre montre des augmentations.

Dans le détail, on constate que :
– le nombre d'accidents corporels, en baisse globale de 5,0 % n'a connu qu'une seule hausse, celle du mois de décembre (+ 5,0 %). Les baisses constatées au cours des autres mois s'établissent à – 11,7 % en janvier et – 11,4 % en mai pour les plus fortes et à – 0,8 % en novembre pour la plus faible ;
– pour le nombre de tués, en baisse globale de 11,5 %, on assiste jusqu'en août, excepté en avril, à de très fortes diminutions, puis de septembre à novembre à des diminutions beaucoup plus modestes et enfin en décembre à une augmentation (+ 4,3 %). Les baisses les plus fortes ont atteint 22,9 % en février, puis 22,5 % en juillet et 20,7 % en mars. La plus faible a été constatée en avril (– 0,3 %) ;
– le nombre de blessés, en baisse globale de 5,5 %, évolue comme le nombre d'accidents corporels avec deux fortes baisses enregistrées en janvier (– 13,5 %) et en mai (– 11,2 %) et la plus faible en novembre (– 1,0 %) et une seule augmentation en décembre (+ 2,5 %) ;
– la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 5,86 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en août (7,15) et la plus basse en juin (5,12).

Pour une analyse plus approfondie des variations mensuelles, on se reportera utilement au chapitre portant sur l'analyse conjoncturelle.

Évolution du nombre d'accidents corporels en métropole



Évolution du nombre de tués en métropole

Départements d'outre-mer Année 2006	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Janvier	211	17	86	217	303	8,06
Février	228	14	95	217	312	6,14
Mars	233	20	93	272	365	8,58
Avril	221	18	93	261	354	8,14
Mai	222	24	90	225	315	10,8
Juin	222	22	93	212	305	9,91
Juillet	210	21	109	219	328	10,0
Août	200	29	100	169	269	14,5
Septembre	219	18	114	189	303	8,22
Octobre	253	24	111	253	364	9,49
Novembre	208	9	93	185	278	4,33
Décembre	257	17	130	229	359	6,61
Ensemble	2 684	233	1 207	2 648	3 855	8,68

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

Dans les départements d'outre-mer en 2006, c'est au cours du mois d'août que le nombre de tués est le plus élevé.

Avec 8,68 tués pour 100 accidents corporels, la gravité pour l'ensemble de l'année est supérieure de 2,82 points à celle constatée en métropole et c'est au cours du mois d'août qu'elle est la plus élevée (14,5).

France entière Année 2006	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Janvier	6 325	363	3 179	4 848	8 027	5,74
Février	5 294	280	2 619	4 138	6 757	5,29
Mars	6 245	334	3 013	4 914	7 927	5,35
Avril	6 480	387	3 354	4 969	8 323	5,97
Mai	6 961	406	3 477	5 375	8 852	5,83
Juin	7 876	414	4 096	5 927	10 023	5,26
Juillet	7 437	492	4 118	5 673	9 791	6,62
Août	6 074	449	3 433	4 618	8 051	7,39
Septembre	7 489	443	3 852	5 735	9 587	5,92
Octobre	7 817	463	3 695	6 122	9 817	5,92
Novembre	7 558	414	3 474	5 950	9 424	5,48
Décembre	7 437	497	3 559	5 842	9 401	6,68
Ensemble	82 993	4 942	41 869	64 111	105 980	5,95

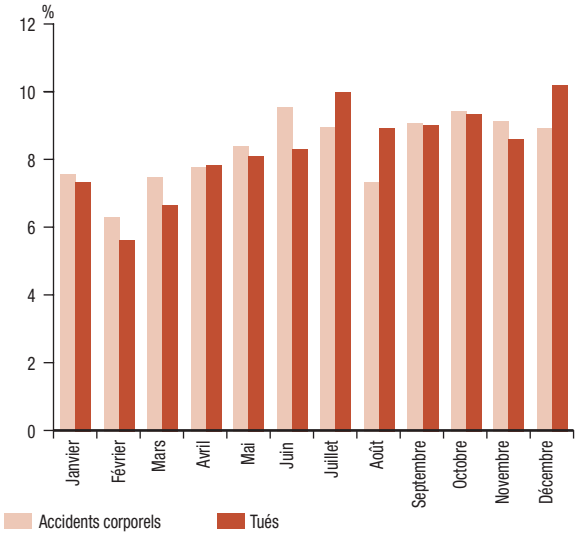
Pour les définitions voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2006

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	6 114	7,6	346	7,3
Février	5 066	6,3	266	5,6
Mars	6 012	7,5	314	6,7
Avril	6 259	7,8	369	7,8
Mai	6 739	8,4	382	8,1
Juin	7 654	9,5	392	8,3
Juillet	7 227	9,0	471	10,0
Août	5 874	7,3	420	8,9
Septembre	7 270	9,1	425	9,0
Octobre	7 564	9,4	439	9,3
Novembre	7 350	9,2	405	8,6
Décembre	7 180	8,9	480	10,2
Ensemble	80 309	100,0	4 709	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

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



En métropole, en 2006, c'est au cours du mois de juin que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels, puis au cours des trois mois d'automne, septembre, octobre et novembre. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juin, juillet, août et octobre que l'on trouve les plus fortes valeurs.

Départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	211	7,9	17	7,3
Février	228	8,5	14	6,0
Mars	233	8,7	20	8,6
Avril	221	8,2	18	7,7
Mai	222	8,3	24	10,3
Juin	222	8,3	22	9,4
Juillet	210	7,8	21	9,0
Août	200	7,5	29	12,4
Septembre	219	8,2	18	7,7
Octobre	253	9,4	24	10,3
Novembre	208	7,7	9	3,9
Décembre	257	9,6	17	7,3
Ensemble	2 684	100,0	233	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, en 2006, c'est au cours du mois de décembre puis en octobre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels.

Pour le nombre de tués, c'est en août puis en mai et octobre que les valeurs sont les plus élevées.

France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	6 325	7,6	363	7,3
Février	5 294	6,4	280	5,7
Mars	6 245	7,5	334	6,8
Avril	6 480	7,8	387	7,8
Mai	6 961	8,4	406	8,2
Juin	7 876	9,5	414	8,4
Juillet	7 437	9,0	492	10,0
Août	6 074	7,3	449	9,1
Septembre	7 489	9,0	443	9,0
Octobre	7 817	9,4	463	9,4
Novembre	7 558	9,1	414	8,4
Décembre	7 437	9,0	497	10,1
Ensemble	82 993	100,0	4 942	100,0

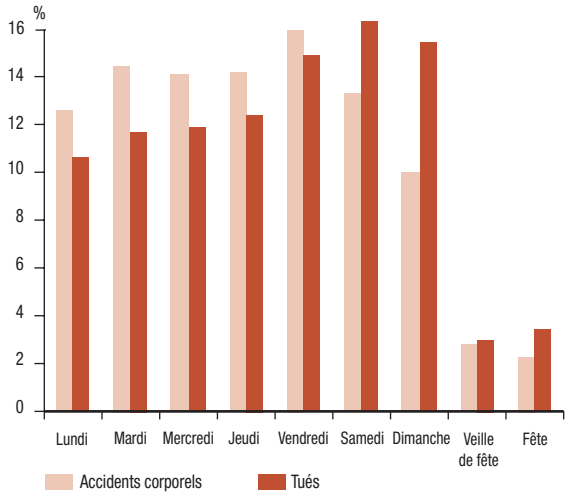
Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2006

Métropole	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	%	Nombre moyen journalier	Nombre	%	Nombre moyen journalier
Lundi	47	10 126	12,6	215	504	10,7	10,7
Mardi	50	11 650	14,5	233	552	11,7	11,0
Mercredi	50	11 380	14,2	228	560	11,9	11,2
Jeudi	50	11 391	14,2	228	586	12,4	11,7
Vendredi	50	12 877	16,0	258	702	14,9	14,0
Samedi	49	10 680	13,3	218	769	16,3	15,7
Dimanche	46	8 060	10,0	175	728	15,5	15,8
Veille de fête	11	2 263	2,8	206	143	3,0	13,0
Fête	12	1 882	2,3	157	165	3,5	13,8
Ensemble	365	80 309	100,0	220	4 709	100,0	12,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

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



En métropole, en 2006, ce sont les fins de semaine qui présentent les plus forts effectifs :
– les vendredis pour les accidents corporels ;
– les vendredis, samedis et dimanches pour les tués.

Départements d'outre-mer	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	%	Nombre moyen journalier	Nombre	%	Nombre moyen journalier
Lundi	47	346	12,9	7	28	12,0	0,6
Mardi	50	379	14,1	8	27	11,6	0,5
Mercredi	50	349	13,0	7	31	13,3	0,6
Jeudi	50	324	12,1	6	29	12,4	0,6
Vendredi	50	379	14,1	8	27	11,6	0,5
Samedi	49	429	16,0	9	42	18,0	0,9
Dimanche	46	318	11,8	7	31	13,3	0,7
Veille de fête	11	87	3,2	8	12	5,2	1,1
Fête	12	73	2,7	6	6	2,6	0,5
Ensemble	365	2 684	100,0	7	233	100,0	0,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, en 2006, c'est le samedi qui présente les nombres les plus élevés d'accidents corporels et de blessés.

France entière	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	%	Nombre moyen journalier	Nombre	%	Nombre moyen journalier
Lundi	47	10 472	12,6	223	532	10,8	11,3
Mardi	50	12 029	14,5	241	579	11,7	11,6
Mercredi	50	11 729	14,1	235	591	12,0	11,8
Jeudi	50	11 715	14,1	234	615	12,4	12,3
Vendredi	50	13 256	16,0	265	729	14,8	14,6
Samedi	49	11 109	13,4	227	811	16,4	16,6
Dimanche	46	8 378	10,1	182	759	15,4	16,5
Veille de fête	11	2 350	2,8	214	155	3,1	14,1
Fête	12	1 955	2,4	163	171	3,5	14,3
Ensemble	365	82 993	100,0	227	4 942	100,0	13,5

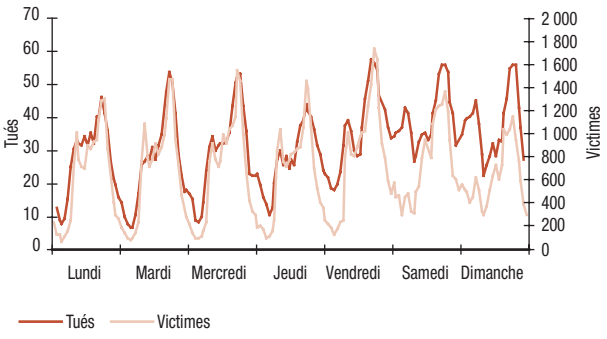
Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2006

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 458	1,8	142	3,0
1-2 heures	1 151	1,4	132	2,8
2-3 heures	963	1,2	115	2,4
3-4 heures	812	1,0	94	2,0
4-5 heures	887	1,1	135	2,9
5-6 heures	1 277	1,6	166	3,5
6-7 heures	1 513	1,9	156	3,3
7-8 heures	3 449	4,3	188	4,0
8-9 heures	4 581	5,7	201	4,3
9-10 heures	3 841	4,8	185	3,9
10-11 heures	3 482	4,3	182	3,9
11-12 heures	3 980	5,0	186	3,9
12-13 heures	4 474	5,6	165	3,5
13-14 heures	4 167	5,2	173	3,7
14-15 heures	4 566	5,7	225	4,8
15-16 heures	4 972	6,2	282	6,0
16-17 heures	5 682	7,1	292	6,2
17-18 heures	7 095	8,8	344	7,3
18-19 heures	7 013	8,7	361	7,7
19-20 heures	5 100	6,4	274	5,8
20-21 heures	3 595	4,5	215	4,6
21-22 heures	2 645	3,3	183	3,9
22-23 heures	1 908	2,4	161	3,4
23-24 heures	1 698	2,1	152	3,2
Ensemble	80 309	100,0	4 709	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres de victimes selon l'heure en métropole



En métropole, le nombre de tués présente un pic quotidien aux alentours de 18 heures.

C'est le week-end que le nombre de tués est le plus élevé et c'est dans la nuit de samedi à dimanche, entre quatre heures et six heures du matin, que les accidents sont les plus graves.

Départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	37	1,4	9	3,9
1-2 heures	66	2,5	13	5,6
2-3 heures	31	1,2	7	3,0
3-4 heures	40	1,5	5	2,1
4-5 heures	45	1,7	8	3,4
5-6 heures	44	1,6	12	5,2
6-7 heures	90	3,4	11	4,7
7-8 heures	148	5,5	6	2,6
8-9 heures	133	5,0	5	2,1
9-10 heures	106	3,9	7	3,0
10-11 heures	132	4,9	7	3,0
11-12 heures	142	5,3	6	2,6
12-13 heures	142	5,3	9	3,9
13-14 heures	143	5,3	7	3,0
14-15 heures	145	5,4	9	3,9
15-16 heures	133	5,0	11	4,7
16-17 heures	171	6,4	13	5,6
17-18 heures	181	6,7	9	3,9
18-19 heures	175	6,5	6	2,6
19-20 heures	182	6,8	17	7,3
20-21 heures	138	5,1	18	7,7
21-22 heures	105	3,9	15	6,4
22-23 heures	75	2,8	11	4,7
23-24 heures	80	3,0	12	5,2
Ensemble	2 684	100,0	233	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 495	1,8	151	3,1
1-2 heures	1 217	1,5	145	2,9
2-3 heures	994	1,2	122	2,5
3-4 heures	852	1,0	99	2,0
4-5 heures	932	1,1	143	2,9
5-6 heures	1 321	1,6	178	3,6
6-7 heures	1 603	1,9	167	3,4
7-8 heures	3 597	4,3	194	3,9
8-9 heures	4 714	5,7	206	4,2
9-10 heures	3 947	4,8	192	3,9
10-11 heures	3 614	4,4	189	3,8
11-12 heures	4 122	5,0	192	3,9
12-13 heures	4 616	5,6	174	3,5
13-14 heures	4 310	5,2	180	3,6
14-15 heures	4 711	5,7	234	4,7
15-16 heures	5 105	6,2	293	5,9
16-17 heures	5 853	7,1	305	6,2
17-18 heures	7 276	8,8	353	7,1
18-19 heures	7 188	8,7	367	7,4
19-20 heures	5 282	6,4	291	5,9
20-21 heures	3 733	4,5	233	4,7
21-22 heures	2 750	3,3	198	4,0
22-23 heures	1 983	2,4	172	3,5
23-24 heures	1 778	2,1	164	3,3
Ensemble	82 993	100,0	4 942	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Bilan 2006 comparé au bilan 2005 par service de surveillance

BILAN GLOBAL

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2006	80 309	4 709	40 662	61 463	102 125	5,86
Année 2005	84 525	5 318	39 811	68 265	108 076	6,29
Différence	– 4 216	– 609	+ 851	– 6 802	– 5 951	– 0,43
Évolution	– 5,0 %	– 11,5 %	+ 2,1 %	– 10,0 %	– 5,5 %	

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

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2006	23 409	3 479	22 635	9 231	31 866	14,9
Année 2005	26 198	3 920	19 041	16 465	35 506	15,0
Différence	– 2 789	– 441	+ 3 594	– 7 234	– 3 640	– 0,1
Évolution	– 10,6 %	– 11,3 %	+ 18,9 %	– 43,9 %	– 10,3 %	

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

BILAN POLICE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2006	56 900	1 230	18 027	52 232	70 259	2,16
Année 2005	58 327	1 398	20 770	51 800	72 570	2,40
Différence	– 1 427	– 168	– 2 743	432	– 2 311	– 0,24
Évolution	– 2,4 %	– 12,0 %	– 13,2 %	0,8 %	– 3,2 %	

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

En métropole, en 2006, par rapport à 2005, on assiste à des diminutions similaires du nombre de tués sur les deux réseaux. En revanche les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent nettement plus sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale que sur celui surveillé par la police nationale.

En moyenne, les accidents constatés en zone de gendarmerie nationale, compte tenu notamment des vitesses moyennes pratiquées, ont des conséquences plus graves qu'en zone de police nationale. Ce phénomène s'est légèrement accentué en 2006.

Départements d'outre-mer Année 2006	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bilan gendarmerie	819	171	823	421	1 244	20,9
Bilan police	1 865	62	384	2 227	2 611	3,32
Ensemble	2 684	233	1 207	2 648	3 855	8,68

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

Dans les départements d'outre-mer, la répartition est similaire à celle de la métropole : plus des deux-tiers des accidents et des blessés surviennent en zone police, alors que près des trois quarts des tués sont enregistrés en zone gendarmerie.

En revanche, la gravité des accidents est élevée, supérieure de 50 % à celle des départements de métropole, toutes zones confondues.

France entière Année 2006	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bilan gendarmerie	24 228	3 650	23 458	9 652	33 110	15,1
Bilan police	58 765	1 292	18 411	54 459	72 870	2,20
Ensemble	82 993	4 942	41 869	64 111	105 980	5,95

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

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 2006

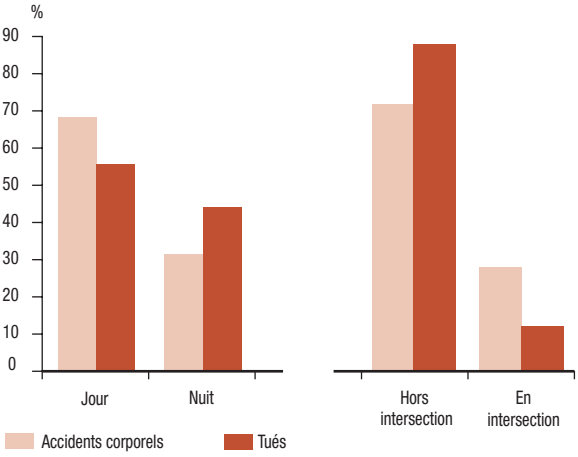
Conditions d'éclairement en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	54 922	68,4	2 631	55,9
Nuit	25 387	31,6	2 078	44,1
Ensemble	80 309	100,0	4 709	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	57 791	72,0	4 140	87,9
En intersection	22 518	28,0	569	12,1
Ensemble	80 309	100,0	4 709	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour et la nuit et la présence ou non d'une intersection en métropole



En métropole, au cours de l'année 2006, 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.

Près d'un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 12 % du nombre de tués, ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection. Les accidents aux intersections sont plus un problème de ville que de rase campagne : en 2006 ils ont représenté 36,1 % des accidents survenus en milieu urbain et 10,5 % de ceux survenus en rase campagne.

Conditions d'éclairement dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	1 623	60,5	94	40,3
Nuit	1 061	39,5	139	59,7
Ensemble	2 684	100,0	233	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	2 277	84,8	219	94,0
En intersection	407	15,2	14	6,0
Ensemble	2 684	100,0	233	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, dans les départements d'outre-mer, la nuit on recense quatre accidents corporels et six tués sur dix. En intersection, c'est un accident sur sept et un tué sur dix-sept qui sont constatés.

Conditions d'éclairement France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	56 545	68,1	2 725	55,1
Nuit	26 448	31,9	2 217	44,9
Ensemble	82 993	100,0	4 942	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	60 068	72,4	4 359	88,2
En intersection	22 925	27,6	583	11,8
Ensemble	82 993	100,0	4 942	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2006

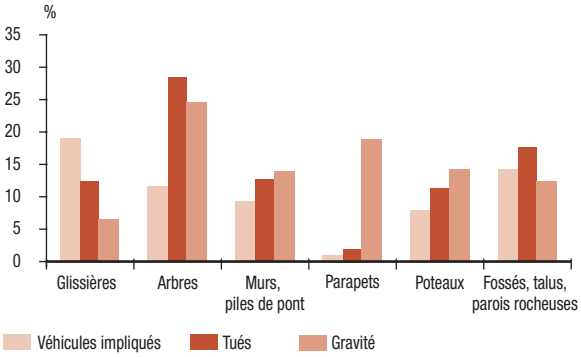
Ensemble des accidents en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	17 643	100,0	1 767	100,0	10,0
dont :					
– glissières	3 338	18,9	218	12,3	6,53
– arbres	2 041	11,6	502	28,4	24,6
– murs, piles de pont	1 611	9,1	223	12,6	13,8
– parapets	187	1,1	35	2,0	18,7
– poteaux	1 419	8,0	199	11,3	14,0
– fossés, talus, parois rocheuses	2 512	14,2	309	17,5	12,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

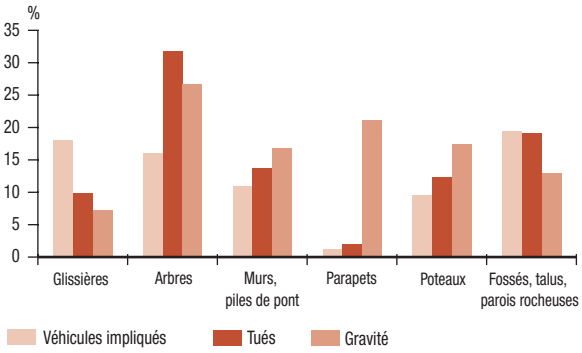
dont accidents à un seul véhicule sans piéton en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	11 441	100,0	1 524	100,0	13,3
dont :					
– glissières	2 076	18,1	149	9,8	7,18
– arbres	1 820	15,9	484	31,8	26,6
– murs, piles de pont	1 242	10,9	205	13,5	16,5
– parapets	153	1,3	32	2,1	20,9
– poteaux	1 086	9,5	187	12,3	17,2
– fossés, talus, parois rocheuses	2 230	19,5	288	18,9	12,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ensemble des accidents contre obstacles fixes en métropole



dont accidents à un seul véhicule sans piéton



En métropole, au cours de l'année 2006, 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 (24,6), les parapets (18,7), les poteaux (14,0) et les murs ou les piles de ponts (13,8) que l'on retrouve les valeurs les plus élevées pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes. C'est contre ces mêmes obstacles et dans le même ordre que les valeurs sont également les plus fortes pour les accidents à un seul véhicule sans piéton : 26,6 dans les accidents contre arbres, 20,9 contre les parapets, 17,2 contre les poteaux et 16,5 contre les murs ou les piles de ponts. Il convient de noter que la gravité des accidents contre glissières est plus faible dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes (6,53) que dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (7,18).

Ensemble des accidents dans les départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	475	100,0	68	100,0	14,3
dont :					
– glissières	76	16,0	14	20,6	18,4
– arbres	42	8,8	14	20,6	33,3
– murs, piles de pont	41	8,6	5	7,4	12,2
– parapets	7	1,5	0	–	–
– poteaux	48	10,1	13	19,1	27,1
– fossés, talus, parois rocheuses	63	13,3	13	19,1	20,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

dont accidents à un seul véhicule sans piéton dans les départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	287	100,0	55	100,0	19,2
dont :					
– glissières	41	14,3	7	12,7	17,1
– arbres	32	11,1	14	25,5	43,8
– murs, piles de pont	35	12,2	5	9,1	14,3
– parapets	6	2,1	0	–	–
– poteaux	44	15,3	11	20,0	25,0
– fossés, talus, parois rocheuses	58	20,2	11	20,0	19,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, au cours de l'année 2006, c'est contre les arbres que l'on enregistre le plus grand nombre de tués que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton.

Pour la gravité, c'est dans les accidents contre les arbres (33,3), puis contre les poteaux (27,1) et contre les parois rocheuses ou dans les talus et les fossés (20,6) que l'on retrouve les valeurs les plus élevées pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes comme dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (respectivement, 43,8 ; 25,0 et 19,0). Il convient de noter que la gravité des accidents contre glissières est plus faible dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes (14,3) que dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (19,2).

Ensemble des accidents France entière	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	18 118	100,0	1 835	100,0	10,1
dont :					
– glissières	3 414	18,8	232	12,6	6,80
– arbres	2 083	11,5	516	28,1	24,8
– murs, piles de pont	1 652	9,1	228	12,4	13,8
– parapets	194	1,1	35	1,9	18,0
– poteaux	1 467	8,1	212	11,6	14,5
– fossés, talus, parois rocheuses	2 575	14,2	322	17,5	12,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

dont accidents à un seul véhicule sans piéton France entière	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	11 728	100,0	1 579	100,0	13,5
dont :					
– glissières	2 117	18,1	156	9,9	7,37
– arbres	1 852	15,8	498	31,5	26,9
– murs, piles de pont	1 277	10,9	210	13,3	16,4
– parapets	159	1,4	32	2,0	20,1
– poteaux	1 130	9,6	198	12,5	17,5
– fossés, talus, parois rocheuses	2 288	19,5	299	18,9	13,1

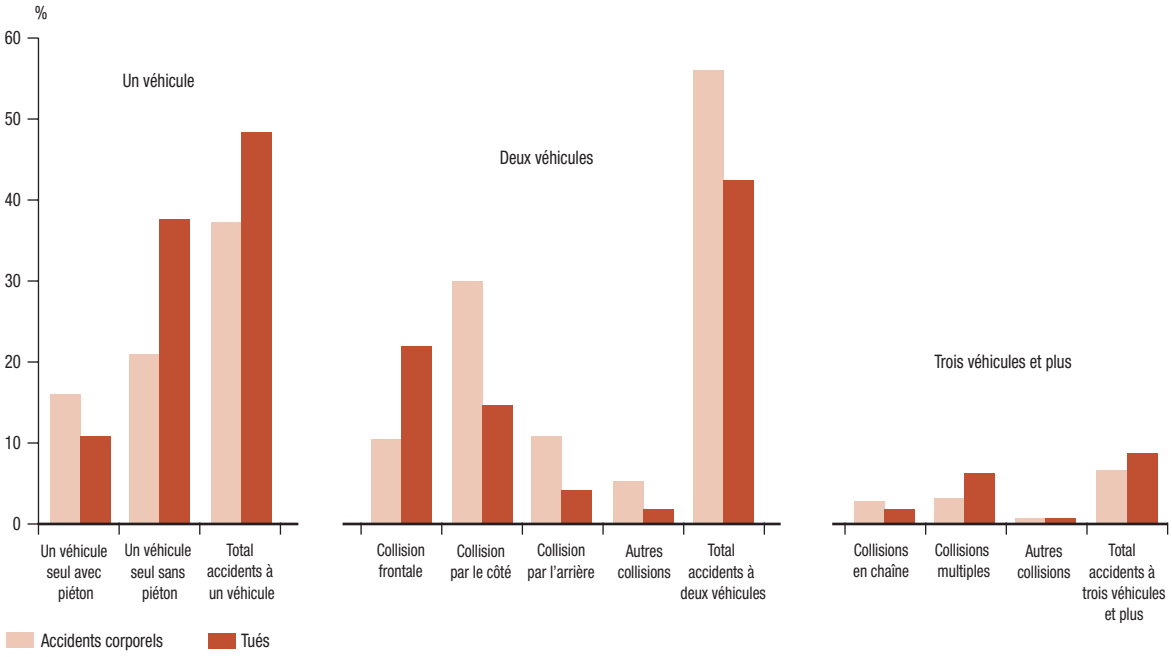
Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2006

Types d'accidents en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	12 981	16,2	511	10,9
Un véhicule seul sans piéton	16 897	21,0	1 778	37,8
Total accidents à un véhicule	29 878	37,2	2 289	48,6
Deux véhicules :				
– collision frontale	8 316	10,4	1 043	22,1
– collision par le côté	24 112	30,0	684	14,5
– collision par l'arrière	8 608	10,7	194	4,1
– autres collisions	4 127	5,1	85	1,8
Total accidents à deux véhicules	45 163	56,2	2 006	42,6
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 200	2,7	85	1,8
– collisions multiples	2 594	3,2	303	6,4
– autres collisions	474	0,6	26	0,6
Total accidents à trois véhicules et plus	5 268	6,6	414	8,8
Ensemble	80 309	100,0	4 709	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués par type d'accidents en métropole



En métropole, au cours de l'année 2006, un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent près de deux tués sur cinq.

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

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

Les accidents à un et deux véhicules représentent 93 % des accidents corporels et 91 % des tués.

Types d'accidents dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	441	16,4	38	16,3
Un véhicule seul sans piéton	522	19,4	67	28,8
Total accidents à un véhicule	963	35,9	105	45,1
Deux véhicules :				
– collision frontale	387	14,4	55	23,6
– collision par le côté	691	25,7	23	9,9
– collision par l'arrière	309	11,5	15	6,4
– autres collisions	139	5,2	12	5,2
Total accidents à deux véhicules	1 526	56,9	105	45,1
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	52	1,9	0	0,0
– collisions multiples	106	3,9	22	9,4
– autres collisions	37	1,4	1	0,4
Total accidents à trois véhicules et plus	195	7,3	23	9,9
Ensemble	2 684	100,0	233	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer en 2006, près d'un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent près d'un tué sur trois.

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

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

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

Types d'accidents France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	13 422	16,2	549	11,1
Un véhicule seul sans piéton	17 419	21,0	1 845	37,3
Total accidents à un véhicule	30 841	37,2	2 394	48,4
Deux véhicules :				
– collision frontale	8 703	10,5	1 098	22,2
– collision par le côté	24 803	29,9	707	14,3
– collision par l'arrière	8 917	10,7	209	4,2
– autres collisions	4 266	5,1	97	2,0
Total accidents à deux véhicules	46 689	56,3	2 111	42,7
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 252	2,7	85	1,7
– collisions multiples	2 700	3,3	325	6,6
– autres collisions	511	0,6	27	0,5
Total accidents à trois véhicules et plus	5 463	6,6	437	8,8
Ensemble	82 993	100,0	4 942	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2006

Ce chapitre porte sur trois comportements infractionnistes : deux infractions de type « papiers » le défaut d'assurance et le défaut de permis, et le délit de fuite après l'accident.

Ces infractions très minoritaires, puisqu'elles sont relevées dans moins de 3 % des accidents corporels, sont analysées à partir du fichier des accidents corporels qui indique les infractions commises par le(s) conducteur(s) lors de l'accident. Cette analyse est plus fiable que celle effectuée à partir des contrôles effectués par les forces de l'ordre qui reflète d'abord leur niveau d'activité.

SYNTHÈSE

Par rapport aux autres infractions comme la consommation d'alcool ou l'excès de vitesse, ces infractions ne constituent pas à proprement parler un facteur d'accident.

Les deux infractions « papiers » (conduite sans permis et/ou sans assurance) ont connu depuis dix ans une évolution très similaire : progression entre 1998 et 2002 suivie d'une baisse très nette de 2003 à 2005 pour la conduite sans permis, suivie en 2006 d'une légère augmentation.

Ces infractions sont très liées entre elles : un tiers des conducteurs sans assurance circulent aussi sans permis valable.

Ces infractions concernent soit une population jeune souvent conductrice de deux-roues motorisés soit une population fortement touchée par l'alcool au volant.

Les deux-roues sont surreprésentés (33 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 14 % des véhicules impliqués). Dans les accidents, les conducteurs impliqués sans permis sont plus jeunes que les autres conducteurs impliqués (l'âge moyen est de 29 ans contre 37 ans pour l'ensemble des conducteurs) et parmi les catégories socioprofessionnelles les moins élevées (9,5 % des chômeurs contre 0,6 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (30 % des impliqués sans permis sont sous l'empire d'un état alcoolique contre 5,7 % des impliqués en possession du permis).

Les délits de fuite après un accident corporel, sont en légère augmentation après deux années de baisse. Ils concernent surtout les accidents légers (les délits de fuite après un accident mortel restant marginaux, moins de 1 %), en milieu urbain (7 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants sont suivis d'un délit de fuite), impliquant des usagers vulnérables (environ un tiers des accidents comportant un délit de fuite impliquent un piéton).

ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

Méthodologie

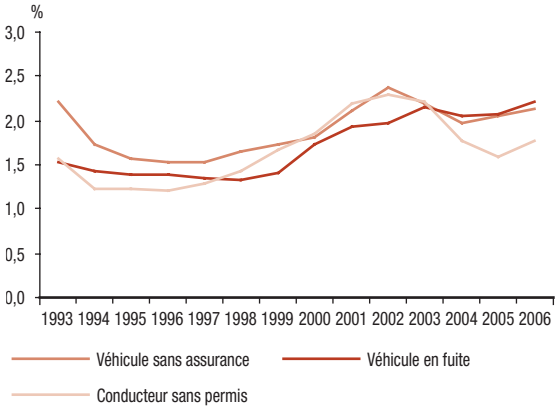
Les taux d'infractionnistes sont calculés en fonction du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels.

Pour le calcul des véhicules sans assurances, les bicyclettes, les véhicules en fuite et les autres véhicules sont exclus.

Pour le calcul des conducteurs sans permis impliqués, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules en fuite exclus.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents corporels

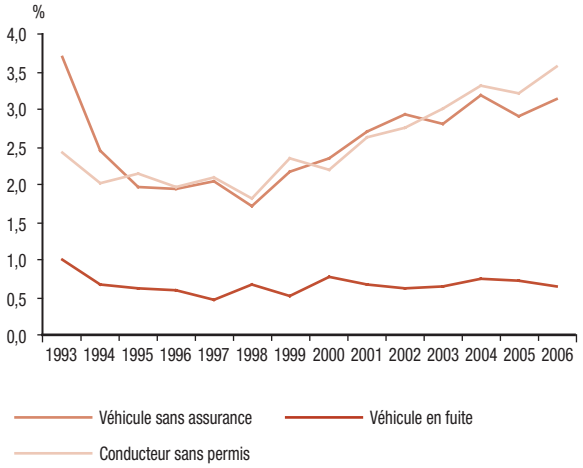
Le graphique ci-dessous montre que les trois infractions étudiées suivent la même tendance depuis douze ans.



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 1997, les trois infractions étaient en hausse dans les accidents. Entre 2002 et 2004, les deux infractions « papiers » ont baissé. En 2006 l'absence d'assurance est en légère hausse ainsi que les conducteurs sans permis. 1,8 % des conducteurs circulent sans permis contre 1,6 % en 2005. Depuis ces cinq dernières années, les délits de fuite après accident continuent d'augmenter.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents mortels



Source : ONISR, fichier des accidents.

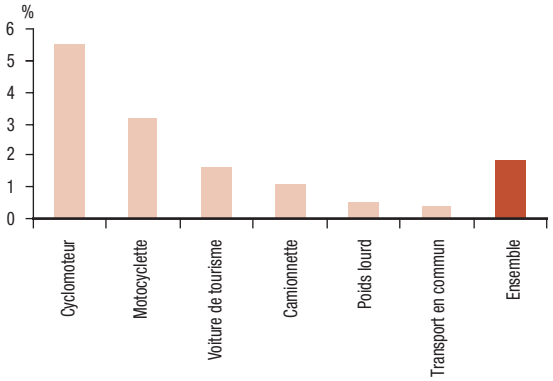
La part des conducteurs impliqués dans un accident mortel ayant commis au moins une infraction de type « papiers » (conduite sans permis ou sans assurance) est en progression constante de 1998 à 2006 passant de 1,8 % en 1998 à 3,6 % en 2006.

Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieurs à 1 % : le délit de fuite se pratique en cas d'accidents légers, si les conducteurs ne sont pas trop choqués, ni les véhicules trop accidentés pour quitter ensuite les lieux de l'accident.

LES DÉFAUTS D'ASSURANCE

Les deux-roues plus sujets aux défauts d'assurance

Pourcentages de véhicules sans assurance parmi les véhicules impliqués dans un accident corporel en 2006
(à l'exception des véhicules en fuite)



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les véhicules de transport en commun et les poids lourds se distinguent par un taux de « sans assurance » très faible (0,5 % des poids lourds et 0,4 % des véhicules de transport en commun circulent sans assurance).

Les deux-roues représentent 47,4 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 24,5 % des véhicules impliqués. Ainsi, 5,5 % des cyclomoteurs et 3,2 % des motocyclettes ne sont pas assurés lors de l'accident. Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défaut d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,6 % pour les voitures de tourisme et 1,1 % pour les camionnettes. Dans l'ensemble, 1,8 % des véhicules ne sont pas assurés.

La conduite sans assurance touche davantage les conducteurs les plus jeunes

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel en 2006 (à l'exception des bicyclettes)

Assurance / Âge du conducteur	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Âge indéterminé	34	607	15	656	2,4
0-14 ans	46	554	57	657	9,3
15-24 ans	1 821	30 089	1 194	33 104	3,8
25-44 ans	2 610	52 793	1 118	56 521	2,1
45-64 ans	1 047	28 778	269	30 094	0,9
65 ans et plus	203	8 100	27	8 330	0,3
Ensemble des conducteurs	5 761	120 921	2 680	129 362	2,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

On constate que la part d'usagers non assurés décroît avec l'âge : 3,8 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 44,6 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2006 alors qu'ils ne représentent que 25,6 % des conducteurs impliqués dans les accidents.

L'âge des conducteurs sans assurance est largement en dessous de celui des autres conducteurs impliqués dans un accident corporel (29 ans contre 37 ans pour l'ensemble des impliqués). Les usagers de cyclomoteurs sans assurance sont plutôt jeunes : 72 % des usagers ont moins de 24 ans.

Cette surreprésentation des jeunes n'est pas la conséquence du type de véhicule utilisé (essentiellement des deux-roues) car, même si l'on se restreint aux véhicules de tourisme, l'effet de l'âge perdure toujours.

Les conducteurs les plus démunis roulent plus fréquemment sans assurance

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel (à l'exception des bicyclettes)

Assurance / Profession du conducteur	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Moins de 18 ans	408	6 144	284	6 836	4,4
Étudiant	272	6 581	115	6 968	1,7
Conducteur professionnel	293	5 952	38	6 283	0,6
Agriculteur	28	473	8	509	1,7
Profession indépendante	233	4 853	49	5 135	1,0
Cadre sup., chef d'entreprise	183	5 535	32	5 750	0,6
Cadre moyen	1 088	32 541	349	33 978	1,1
Ouvrier	544	15 376	574	16 494	3,6
Retraité	188	9 709	56	9 953	0,6
Chômeur	288	4 203	443	4 934	9,5
Autre ou indéterminée	2 236	29 554	732	32 522	2,4
Total	5 761	120 921	2 680	129 362	2,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le défaut d'assurance est fortement corrélé à la catégorie socioprofessionnelle du conducteur. Ainsi, ils sont plus fréquents pour les catégories socioprofessionnelles aux revenus les moins élevés : 9,5 % des chômeurs, 3,6 % des ouvriers et 4,4 % des mineurs impliqués dans un accident corporel en 2006 ne possédaient pas d'assurance en règle contre seulement 0,6 % des retraités, 1,7 % des agriculteurs et 0,6 % des cadres supérieurs.

Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est moins chère lorsque le véhicule est assuré depuis longtemps et si le bonus du conducteur est élevé.

Comme le défaut d'assurance touche principalement les catégories les moins fortunées, on peut penser que le coût de l'assurance est un facteur explicatif de la conduite sans assurance. Par la suite, on verra que les conducteurs sans assurance se distinguent aussi par un comportement routier dangereux.

Le lien entre la conduite sans assurance et les autres infractions

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel à l'exception des bicyclettes et des véhicules en fuite (sauf pour le calcul des conducteurs sans permis : véhicule nécessitant un permis).

Assurance	% de conducteur au taux d'alcoolémie positif	% de conducteurs sans permis
Indéterminée	10,8 %	5,8 %
Assuré	5,8 %	1,2 %
Non assuré	23,4 %	30,9 %
Total	6,3 %	1,8 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La conduite sans assurance est très liée avec les infractions à l'alcoolémie et au défaut de permis.

Un peu moins d'un conducteur non assuré sur cinq a une alcoolémie positive contre un sur vingt pour les conducteurs assurés et 30,9 % des conducteurs non assurés n'ont également pas de permis contre 1 % pour les conducteurs assurés.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

Ce type de comportement a un impact limité sur l'insécurité routière : en 2006, 1,8 % des conducteurs impliqués dans un accident circulaient sans permis et 3,7 % dans un accident mortel.

Pour bien comprendre ce surrisque, il faut distinguer parmi les conducteurs sans permis, ceux qui n'en ont jamais eu (le défaut de permis), de ceux qui l'ont perdu par la suite (permis invalidé ou suspendu). Les conducteurs ayant vu leur permis suspendu ou invalidé ne représentent qu'un quart des conduites sans permis valable. Ils représentent 0,4 % des impliqués dans un accident corporel mais 0,8 % dans les accidents mortels, soit deux fois plus.

La conduite sans permis est fortement liée à l'alcool, 42,9 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,7 % des conducteurs en possession du permis. Ils étaient 58,3 % dans les accidents mortels, contre 15 % des conducteurs en possession du permis.

On retrouve les mêmes résultats pour le défaut de permis, mais dans une moindre mesure seulement. On note que le défaut de permis est fréquemment lié au défaut d'assurance, pour 36,5 % d'entre eux. En outre, une forte proportion a commis une autre infraction lors de l'accident, qui est probablement liée à l'absence d'apprentissage à la conduite.

Au cours de l'année 2006, 84 577 procès-verbaux (+ 17 % par rapport en 2006) ont été dressés par les services de police et de gendarmerie pour défaut de permis, permis non valable, conduite d'un véhicule sans permis en état de récidive et conduite malgré suspension de permis (chiffres transmis par le ministère de l'Intérieur).

Les conducteurs sans permis dans les accidents corporels

Le tableau suivant exclut les véhicules en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (bicyclette, cyclomoteur et autre véhicule).

Année 2006	% de permis suspendus ou invalidés	% de défaut de permis ou catégorie non valable	% de conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel :	0,5 %	1,3 %	1,8 %
– *dont conducteur de motocyclette*	*0,6 %*	*2,6 %*	*3,2 %*
– *dont conducteur de voiture de tourisme*	*0,5 %*	*1,2 %*	*1,6 %*
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel :	0,9 %	2,8 %	3,7 %
– *dont conducteur de motocyclette*	*0,4 %*	*7,2 %*	*7,6 %*
– *dont conducteur de voiture de tourisme*	*1,2 %*	*2,5 %*	*3,7 %*

Source : ONISR, fichier des accidents.

La conduite sans permis est un facteur aggravant dans les accidents corporels : si 1,8 % des conducteurs circulaient sans permis valide dans les accidents corporels, cette proportion monte à 3,7 % en cas d'accidents mortels. Cet écart n'est pas dû à un sous-enregistrement des accidents légers, car ce surrisque persiste même dans les accidents impliquant plusieurs véhicules pour lesquels le risque de sous-estimation est beaucoup plus faible. Parmi les conducteurs sans permis, on note qu'un quart environ ont vu leur permis suspendu ou invalidé, tandis que les trois quarts restant n'en ont jamais eu.

Les conducteurs dont le permis a été invalidé ou suspendu, sont les plus dangereux en cas d'accident : en proportion, ces conducteurs sont deux fois plus souvent impliqués dans les accidents mortels que dans les accidents corporels. Pour les conducteurs en défaut de permis, ce surrisque est moins important.

Les conducteurs de motocyclettes circulent deux fois plus souvent sans permis que les conducteurs de véhicules de tourisme. Ce résultat doit être relié à la complexité de la réglementation en vigueur concernant la conduite des deux-roues (pas de permis pour les cyclomoteurs, permis B avec au minimum deux ans d'ancienneté pour les 125 cm^3, permis A pour les plus grosses cylindrées). De plus, la transgression de la règle est moins évidente pour un conducteur de deux-roues qui passe du cyclomoteur au 125 cm^3 et/ou à la motocyclette nécessitant un permis spécifique que pour celui qui n'a encore jamais conduit de véhicule léger.

Les motocyclettes, représentant 14,6 % des véhicules impliqués dans les accidents, constituent 28,5 % des conducteurs en défaut de permis. Pour ces usagers, conduire sans permis est un facteur aggravant : alors que la part des conducteurs sans permis est de 3,2 % dans les accidents corporels, elle est de 7,6 % dans les accidents mortels.

Lien avec d'autres infractions dans les accidents corporels

Permis de conduire	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif	% de sans assurance
Indéterminé	6,2	4,0
Valide	5,7	1,2
Suspendu	**42,9**	**16,8**
Défaut de permis	**29,8**	**36,5**
Sous-total sans permis	38,3	31,3
Total	6,2	1,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

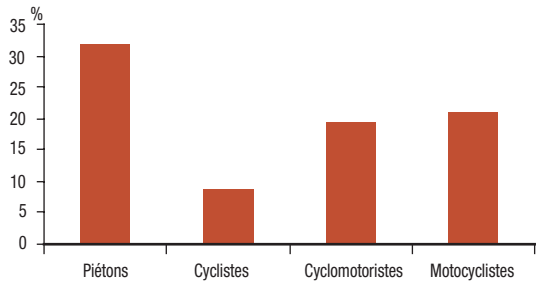
Caractéristique des accidents impliquant un conducteur sans permis, la très forte présence d'**alcool** puisqu'un tiers des conducteurs sans permis circulaient avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs en possession du permis est de 5,7 %. Cette proportion atteint 42,9 % si le permis a été suspendu ou invalidé.

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 36,5 % de conducteurs sans permis circulaient aussi sans assurance. Cette proportion est plus importante pour le défaut de permis que dans le cas d'une suspension.

LE DÉLIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Les usagers vulnérables

Part d'usagers vulnérables impliqués dans les accidents avec au moins un véhicule en fuite



Source : ONISR, fichier des accidents.

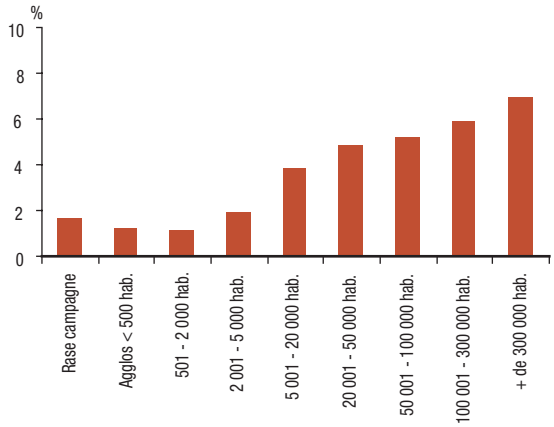
Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans environ un tiers des accidents. Les deux-roues sont aussi fréquemment impliqués (19 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 20 % une motocyclette, 8,7 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dégâts sont moins importants et n'interdisent pas de prendre la fuite après l'accident.

Un phénomène urbain

Les délits de fuite sont essentiellement commis dans les grandes villes de France. Pratiquement inexistants dans les petites communes et en rase campagne, le taux de fuite après accident s'accroît très rapidement avec la taille de la ville : ainsi 7 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants ont été suivis par un délit de fuite de l'un des protagonistes.

Les accidents en milieu urbain, se produisant généralement à des vitesses assez réduites, n'occasionnent généralement que des blessures légères. En rase campagne, où les véhicules et leurs conducteurs sont plus durement touchés, on peut penser que les usagers, choqués par l'accident, ne peuvent ou ne pensent pas à prendre la fuite.

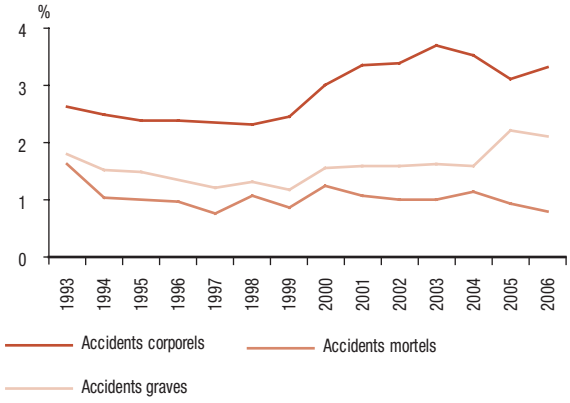
Taux de fuite dans les accidents corporels selon la taille de l'agglomération en 2006



Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution sur les douze dernières années

Pourcentages d'accidents impliquant au moins un véhicule en fuite



Source : ONISR, fichier des accidents.

Alors que le taux de fuite après accident décroissait lentement pour atteindre 2,3 % en 1998 ; il a ensuite connu une hausse importante pour s'établir en 2003 à 3,7 %. L'année 2004 amorce une décrue du phénomène. Ce taux reste cependant parmi les plus élevés des dix dernières années.

La responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels en 2006

Cette variable ne décrit qu'une présomption de responsabilité, qui n'a aucun lien avec les condamnations qui pourront être prononcées ensuite. Ce n'est donc pas une approche juridique. Dans de nombreux cas, il n'a pas été possible d'attribuer à l'usager l'entière responsabilité de l'accident parce que de multiples facteurs ont pu intervenir comme l'état de la voirie ou un incident mécanique.

SYNTHÈSE

Toutes les analyses de ce chapitre concernent les accidents corporels à l'exception du dernier paragraphe où sont analysés à la fois les accidents corporels et les accidents mortels.

De manière générale, dans un accident sur cinq, les forces de l'ordre ne tranchent pas sur la responsabilité des usagers.

On peut donc dresser deux profils de conducteurs responsables : les usagers de cyclomoteurs plutôt jeunes et les conducteurs âgés, très majoritairement en automobile. Les usagers de camionnettes présentent aussi un taux de responsabilité très élevé, probablement dû à une moindre expérience de ce type de véhicule.

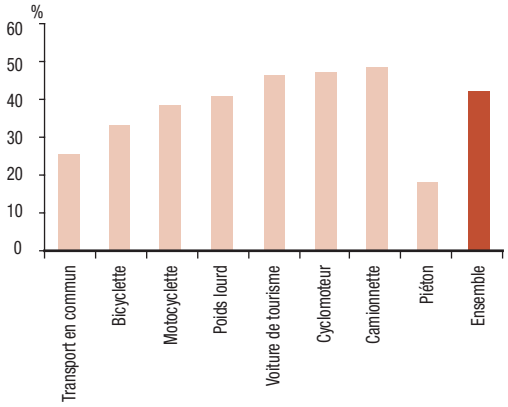
A contrario, *deux types d'usagers se distinguent par une faible responsabilité dans les accidents corporels : d'une part, les piétons, avec 21,2 % d'usagers responsables et notamment les plus de 65 ans et d'autre part les usagers de motocyclettes en milieu urbain.*

Parmi les facteurs minorant la responsabilité de l'usager, on note le heurt d'un animal, les facteurs mécaniques et les routes ou conditions climatiques mauvaises. Ce résultat sera mis en évidence dans le cas très simple des accidents à un véhicule sans piéton.

PROFILS DES USAGERS RESPONSABLES

Cette première partie s'intéresse aux déterminants de la responsabilité : quels profils ont les usagers responsables ? Quels véhicules utilisent-ils ?

Part d'usagers responsables selon le type de véhicule utilisé



Source : ONISR, fichier des accidents.

En déclinant par catégories d'usagers, on peut voir quel usager est jugé le plus souvent responsable de l'accident. S'ils sont peu impliqués dans les accidents, les conducteurs de camionnettes sont le plus souvent jugés responsables. Les conducteurs de voitures de tourisme (46 %) et de cyclomoteurs (47 %) sont en moyenne plus souvent responsables.

Les piétons sont les usagers auxquels la responsabilité (18 %) est le moins souvent imputée.

Seulement 38 % des usagers de motocyclettes sont jugés responsables contre 42 % pour l'ensemble des conducteurs.

Taux de responsabilité des usagers en 2006	% de responsables	
	Conducteurs	Piétons
Selon le sexe		
Homme	45,6	21,3
Femme	41,5	15,4
Selon l'âge		
Âge inconnu	64,5	3,8
0-14 ans	54,3	22,1
15-24 ans	50,5	20,9
25-44 ans	41,8	22,6
45-64 ans	39,7	16,8
65 ans et plus	54,0	10,7
Selon la nationalité		
Français	44,7	18,3
Étranger	40,8	15,0
Indéterminé	48,3	35,7
Total	44,5	18,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 65 ans sont crédités de la responsabilité dans seulement 10,7 % des accidents, contre 20,9 % des 15-24 ans.

Côté conducteurs, 54 % des personnes de plus de 65 ans voient leur responsabilité engagée, contre moins de 41 % des conducteurs entre 25 et 64 ans. Malgré les stratégies de compensation qu'elles peuvent adopter, la baisse des capacités des personnes âgées (temps de réaction, diagnostic et pronostic plus lents) augmente leur mise en cause dans les accidents corporels.

Même s'ils sont très peu nombreux, les conducteurs de moins de 14 ans, en grande partie cyclomotoristes sont plus souvent mis en cause dans les accidents avec 54,3 % d'usagers responsables. On trouve aussi une assez forte responsabilité des conducteurs de 15-24 ans, cette classe d'âge est assez souvent impliquée dans les accidents à véhicule seul (25,5 % des conducteurs sont impliqués dans ce type d'accident contre 23,3 % pour les 45-64 ans).

Selon le sexe, on constate une légère surresponsabilité des conducteurs masculins : 45,6 % d'usagers responsables contre 41,5 % pour les conductrices. Cette différence s'accroît pour les piétons avec 21,3 % d'hommes responsables contre seulement 15,4 % pour les femmes.

La nationalité des conducteurs influe aussi sur la responsabilité. Ainsi, 40,8 % des conducteurs résidant à l'étranger sont considérés comme responsables contre 44,7 % des conducteurs français. Il y a trop peu d'accidents (vingt-neuf accidents corporels) pour lesquels la nationalité est indéterminée pour que le résultat soit significatif.

Les accidents à un véhicule sans piéton : les facteurs modulant la responsabilité

Ce type d'accident, ne mettant en cause qu'un seul conducteur, engage la responsabilité du conducteur dans environ 77,1 % des accidents. Les deux-roues représentent 28,1 % des véhicules impliqués seuls dans un accident contre 21,5 % pour les accidents corporels. Nous avons recherché les principaux facteurs qui viennent atténuer la responsabilité du conducteur : les conditions atmosphériques, l'infrastructure, le véhicule et la présence d'autres usagers.

Méthodologie : nous avons regroupé les facteurs selon ce qui nous semblait le plus important dans l'accident. Lorsque plusieurs facteurs étaient codifiés, on a ordonné les facteurs selon leur importance relative : la présence d'un animal, une manœuvre d'évitement, les facteurs mécaniques, puis enfin les conditions atmosphériques.

	Conducteur non responsable	Conducteur responsable	% de responsables
Animal impliqué dans l'accident	168	83	33,1 %
Manœuvre d'évitement de véhicule	392	292	42,7 %
Facteur mécanique lié au véhicule	138	131	48,7 %
Route ou condition atmosphérique mauvaise	265	407	60,6 %
Sans facteur externe	2 897	12 062	80,6 %
Ensemble	3 860	12 975	77,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Parmi les facteurs minorant la responsabilité de l'usager, on observe en premier lieu le heurt d'un animal sur la chaussée où seulement 33,1 % des conducteurs sont responsables de leur accident (essentiellement dû à une vitesse inappropriée). Vient ensuite, une manœuvre d'évitement qui indique qu'un second usager était en cause dans l'accident. S'il n'est pas décrit dans l'accident, on peut penser que celui-ci n'est pas resté sur les lieux de l'accident : dans cette configuration, seulement 42,7 % des usagers sont responsables. Lorsqu'un facteur mécanique (« défectuosité mécanique », « éclatement de pneumatiques ») est constaté, les conducteurs sont mis en cause dans un peu plus de la moitié des accidents. Ensuite, les conditions climatiques difficiles (« neige » ou « vent fort-tempête ») ou le mauvais état de la surface (« inondée », « enneigée », « boue », « verglacée », « corps gras-huile ») atténuent parfois la mise en cause de l'usager : 60,6 % des conducteurs seulement sont en cause.

Même si les accidents avec un facteur externe ne représentent que 11,1 % des accidents à un véhicule sans piéton, ce facteur explique 25 % des conducteurs non responsables de leurs accidents.

Les accidents à un véhicule avec piéton

Par commodité, nous avons restreint notre étude aux accidents impliquant un véhicule et exactement un piéton, qui représentent 96 % des accidents à un véhicule et au moins un piéton.

Responsabilité croisée dans les accidents véhicule contre piéton		Conducteur			Total
		Conducteur ou véhicule en fuite	Non responsable présumé	Responsable présumé	
Piéton	Non responsable	935	3 142	5 891	9 968
	Responsable	32	2 254	174	2 460
	Total	967	5 396	6 065	12 428

Source : ONISR, fichier des accidents.

En moyenne, 21,2 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 47,1 % des conducteurs. Le fait de fuir après l'accident est un délit et, d'après la loi « lutte contre la violence routière », un facteur aggravant dans les accidents, les peines prévues sont alors très lourdes.

On peut donc penser que ces personnes seraient responsables (au sens juridique du terme) de leur accident : la proportion de conducteurs responsables serait donc plutôt de l'ordre de 56,5 %. En moyenne, les conducteurs sont en général 2,6 fois plus souvent présumés responsables que les piétons heurtés.

Responsabilité dans les accidents à un véhicule et un piéton selon le type de véhicule	% de conducteur responsable	% de piéton responsable
Bicyclette	44,4	24,5
Cyclomoteur	50,0	17,4
Motocyclette	38,1	35,6
Voiture de tourisme	50,7	17,4
Camionnette	52,9	21,3
Poids lourd	53,5	14,0
Transport en commun	26,3	38,6
Autre véhicule	32,6	26,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par catégories d'usagers, les cyclomoteurs et les bicyclettes se distinguent par un taux de responsabilité très élevé, supérieur à 44 %. Les cyclomotoristes, en moyenne âgés de 22 ans, seraient encore relativement inexpérimentés et évalueraient plus difficilement les comportements des piétons.

A contrario, on observe une moindre responsabilité des motocyclistes avec moins de la moitié des conducteurs responsables : 38,1 % des accidents seraient dus aux motocyclistes contre 35,6 % pour le piéton alors que ces ratios sont respectivement de 50,7 % et 17,4 % pour les voitures de tourisme. Mis à part les conducteurs de transports en commun, il s'agit du plus faible taux de responsabilité parmi les conducteurs : les motocyclistes feraient donc plus attention aux mouvements des piétons que les autres conducteurs de véhicules. D'un autre côté, ces usagers, à la fois rapides et peu visibles, sont mal perçus par les piétons.

Bien que très minoritaires, les accidents piéton contre véhicule de transport en commun sont très partagés : dans 26,3 % des cas, la faute incombe au conducteur de bus, mais dans 38,6 % des cas elle revient au piéton. Dans les 35 % restants la responsabilité n'a pas pu être déterminée précisément.

Les accidents à deux véhicules sans piéton

Les pourcentages sont largement inférieurs à 100 % car environ 18 % des accidents ne présentent aucun présumé responsable. Les forces de l'ordre ne s'engagent pas si les torts semblent partagés entre les deux conducteurs.

Responsabilité croisée dans les accidents impliquant deux véhicules sans piéton		Conducteur responsable							
		Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	Voiture de tourisme	Camionnette	Poids lourd	Autre véhicule	Total
Conducteur non responsable	Bicyclette	–	51 %	29 %	46 %	45 %	45 %	22 %	44 %
	Cyclomoteur	29 %	–	32 %	39 %	38 %	29 %	27 %	38 %
	Motocyclette	44 %	44 %	–	48 %	49 %	38 %	32 %	47 %
	Voiture de tourisme	31 %	40 %	29 %	–	46 %	33 %	31 %	34 %
	Camionnette	35 %	46 %	33 %	40 %	–	29 %	29 %	38 %
	Poids lourd	25 %	54 %	44 %	51 %	60 %	–	44 %	50 %
	Autre véhicule	42 %	51 %	44 %	48 %	55 %	45 %	–	47 %
	Total	32 %	41 %	30 %	44 %	47 %	34 %	30 %	39 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lecture : dans les conflits bicyclette contre cyclomoteur, les usagers de cyclomoteurs sont responsables dans 51 % des accidents, contre 29 % pour l'usager de bicyclette.

Les conducteurs de voitures de tourisme, impliqués dans 57 % des accidents à deux véhicules, sont présumés responsables dans 44 % des accidents à deux véhicules. Il s'agit du deuxième taux de responsabilité le plus important juste derrière les conducteurs de camionnettes. Lors d'un conflit avec une motocyclette, le taux de responsabilité est de 48 %. À la lecture de ce tableau, il semblerait que les conducteurs de voitures de tourisme, majoritaires sur les routes, aient des difficultés à prendre en compte les autres usagers présents sur la chaussée.

Les usagers de camionnettes impliqués dans un conflit à deux véhicules sont présumés responsables de l'accident dans 47 % des cas. Il s'agit du taux de responsabilité le plus fort. Les camionnettes sont assez minoritaires dans les accidents : en 2006, une camionnette était impliquée dans 11,4 % des accidents à deux véhicules.

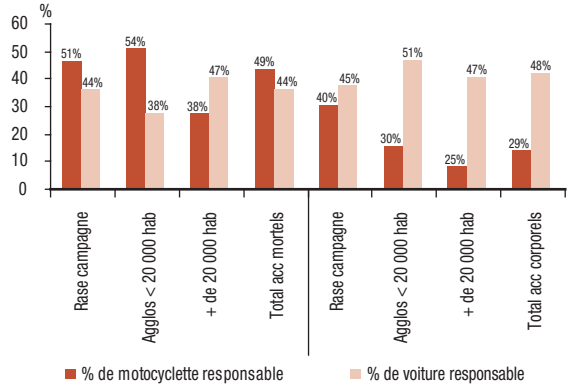
Dans les conflits les opposant à un autre véhicule, les motocyclistes, avec seulement un tiers de présumés responsables, obtiennent un taux de responsabilité très faible (30 %), en dessous de la plupart des autres catégories d'usagers.

On note que dans le cas d'un accident motocyclette contre une voiture de tourisme, la responsabilité n'échoit au motard que dans 29 % des cas seulement.

Les accidents voitures de tourisme contre moto

Accident impliquant exactement une voiture de tourisme et une motocyclette. Répartition de la responsabilité selon la taille de l'agglomération.

Responsabilité croisée dans le cas d'un accident motocyclette contre voiture de tourisme selon la taille de l'agglomération



Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les accidents corporels, les conducteurs de voitures de tourisme sont jugés beaucoup plus souvent responsables que les motocyclistes (48 % contre 29 %). Ce taux de responsabilité diffère pourtant largement selon le milieu : pour les accidents en rase campagne, les torts entre les deux protagonistes sont plus proches (40 % contre 45 %) mais dans les villes de plus de 20 000 habitants, les automobilistes sont presque 2 fois plus souvent responsables que les motocyclistes.

Pour les accidents mortels, 49 % des motocyclistes sont jugés responsables contre 44 % des automobilistes. Le taux de responsabilité des motocyclistes est aussi un peu plus important si l'accident se produit en rase campagne (51 % contre 44 %) ou dans les villes de moins de 20 000 habitants (54 % contre 38 %).

L'accidentologie des départements

Depuis 2001, l'Observatoire publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie locale (IAL) établi sur cinq années glissantes. Depuis 2005, un IAL annuel est également calculé. Cet indicateur qui prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs permet d'apprécier, par rapport à la référence constituée par les données de la métropole, le risque d'être tué en fonction des parcours. Pour plus d'informations, on se reportera en fin de chapitre à l'annexe méthodologique. En rappelant qu'en 2005, le recensement des victimes tuées est passé de six jours à trente jours, on signalera que les données de la base IAL des années 1995 à 2004 ont été recalculées en appliquant le coefficient validé après expertise à 1,069.

Il résulte du transfert d'une partie des routes nationales aux conseils généraux une imprécision sur l'accidentalité et les parcours sur les routes nationales et départementales en 2006. De ce fait, un IAL regroupant ces deux catégories de route a été calculé pour la période 2002-2006 et les parcours s'appuient sur les données consolidées de l'année 2005.

SYNTHÈSE

Les grandes tendances IAL 2002-2006

Entre les départements les mieux classés et les départements les moins bien classés, il y a un rapport d'un à plus de trois, c'est-à-dire que pour un nombre équivalent de kilomètres parcourus il y a trois fois plus de risque d'être tué dans les départements les moins bien classés que dans les départements les mieux classés.

Les départements les mieux classés

Onze départements présentent un **sous-risque** par rapport au risque de la métropole de plus de 20 % : Paris (0,51), l'Isère (0,53), les Hauts-de-Seine et la Côte-d'Or (0,56), la Savoie (0,65), l'Essonne (0,67), les Yvelines (0,69), le Rhône (0,75) et enfin le Haut-Rhin, le Val-d'Oise et la Saône-et-Loire (0,79).

Les départements les moins bien classés

Quinze départements présentent un **surrisque** par rapport au risque de la métropole de plus de 40 % : il s'agit de la Corse-du-Sud (1,88), du Gers (1,75), de l'Ariège (1,67), de l'Yonne (1,65), du Jura (1,58), de la Haute-Corse (1,56), du Tarn-et-Garonne (1,55), du Vaucluse (1,53), de l'Oise, de la Haute-Marne et de la Haute-Saône (1,50), du Lot-et-Garonne (1,48), des Alpes-de-Haute-Provence (1,47), du Cher (1,42) et de l'Aube (1,41).

Comparaison IAL 2002-2006 et IAL 1995-1999

Les départements qui ont le plus progressé depuis l'édition 1995-1999

Huit départements ont baissé leur risque d'au moins 20 % : il s'agit de la Côte-d'Or (– 51 %), de l'Isère (– 45 %), du Tarn (– 32 %), de la Savoie et des Landes (– 31 %), de Paris (– 27 %), de la Moselle et de l'Allier (– 21 %).

Les départements qui ont le moins progressé depuis l'édition 1995-1999

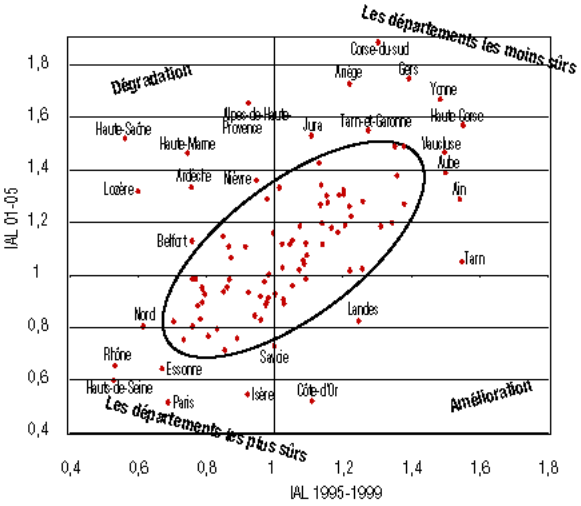
Onze départements ont dégradé leur risque de plus de 35 % : il s'agit de la Haute-Saône (+ 97 %), de la Haute-Marne (+ 85 %), de la Lozère (+ 78 %), de l'Ardèche (+ 58 %), de la Nièvre (+ 53 %), de la Corse-du-Sud (+ 50 %), des Alpes-de-Haute-Provence (+ 50 %), du Territoire de Belfort (+ 46 %), du Jura (+ 40 %), de l'Ariège (+ 37 %) et de la Creuse (+ 35 %).

Le graphique ci-après est illustratif des principaux résultats de cette comparaison.

Comparaison IAL 2002-2006 et IAL 2006

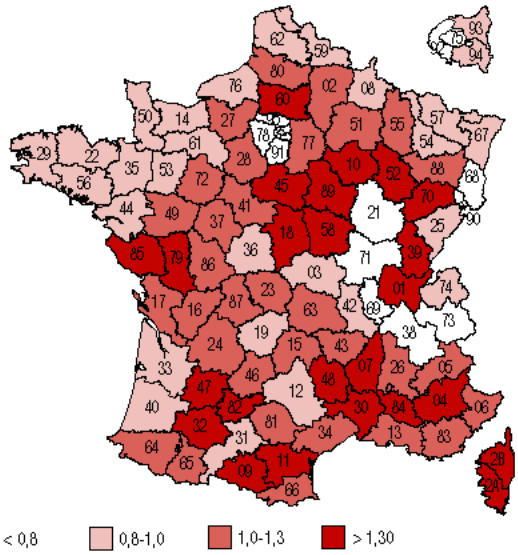
L'IAL 2006 est généralement proche de l'IAL 2002-2006, on note toutefois un écart supérieur à 20 % entre les deux résultats pour trente-huit départements.

Évolution du palmarès des départements



L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE PAR DÉPARTEMENT

IAL 2002-2006



Le tableau qui suit, donne en pourcentage la répartition des tués des principaux réseaux étudiés ainsi que l'IAL relatif respectif (rapport entre le risque du département et le risque France métropolitaine). Ce tableau permet ainsi de connaître l'influence des différents réseaux sur le résultat global. Le réseau départemental et national représente généralement une part très importante en matière de trafic, de ce fait il influence beaucoup le résultat général.

Rappelons qu'en raison du transfert d'une partie des routes nationales aux conseils généraux, un seul IAL est calculé pour ces deux catégories de routes.

	2002-2006							2006
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Ain	6,2	0,73	84,7	1,50	9,0	1,11	1,37	1,43
Aisne	3,4	0,74	86,7	1,29	9,9	1,05	1,19	1,11
Allier	1,6	0,34	86,3	0,98	12,0	0,96	0,95	1,31
Alpes-de-Haute-Provence	3,8	0,97	82,4	1,41	13,7	2,95	1,47	2,09
Hautes-Alpes			90,9	1,04	9,1	1,14	1,11	1,19
Alpes-Maritimes	6,3	0,74	40,8	1,09	53,0	1,46	1,23	0,60
Ardèche			78,2	1,22	21,8	2,76	1,38	2,78
Ardennes	2,4	0,59	91,9	1,14	5,6	0,42	1,00	1,09
Ariège			84,5	1,60	15,5	3,60	1,67	1,32
Aube	8,1	1,29	84,8	1,57	7,1	0,74	1,41	1,29
Aude	14,3	1,08	75,2	1,40	10,5	1,72	1,33	1,55
Aveyron	0,5	0,20	89,2	0,97	10,3	1,65	0,92	1,05
Bouches-du-Rhône	11,7	1,24	57,2	1,15	31,2	1,20	1,17	0,90
Calvados	4,0	0,62	76,3	0,78	19,7	1,53	0,83	0,96
Cantal	7,1	1,38	78,8	0,96	14,1	2,28	1,07	1,32
Charente			90,1	1,15	9,9	1,55	1,22	1,27
Charente-Maritime	3,8	0,79	85,1	1,07	11,1	1,40	1,11	0,99
Cher	7,4	1,47	78,3	1,49	14,3	1,55	1,42	1,94
Corrèze	12,6	1,42	76,4	0,91	11,0	1,13	0,93	0,99
Corse-du-Sud			73,1	1,50	26,9	3,03	1,88	2,37
Haute-Corse			91,3	1,52	8,7	1,19	1,56	1,98
Côte-d'Or	18,8	1,21	63,8	0,47	17,4	1,36	0,56	0,47
Côtes-d'Armor			92,0	0,79	8,0	0,67	0,82	0,84
Creuse	2,8	4,31	91,7	0,96	5,6	1,63	1,03	1,84
Dordogne	0,7	0,82	90,7	1,02	8,6	1,27	1,06	0,92
Doubs	8,3	1,45	79,9	0,90	11,8	0,86	0,93	0,95
Drôme	16,8	0,95	73,8	1,08	9,4	0,89	1,06	0,85
Eure	8,4	0,93	82,9	1,17	8,7	1,28	1,17	0,99
Eure-et-Loir	13,2	1,42	79,6	1,28	7,2	0,97	1,23	1,37
Finistère			83,2	0,69	16,8	0,76	0,82	1,01
Gard	3,7	0,62	82,8	1,46	13,6	1,27	1,31	1,01
Haute-Garonne	8,9	0,57	65,2	1,00	25,9	1,11	0,92	0,84
Gers			79,8	1,48	20,2	6,80	1,75	2,50
Gironde	8,2	0,82	71,9	0,79	19,9	1,00	0,82	0,57
Hérault	8,9	1,14	70,2	1,25	20,9	1,56	1,23	1,08
Ille-et-Vilaine	1,0	0,54	82,3	0,74	16,7	1,03	0,81	0,81
Indre	7,6	0,81	81,4	0,97	11,0	1,33	1,00	1,51
Indre-et-Loire	5,8	0,90	81,3	1,25	12,9	0,83	1,14	1,06
Isère	7,9	0,82	79,3	0,50	12,8	0,64	0,53	0,49
Jura	4,2	0,87	82,3	1,53	13,5	2,82	1,58	2,15
Landes	2,3	0,71	89,1	0,82	8,6	1,15	0,82	0,81
Loir-et-Cher	12,3	1,42	78,1	1,18	9,6	1,51	1,23	1,50
Loire	6,7	0,60	72,9	0,96	20,4	0,71	0,87	0,79
Haute-Loire	1,6	3,28	85,6	1,08	12,8	1,74	1,19	2,13
Loire-Atlantique	1,7	0,60	79,0	0,84	19,3	0,93	0,90	0,89
Loiret	8,9	1,32	73,0	1,27	18,1	1,31	1,33	1,30
Lot	11,1	1,97	74,4	1,07	14,5	4,14	1,22	1,40
Lot-et-Garonne	2,4	0,65	88,3	1,67	9,3	1,15	1,48	1,52
Lozère	1,9	0,23	90,7	1,33	7,4	1,74	1,34	2,14
Maine-et-Loire	4,3	1,19	82,7	1,01	13,0	0,91	1,03	0,91
Manche	3,5	1,33	86,2	0,98	10,2	1,30	0,94	1,11

	2002-2006							2006
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Marne	7,0	1,23	80,3	1,18	12,7	0,95	1,18	1,19
Haute-Marne	7,2	0,83	80,3	1,57	12,5	2,09	1,50	2,38
Mayenne	4,8	1,02	86,9	1,06	8,3	0,94	1,00	1,07
Meurthe-et-Moselle	12,5	1,06	71,7	1,00	15,8	0,71	0,96	0,74
Meuse	2,9	0,72	80,6	1,19	16,5	2,85	1,27	1,31
Morbihan			89,8	0,86	8,7	0,80	0,94	0,77
Moselle	11,8	0,93	70,8	0,97	17,4	0,83	0,92	1,05
Nièvre	1,8	1,32	84,5	1,37	13,7	2,21	1,39	1,97
Nord	15,5	1,20	52,3	0,72	32,2	0,78	0,82	0,67
Oise	8,6	1,38	77,5	1,51	13,9	1,25	1,50	2,10
Orne			92,9	1,00	6,6	1,03	0,94	1,01
Pas-de-Calais	11,8	1,34	64,9	0,85	23,3	0,91	0,90	0,73
Puy-de-Dôme	6,7	0,72	72,4	1,36	20,8	1,43	1,23	1,35
Pyrénées-Atlantiques	7,8	1,08	66,7	1,09	25,5	1,26	1,11	1,47
Hautes-Pyrénées	4,3	0,82	76,5	1,08	19,1	1,62	1,11	1,72
Pyrénées-Orientales	5,5	1,08	79,5	0,97	15,0	1,00	1,03	1,10
Bas-Rhin	11,5	0,96	72,1	1,07	16,5	0,80	1,00	0,99
Haut-Rhin	10,8	0,93	69,9	0,75	19,3	0,96	0,79	0,65
Rhône	20,9	1,81	47,3	0,65	31,8	0,72	0,75	0,70
Haute-Saône			82,8	1,38	17,2	3,15	1,50	2,10
Saône-et-Loire	10,0	1,05	79,4	0,77	10,6	1,06	0,79	0,75
Sarthe	7,8	0,79	81,2	1,11	11,0	0,90	1,09	1,19
Savoie	6,1	0,73	81,7	0,59	12,2	0,85	0,65	0,54
Haute-Savoie	6,6	1,10	80,5	1,16	12,9	0,78	1,12	1,25
Paris	0,8	0,31	0,0		99,2	0,53	0,51	0,87
Seine-Maritime	3,3	0,67	63,0	0,83	33,7	1,52	0,95	1,25
Seine-et-Marne	12,4	1,37	72,8	1,05	14,8	0,82	1,08	1,23
Yvelines	15,9	0,89	54,9	0,67	29,2	0,55	0,69	0,76
Deux-Sèvres	2,6	0,55	80,3	1,28	17,0	2,33	1,33	1,47
Somme	10,5	1,16	81,1	1,30	8,4	0,94	1,22	1,61
Tarn	1,6	0,82	84,1	1,02	14,3	1,49	1,04	1,87
Tarn-et-Garonne	3,5	0,37	86,1	1,76	10,4	1,68	1,55	2,18
Var	10,4	1,22	66,6	1,22	23,0	1,27	1,19	1,07
Vaucluse	8,5	1,52	60,8	1,38	30,7	2,22	1,53	1,58
Vendée	2,0	0,69	85,9	1,36	12,1	1,84	1,32	1,34
Vienne	7,8	1,48	76,3	1,09	15,9	1,80	1,21	1,06
Haute-Vienne	5,1	0,55	77,3	1,15	17,7	1,49	1,13	0,85
Vosges	2,2	0,89	88,6	1,05	9,2	1,07	1,03	0,76
Yonne	12,2	1,18	80,4	1,78	7,5	1,36	1,65	2,17
Territoire de Belfort	9,5	1,04	63,5	1,09	27,0	1,21	1,11	1,20
Essonne	14,6	1,07	56,2	0,59	29,2	0,62	0,67	0,48
Hauts-de-Seine	14,5	0,90	7,2		78,3	0,50	0,56	0,32
Seine-Saint-Denis	25,0	1,13	2,3		72,7	0,90	0,97	1,11
Val-de-Marne	19,6	0,89	6,4		74,0	0,97	0,99	1,07
Val-d'Oise	11,7	1,01	49,7	0,75	38,6	0,84	0,79	1,00
Métropole	**7,6**	**1**	**73,1**	**1**	**19,3**	**1**	**1**	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 2002-2006 sont de 0,33 pour les autoroutes, 1,2 pour l'ensemble des routes nationales et départementales. Toute case vierge signifie que le réseau est inexistant dans le département ou que ses caractéristiques ne sont pas en adéquation avec le cadre fixé par la méthodologie IAL. Dans le cas de données nulles, cela veut dire qu'il n'a été recensé aucun tué.

CLASSEMENT PAR ORDRE DÉCROISSANT DES INDICES D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE

Indice global tués (tous réseaux) 2002-2006

Départements		Départements		Départements		Départements	
Corse-du-Sud	1,88	Meuse	1,27	Sarthe	1,09	Moselle	0,92
Gers	1,75	Puy-de-Dôme	1,23	Seine-et-Marne	1,08	Haute-Garonne	0,92
Ariège	1,67	Hérault	1,23	Cantal	1,07	Aveyron	0,92
Yonne	1,65	Eure-et-Loir	1,23	Drôme	1,06	Pas-de-Calais	0,90
Jura	1,58	Alpes-Maritimes	1,23	Dordogne	1,06	Loire-Atlantique	0,90
Haute-Corse	1,56	Loir-et-Cher	1,23	Tarn	1,04	Loire	0,87
Tarn-et-Garonne	1,55	Lot	1,22	Pyrénées-Orientales	1,03	Calvados	0,83
Vaucluse	1,53	Somme	1,22	Creuse	1,03	Gironde	0,82
Oise	1,50	Charente	1,22	Maine-et-Loire	1,03	Côtes-d'Armor	0,82
Haute-Saône	1,50	Vienne	1,21	Vosges	1,03	Finistère	0,82
Haute-Marne	1,50	Aisne	1,19	Mayenne	1,00	Landes	0,82
Lot-et-Garonne	1,48	Var	1,19	Indre	1,00	Nord	0,82
Alpes-de-Haute-Provence	1,47	Haute-Loire	1,19	Ardennes	1,00	Ille-et-Vilaine	0,81
Cher	1,42	Marne	1,18	Bas-Rhin	1,00	Haut-Rhin	0,79
Aube	1,41	Bouches-du-Rhône	1,17	Val-de-Marne	0,99	Val-d'Oise	0,79
Nièvre	1,39	Eure	1,17	Seine-Saint-Denis	0,97	Saône-et-Loire	0,79
Ardèche	1,38	Indre-et-Loire	1,14	Meurthe-et-Moselle	0,96	Rhône	0,75
Ain	1,37	Haute-Vienne	1,13	Seine-Maritime	0,95	Yvelines	0,69
Lozère	1,34	Haute-Savoie	1,12	Allier	0,95	Essonne	0,67
Aude	1,33	Hautes-Pyrénées	1,11	Morbihan	0,94	Savoie	0,65
Loiret	1,33	Pyrénées-Atlantiques	1,11	Orne	0,94	Côte-d'Or	0,56
Deux-Sèvres	1,33	Charente-Maritime	1,11	Manche	0,94	Hauts-de-Seine	0,56
Vendée	1,32	Hautes-Alpes	1,11	Corrèze	0,93	Isère	0,53
Gard	1,31	Territoire de Belfort	1,11	Doubs	0,93	Paris	0,51

Indice autoroutes (tués) 2002-2006

Départements		Départements		Départements		Départements	
Rhône	1,81	Nord	1,20	Haut-Rhin	0,93	Savoie	0,73
Vaucluse	1,52	Maine-et-Loire	1,19	Eure	0,93	Meuse	0,72
Vienne	1,48	Yonne	1,18	Hauts-de-Seine	0,90	Puy-de-Dôme	0,72
Cher	1,47	Somme	1,16	Indre-et-Loire	0,90	Landes	0,71
Doubs	1,45	Hérault	1,14	Yvelines	0,89	Vendée	0,69
Corrèze	1,42	Seine-Saint-Denis	1,13	Val-de-Marne	0,89	Seine-Maritime	0,67
Eure-et-Loir	1,42	Haute-Savoie	1,10	Vosges	0,89	Lot-et-Garonne	0,65
Loir-et-Cher	1,42	Aude	1,08	Jura	0,87	Gard	0,62
Cantal	1,38	Pyrénées-Atlantiques	1,08	Haute-Marne	0,83	Calvados	0,62
Oise	1,38	Pyrénées-Orientales	1,08	Gironde	0,82	Loire-Atlantique	0,60
Seine-et-Marne	1,37	Essonne	1,07	Dordogne	0,82	Loire	0,60
Pas-de-Calais	1,34	Meurthe-et-Moselle	1,06	Isère	0,82	Ardennes	0,59
Manche	1,33	Saône-et-Loire	1,05	Tarn	0,82	Haute-Garonne	0,57
Nièvre	1,32	Territoire de Belfort	1,04	Hautes-Pyrénées	0,82	Deux-Sèvres	0,55
Loiret	1,32	Mayenne	1,02	Indre	0,81	Haute-Vienne	0,55
Aube	1,29	Val-d'Oise	1,01	Sarthe	0,79	Tarn-et-Garonne	0,37
Bouches-du-Rhône	1,24	Alpes-de-Haute-Provence	0,97	Charente-Maritime	0,79	Paris	0,31
Marne	1,23	Bas-Rhin	0,96	Alpes-Maritimes	0,74		
Var	1,22	Drôme	0,95	Aisne	0,74		
Côte-d'Or	1,21	Moselle	0,93	Ain	0,73		

Note : ont été exclus certains départements dont l'exposition au risque est faible. Pour Paris, les données prises en compte concernent le périphérique.

Indice routes nationales et départementales (tués) 2002-2006

Départements		Départements		Départements		Départements	
Yonne	1,78	Aisne	1,29	Haute-Loire	1,08	Creuse	0,96
Tarn-et-Garonne	1,76	Deux-Sèvres	1,28	Hautes-Pyrénées	1,08	Corrèze	0,91
Lot-et-Garonne	1,67	Eure-et-Loir	1,28	Lot	1,07	Doubs	0,90
Ariège	1,60	Loiret	1,27	Charente-Maritime	1,07	Morbihan	0,86
Aube	1,57	Hérault	1,25	Bas-Rhin	1,07	Pas-de-Calais	0,85
Haute-Marne	1,57	Indre-et-Loire	1,25	Mayenne	1,06	Loire-Atlantique	0,84
Jura	1,53	Ardèche	1,22	Vosges	1,05	Seine-Maritime	0,83
Haute-Corse	1,52	Var	1,22	Seine-et-Marne	1,05	Landes	0,82
Oise	1,51	Meuse	1,19	Hautes-Alpes	1,04	Côtes-d'Armor	0,79
Ain	1,50	Marne	1,18	Dordogne	1,02	Gironde	0,79
Corse-du-Sud	1,50	Loir-et-Cher	1,18	Tarn	1,02	Calvados	0,78
Cher	1,49	Eure	1,17	Maine-et-Loire	1,01	Saône-et-Loire	0,77
Gers	1,48	Haute-Savoie	1,16	Haute-Garonne	1,00	Haut-Rhin	0,75
Gard	1,46	Bouches-du-Rhône	1,15	Orne	1,00	Val-d'Oise	0,75
Alpes-de-Haute-Provence	1,41	Charente	1,15	Meurthe-et-Moselle	1,00	Ille-et-Vilaine	0,74
Aude	1,40	Haute-Vienne	1,15	Allier	0,98	Nord	0,72
Haute-Saône	1,38	Ardennes	1,14	Manche	0,98	Finistère	0,69
Vaucluse	1,38	Sarthe	1,11	Moselle	0,97	Yvelines	0,67
Nièvre	1,37	Territoire de Belfort	1,09	Pyrénées-Orientales	0,97	Rhône	0,65
Vendée	1,36	Vienne	1,09	Aveyron	0,97	Essonne	0,59
Puy-de-Dôme	1,36	Pyrénées-Atlantiques	1,09	Indre	0,97	Savoie	0,59
Lozère	1,33	Alpes-Maritimes	1,09	Loire	0,96	Isère	0,50
Somme	1,30	Drôme	1,08	Cantal	0,96	Côte-d'Or	0,47

ÉLÉMENTS D'INTERPRÉTATION

Dans la mesure où le facteur parcours est pris en compte dans les IAL, l'interprétation des résultats doit se tourner vers d'autres facteurs explicatifs. En première approche, certains s'imposent d'emblée. On peut par exemple constater que parmi les départements les mieux classés la plupart sont des départements dont la caractéristique urbaine est très marquée ou que les meilleurs scores sur le réseau des routes nationales sont souvent le cas des départements dont le poids du parcours des routes express à 2 x 2 voies est le plus élevé. Cependant, on peut aussi remarquer, qu'entre des départements aux caractéristiques similaires, la valeur de l'IAL diffère qu'il s'agisse de l'IAL global ou selon les réseaux. Le facteur parcours étant neutralisé, il devient évident que d'autres facteurs sont à rechercher pour interpréter les différences. Avant la présentation de résultats sur des variables choisies en raison de leur potentiel accidentogène reconnu de tous les experts, il convient d'attirer l'attention sur le fait que la notion de neutralisation des parcours est à prendre avec précaution. En effet, on rappellera ici que le modèle IAL n'est pas très satisfaisant dans la partie urbaine puisqu'en l'absence de données trafic, il utilise la population des entités urbaines de plus de 5 000 habitants ayant un centre bourg de 5 000 habitants et plus, ce qui, pour certains départements, particulièrement en Île-de-France, conduit à occulter le réseau de rase campagne.

En ce qui concerne l'étude des différentes variables, jusqu'ici présentées, l'année 2005 a engendré une rupture dans les données. Précédemment centrée sur la répartition des victimes graves (tués + blessés graves) établie sur une moyenne de cinq ans, l'introduction de la nouvelle définition des victimes ne permet plus de suivre cet indicateur. Il est remplacé par la part des tués + blessés hospitalisés en 2006, indicateur qui sera toujours dénommé « victimes graves ».

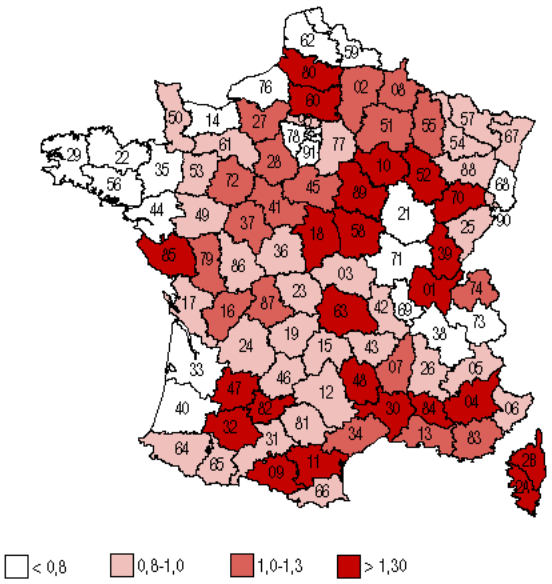
Comme précédemment cinq facteurs sont étudiés malgré les défauts ou limites des données. Ainsi par exemple pour l'alcool, la ceinture, les plantations d'alignement et les motos, nous ne disposons pas des véritables variables d'exposition au risque que pourraient être la part des conducteurs sous l'influence de l'alcool, la part des motocyclistes dans le trafic, etc.

À défaut de ces variables d'exposition au risque, il est proposé des variables de résultat. Il ne faut toutefois pas cacher que certaines de ces variables sont mal renseignées. Si l'on veut progresser dans la connaissance de l'accidentologie locale, il est important qu'un effort soit fait dans ce domaine d'une part (des progrès étant cependant réalisés comme le montre le chapitre « Le fichier national des accidents corporels de la circulation ») et que l'analyse s'intéresse également à des données autres que celles issues du fichier BAAC d'autre part, comme en priorité les données vitesse. Ensuite, au plan de facteurs

ayant une influence manifeste, comme en premier lieu l'âge, dont diverses caractéristiques semblent pérennes, il n'est pas inutile, au plan local, de vérifier par exemple si la répartition selon le sexe croisée avec les catégories d'usagers, les réseaux et moments n'évoluerait pas.

Pour les routes nationales, dans la mesure où les routes expresses à 2 x 2 voies sont très proches des autoroutes qui ont un taux de tués au kilomètre parcouru trois fois plus faible que celui des routes nationales et quatre fois plus faible que celui des routes départementales, la part du trafic sur routes nationales à 2 x 2 voies est le premier facteur explicatif du taux de tués sur route nationale. D'après les données recueillies en 2005, treize départements ne possèdent pas ce type d'infrastructure (01, 04, 05, 15, 19, 47, 48, 64, 73, 75, 92, 93 et 94). Pour les départements concernés par le réseau de routes nationales à 2 x 2 voies, l'étendue de la part du parcours sur ce réseau varie en 2005 de 0,8 (Ardèche) à 100 (Morbihan).

IAL routes nationales et départementales (2002-2006)



< 0,8 | 0,8-1,0 | 1,0-1,3 | > 1,30

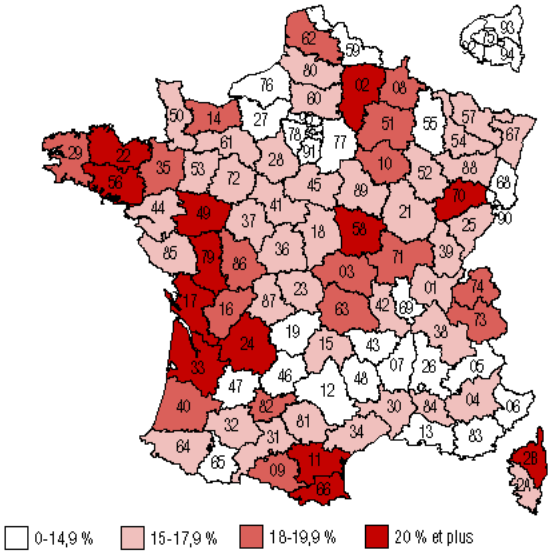
LES RÉSULTATS 2006

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2006)	Part de la population urbaine (1)
	2006	2005	2006	2005	2006	2005			
Ain	525	579	68	77	761	816	547	124	60,0 %
Aisne	410	470	55	60	513	591	536	103	57,4 %
Allier	436	437	42	48	558	608	344	122	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	197	193	27	28	283	271	146	185	52,1 %
Hautes-Alpes	209	196	16	8	306	279	128	125	52,9 %
Alpes-Maritimes	3 307	3 345	56	73	4 204	4 242	1 057	53	95,4 %
Ardèche	234	277	37	30	329	365	299	124	52,1 %
Ardennes	189	228	25	26	236	293	289	87	61,4 %
Ariège	135	170	14	24	179	217	142	99	48,2 %
Aube	237	306	34	41	320	411	294	116	60,6 %
Aude	281	295	51	59	371	396	329	155	54,8 %
Aveyron	236	221	31	39	318	294	272	114	45,5 %
Bouches-du-Rhône	4 722	5 487	136	162	6 105	7 032	1 893	72	97,8 %
Calvados	486	652	36	65	674	913	664	54	62,3 %
Cantal	97	102	19	18	100	130	149	128	36,4 %
Charente	228	273	45	58	269	345	344	131	46,8 %
Charente-Maritime	857	960	69	82	1 059	1 167	588	117	55,3 %
Cher	313	381	45	45	395	504	313	144	57,3 %
Corrèze	304	365	22	20	382	468	237	93	49,4 %
Corse-du-Sud	380	435	17	16	498	593	125	136	61,3 %
Haute-Corse	400	410	23	19	578	545	148	155	63,4 %
Côte-d'Or	604	733	43	57	757	907	515	83	64,9 %
Côtes-d'Armor	424	393	44	45	585	539	561	78	53,9 %
Creuse	121	115	19	11	151	137	124	153	24,2 %
Dordogne	438	448	51	51	599	575	398	128	47,9 %
Doubs	548	572	47	55	706	751	510	92	66,9 %
Drôme	552	622	40	53	776	872	458	87	69,6 %
Eure	638	713	48	71	821	942	557	86	54,7 %
Eure-et-Loir	481	497	67	68	636	664	415	161	62,3 %
Finistère	704	702	70	58	924	885	874	80	72,8 %
Gard	1 082	1 145	65	92	1 486	1 553	665	98	76,4 %
Haute-Garonne	1 712	1 699	89	98	2 176	2 169	1 135	78	82,2 %
Gers	209	292	18	25	282	369	178	101	36,6 %
Gironde	2 054	2 135	88	131	2 594	2 733	1 360	65	79,6 %
Hérault	1 542	1 443	106	122	1 956	1 881	971	109	82,8 %
Ille-et-Vilaine	948	1 056	56	66	1 218	1 353	908	62	65,4 %
Indre	400	338	27	21	518	459	231	117	55,0 %
Indre-et-Loire	446	537	49	55	512	698	568	86	75,1 %
Isère	1 142	1 155	94	80	1 549	1 602	1 145	82	76,4 %
Jura	145	194	37	49	197	231	255	145	44,6 %
Landes	328	416	40	51	454	567	347	115	53,5 %
Loir-et-Cher	435	434	48	42	556	573	321	150	54,6 %
Loire	885	1 039	44	52	1 099	1 362	732	60	79,6 %
Haute-Loire	259	241	27	24	334	329	216	125	53,6 %
Loire-Atlantique	1 396	1 328	97	104	1 767	1 674	1 192	81	76,7 %
Loiret	689	672	57	76	905	880	634	90	74,3 %
Lot	138	160	17	24	160	199	167	102	36,3 %
Lot-et-Garonne	430	460	47	55	574	611	315	149	62,6 %
Lozère	116	122	12	8	154	170	75	160	35,1 %
Maine-et-Loire	964	1 072	57	69	1 193	1 325	753	76	64,9 %
Manche	571	589	49	44	758	778	486	101	48,0 %
Marne	572	613	57	80	747	807	564	101	68,8 %
Haute-Marne	292	365	25	21	385	495	190	132	50,3 %
Mayenne	165	185	29	25	217	231	293	99	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	905	1 034	45	68	1 152	1 361	723	62	77,3 %
Meuse	199	250	15	30	248	319	193	78	46,4 %
Morbihan	742	798	60	83	948	1 008	677	89	60,9 %
Moselle	875	1 016	78	66	1 169	1 368	1 033	76	75,1 %

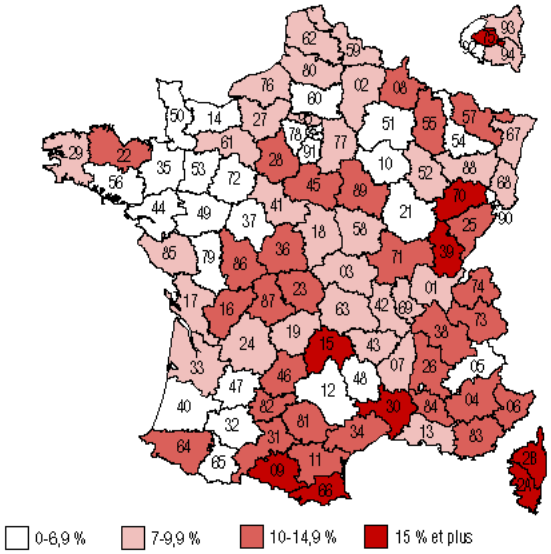
	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2006)	Part de la population urbaine (1)
	2006	2005	2006	2005	2006	2005			
Nièvre	262	282	27	22	326	336	222	122	52,4 %
Nord	2 639	2 609	117	143	3 317	3 261	2 577	45	89,9 %
Oise	641	691	89	76	935	942	780	114	65,9 %
Orne	234	277	29	35	320	375	292	99	44,9 %
Pas-de-Calais	1 198	1 208	95	112	1 593	1 617	1 450	66	81,9 %
Puy-de-Dôme	972	1 037	43	51	1 229	1 331	617	70	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	977	1 064	57	45	1 234	1 355	625	91	75,0 %
Hautes-Pyrénées	368	380	22	20	490	511	228	96	59,5 %
Pyrénées-Orientales	324	300	40	38	427	347	421	95	80,2 %
Bas-Rhin	1 103	1 319	75	59	1 390	1 682	1 063	71	73,9 %
Haut-Rhin	594	766	32	55	768	986	731	44	77,0 %
Rhône	2 128	2 220	69	78	2 792	2 870	1 646	42	92,4 %
Haute-Saône	142	187	19	31	189	263	234	81	43,9 %
Saône-et-Loire	553	647	62	82	745	848	548	113	59,3 %
Sarthe	729	716	50	43	918	926	543	92	62,8 %
Savoie	253	350	25	29	338	466	392	64	69,7 %
Haute-Savoie	621	715	64	70	823	982	676	95	74,7 %
Paris	7 959	7 361	64	54	9 122	8 553	2 164	30	100,0 %
Seine-Maritime	1 014	1 041	67	83	1 344	1 351	1 245	54	75,2 %
Seine-et-Marne	1 255	1 473	107	116	1 608	1 999	1 257	85	80,4 %
Yvelines	1 526	1 697	62	68	1 939	2 149	1 390	45	93,2 %
Deux-Sèvres	208	248	27	37	237	290	352	77	51,7 %
Somme	777	758	78	58	960	965	559	140	58,5 %
Tarn	322	334	50	67	410	482	358	140	67,3 %
Tarn-et-Garonne	352	354	43	33	455	466	219	196	56,3 %
Var	1 326	1 316	103	116	1 745	1 726	958	108	90,6 %
Vaucluse	689	716	46	66	900	952	522	88	83,2 %
Vendée	435	477	67	73	619	631	577	116	53,0 %
Vienne	449	503	34	44	596	657	408	83	55,9 %
Haute-Vienne	625	644	30	51	798	852	361	83	62,7 %
Vosges	295	372	30	49	411	514	382	79	70,1 %
Yonne	363	403	57	47	494	518	338	169	45,9 %
Territoire de Belfort	169	271	6	12	206	339	140	43	80,3 %
Essonne	1 495	1 658	47	59	1 934	2 160	1 172	40	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 396	2 454	31	30	2 796	2 855	1 494	21	100,0 %
Seine-Saint-Denis	2 907	2 709	38	46	3 532	3 223	1 417	27	100,0 %
Val-de-Marne	2 372	2 153	39	34	2 863	2 645	1 259	31	100,0 %
Val-d'Oise	1 303	1 450	38	58	1 621	1 794	1 139	33	95,4 %
Métropole	**80 309**	**84 525**	**4 709**	**5 318**	**102 125**	**108 076**	**60 339**	**78**	**75,5 %**
Guadeloupe	440	539	70	59	615	775	422	166	
Martinique	847	684	59	52	1 200	990	381	155	92,2 %
Guyane	619	538	33	41	1 012	879	157	210	
Réunion	778	740	71	73	1 028	963	706	101	89,0 %
France entière	**82 993**	**87 026**	**4 942**	**5 543**	**105 980**	**111 683**	**62 005**	**80**	

Sources : ONISR – fichier des accidents ; INSEE, estimations localisées de population (métropole) – données provisoires au 1er janvier 2004. DOM recensement 1999. (1) INSEE – recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

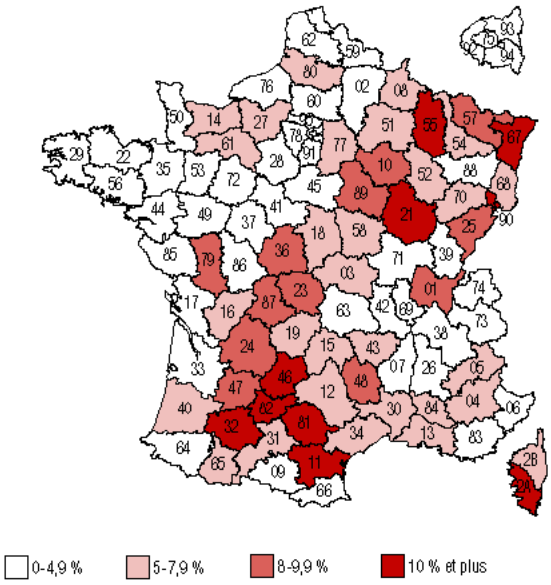
Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) dans les accidents avec alcool (2005-2006)



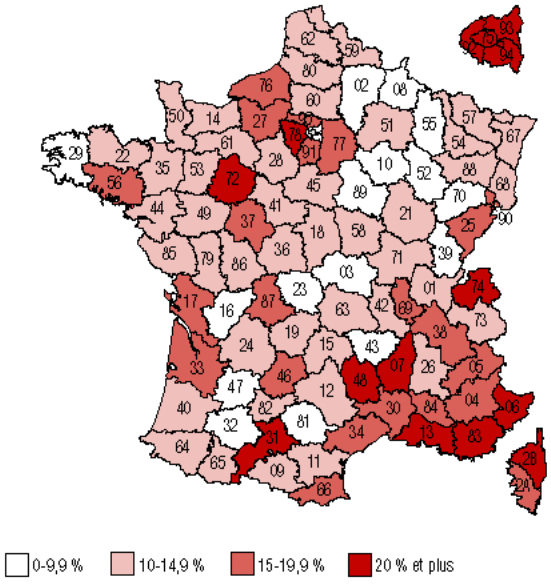
Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) non-ceinturées (2006)



Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) contre arbres (2006)



Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) motocyclistes (2006)



	IAL global tués 2002-2006	Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en %			
		VG contre arbre 2006 (1)	VG avec alcool (2005-2006) (2)	VG non-ceinturées 2006 (3)	VG motocyclistes 2006 (4)
Ain	1,37	8,0	17,2	8,5	12,5
Aisne	1,19	3,7	22,4	8,8	7,4
Allier	0,95	6,0	18,1	7,9	8,9
Alpes-de-Haute-Provence	1,47	7,7	17,9	11,7	19,8
Hautes-Alpes	1,11	6,9	13,3	5,6	16,3
Alpes-Maritimes	1,23	1,7	11,5	10,8	30,6
Ardèche	1,38	4,6	15,0	8,5	22,7
Ardennes	1,00	7,3	18,1	13,0	8,8
Ariège	1,67	3,1	18,5	15,5	11,0
Aube	1,41	8,8	18,1	5,4	9,2
Aude	1,33	10,2	20,5	10,8	14,1
Aveyron	0,92	6,9	12,8	5,0	11,5
Bouches-du-Rhône	1,17	5,1	7,1	9,0	25,3
Calvados	0,83	6,4	18,7	4,3	13,2
Cantal	1,07	6,5	15,4	15,1	13,1
Charente	1,22	5,6	19,8	14,4	9,7
Charente-Maritime	1,11	3,9	23,0	9,4	15,5
Cher	1,42	7,6	17,9	8,3	11,0
Corrèze	0,93	7,4	13,2	7,7	11,9
Corse-du-Sud	1,88	14,0	15,7	22,9	18,0
Haute-Corse	1,56	6,9	20,7	15,9	22,7
Côte-d'Or	0,56	10,9	17,7	6,8	10,9
Côtes-d'Armor	0,82	4,5	21,0	10,2	10,2
Creuse	1,03	9,0	16,6	11,3	7,0
Dordogne	1,06	9,2	20,1	9,2	12,6
Doubs	0,93	8,9	17,8	10,3	15,2
Drôme	1,06	2,8	12,5	11,2	12,7
Eure	1,17	6,5	12,7	9,0	15,2
Eure-et-Loir	1,23	4,3	15,4	10,8	11,3
Finistère	0,82	3,2	19,7	7,8	9,7
Gard	1,31	5,5	16,9	15,1	15,2
Haute-Garonne	0,92	6,4	15,6	11,1	21,0
Gers	1,75	11,4	16,0	5,6	9,2
Gironde	0,82	3,4	20,3	7,7	18,5
Hérault	1,23	6,8	16,9	11,3	19,9
Ille-et-Vilaine	0,81	2,0	19,5	6,7	13,3
Indre	1,00	8,3	17,1	10,5	10,5
Indre-et-Loire	1,14	2,4	15,4	6,9	19,3
Isère	0,53	4,4	16,3	10,1	18,2
Jura	1,58	4,2	16,1	18,0	8,4
Landes	0,82	5,7	19,1	6,7	11,3
Loir-et-Cher	1,23	2,4	15,9	8,3	11,8
Loire	0,87	4,9	17,6	8,2	14,4
Haute-Loire	1,19	7,6	14,5	7,4	9,6
Loire-Atlantique	0,90	2,5	17,4	5,7	14,2
Loiret	1,33	4,1	15,7	10,1	11,3
Lot	1,22	10,4	11,9	10,8	15,2
Lot-et-Garonne	1,48	8,7	13,7	5,1	9,8
Lozère	1,34	8,6	11,9	–	20,0
Maine-et-Loire	1,37	2,9	21,1	6,3	13,0
Manche	1,19	2,0	17,8	5,4	11,4
Marne	0,95	5,4	19,9	6,0	11,5
Haute-Marne	1,47	5,9	6,2	8,9	11,5
Mayenne	1,03	5,9	16,2	8,9	14,9
Meurthe-et-Moselle	0,94	3,1	16,8	3,1	14,6
Meuse	1,18	7,8	15,1	6,6	9,1
Morbihan	1,50	10,4	11,7	11,3	15,7
Moselle	1,00	4,2	24,7	6,5	12,6

	IAL global tués 2002-2006	Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en %			
		VG contre arbre 2006 (1)	VG avec alcool (2005-2006) (2)	VG non-ceinturées 2006 (3)	VG motocyclistes 2006 (4)
Nièvre	0,96	8,2	16,5	10,0	13,7
Nord	1,27	5,1	22,6	8,3	11,4
Oise	0,94	2,1	14,5	9,1	14,1
Orne	0,92	4,2	15,2	7,0	13,6
Pas-de-Calais	1,39	6,2	17,0	7,3	14,3
Puy-de-Dôme	0,82	4,9	19,5	7,1	12,8
Pyrénées-Atlantiques	1,50	2,0	18,8	9,4	14,6
Hautes-Pyrénées	0,94	1,4	16,2	11,4	10,1
Pyrénées-Orientales	0,90	5,3	10,3	4,3	19,9
Bas-Rhin	1,23	4,5	21,5	17,2	14,8
Haut-Rhin	1,11	13,0	15,0	8,1	13,3
Rhône	1,11	6,9	12,6	8,3	18,7
Haute-Saône	1,03	2,6	12,2	9,7	1,9
Saône-et-Loire	1,00	6,5	22,5	15,9	13,0
Sarthe	0,79	3,3	19,0	11,3	22,7
Savoie	0,75	0,8	17,9	6,9	14,9
Haute-Savoie	1,50	2,9	18,6	11,9	21,7
Paris	0,79	2,1	19,6	11,3	37,5
Seine-Maritime	1,09	0,4	12,8	23,3	16,2
Seine-et-Marne	0,65	3,2	12,7	8,5	17,0
Yvelines	1,12	5,8	11,3	7,2	22,8
Deux-Sèvres	1,03	3,2	14,2	6,0	13,4
Somme	0,94	8,3	24,8	5,4	13,9
Tarn	1,18	6,2	15,8	7,4	9,9
Tarn-et-Garonne	1,50	15,8	15,7	13,5	13,8
Var	1,00	15,8	18,0	12,3	27,8
Vaucluse	0,96	3,5	14,4	12,0	17,8
Vendée	1,27	5,5	15,0	13,1	13,0
Vienne	0,94	5,0	17,2	7,7	14,7
Haute-Vienne	0,92	4,3	19,9	8,0	15,3
Vosges	1,39	8,6	16,3	11,4	12,2
Yonne	0,82	4,4	15,4	8,2	9,7
Territoire de Belfort	1,50	9,7	17,1	12,9	16,3
Essonne	0,94	10,5	13,8	–	19,6
Hauts-de-Seine	0,90	2,4	12,9	4,6	37,8
Seine-Saint-Denis	1,23	1,4	10,4	4,3	21,3
Val-de-Marne	1,11	0,7	5,5	8,2	30,6
Val-d'Oise	1,11	1,7	6,8	7,0	19,3
Métropole	**1,03**	**3,1**	**15,6**	**8,2**	**16,8**

(1) et (4) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en 2006 de l'ensemble des accidents.
(2) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés graves 2000-2004) recensées dans l'ensemble des accidents à taux d'alcoolémie connu (accidents avec alcool ou taux positif ou 0,5g/l de sang et plus) + (accidents sans alcool ou taux négatif ou tout taux < 0,5g/l de sang).
(3) Cet indicateur concerne les victimes (conducteurs et passagers) de voitures de tourisme dont la part est établie sur le total des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) recensées dans ces accidents et pour lesquels la rubrique a été renseignée. En moyenne, la part des indéterminés représente pour le cas étudié 15,1 % pour une étendue allant de 2,6 % (Jura) à 36,6 % (Haute-Garonne). En moyenne, sur l'ensemble des impliqués (victimes + indemnes), la part des indéterminés représente 14,1 % pour une étendue allant de 3,2 % (Jura) à 39,7 % (Haute-Garonne).

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2002-2006/1995-1999

	IAL 1995-1999	IAL 2001-2005	IAL 2002-2006	IAL 2006	Évolution 2002-2006 / 1995-1999	Évolution favorable	Évolution défavorable
Ain	1,47	1,3	1,37	1,43	– 6,8 %		
Aisne	1,14	1,2	1,19	1,11	+ 4,4 %		
Allier	1,2	1,3	0,95	1,31	– 20,8 %	++	
Alpes-de-Haute-Provence	0,98	1,29	1,47	2,09	+ 50,0 %		– –
Hautes-Alpes	1	1,16	1,11	1,19	+ 11,0 %		–
Alpes-Maritimes	1,01	1,33	1,23	0,6	+ 21,8 %		– –
Ardèche	0,87	0,98	1,38	2,78	+ 58,6 %		– –
Ardennes	0,77	0,99	1	1,09	+ 29,9 %		– –
Ariège	1,22	1,56	1,67	1,32	+ 36,9 %		– –
Aube	1,44	1,41	1,41	1,29	– 2,1 %		
Aude	1,15	1,27	1,33	1,55	+ 15,7 %		– –
Aveyron	0,96	0,92	0,92	1,05	– 4,2 %		
Bouches-du-Rhône	1,22	1,22	1,17	0,9	– 4,1 %		
Calvados	0,81	0,77	0,83	0,96	+ 2,5 %		
Cantal	0,97	0,98	1,07	1,32	+ 10,3 %		–
Charente	1,14	1,12	1,22	1,27	+ 7,0 %		
Charente-Maritime	1,02	1,12	1,11	0,99	+ 8,8 %		
Cher	1,19	1,3	1,42	1,94	+ 19,3 %		– –
Corrèze	0,98	0,92	0,93	0,99	– 5,1 %		
Corse-du-Sud	1,25	1,84	1,88	2,37	+ 50,4 %		– –
Haute-Corse	1,44	1,46	1,56	1,98	+ 8,3 %		
Côte-d'Or	1,14	0,63	0,56	0,47	– 50,9 %	++	
Côtes-d'Armor	0,78	0,83	0,82	0,84	+ 5,1 %		
Creuse	0,76	0,81	1,03	1,84	+ 35,5 %		– –
Dordogne	1,25	1,02	1,06	0,92	– 15,2 %	++	
Doubs	0,78	0,89	0,93	0,95	+ 19,2 %		– –
Drôme	1,09	1,04	1,06	0,85	– 2,8 %		
Eure	1,22	1,26	1,17	0,99	– 4,1 %		
Eure-et-Loir	1,38	1,27	1,23	1,37	– 10,9 %	+	
Finistère	0,89	0,76	0,82	1,01	– 7,9 %		
Gard	1,36	1,38	1,31	1,01	– 3,7 %		
Haute-Garonne	1,02	0,91	0,92	0,84	– 9,8 %		
Gers	1,38	1,58	1,75	2,5	+ 26,8 %		– –
Gironde	0,96	0,83	0,82	0,57	– 14,6 %	+	
Hérault	1,26	1,28	1,23	1,08	– 2,4 %		
Ille-et-Vilaine	0,73	0,76	0,81	0,81	+ 11,0 %		–
Indre	1,07	1,02	1	1,51	– 6,5 %		
Indre-et-Loire	1,18	1,16	1,14	1,06	– 3,4 %		
Isère	0,97	0,63	0,53	0,49	– 45,4 %	++	
Jura	1,13	1,42	1,58	2,15	+ 39,8 %		– –
Landes	1,2	0,59	0,82	0,81	– 31,7 %	++	
Loir-et-Cher	1,34	1,2	1,23	1,5	– 8,2 %		
Loire	0,97	0,89	0,87	0,79	– 10,3 %	+	
Haute-Loire	1,22	1,02	1,19	2,13	– 2,5 %		
Loire-Atlantique	1,03	0,89	0,9	0,89	– 12,6 %	+	
Loiret	1,14	1,34	1,33	1,3	+ 16,7 %		– –
Lot	1,31	1,19	1,22	1,4	– 6,9 %		
Lot-et-Garonne	1,38	1,49	1,48	1,52	+ 7,2 %		
Lozère	0,75	1,09	1,34	2,14	+ 78,7 %		– –
Maine-et-Loire	0,85	1,15	1,03	0,91	+ 21,2 %		– –
Manche	0,98	0,9	0,94	1,11	– 4,1 %		
Marne	1,09	1,12	1,18	1,19	+ 8,3 %		
Haute-Marne	0,81	1,38	1,5	2,38	+ 85,2 %		– –
Mayenne	1,09	1,08	1	1,07	– 8,3 %		
Meurthe-et-Moselle	1,05	0,96	0,96	0,74	– 8,6 %		
Meuse	1,05	1,13	1,27	1,31	+ 21,0 %		– –
Morbihan	0,85	0,94	0,94	0,77	+ 10,6 %		–
Moselle	1,17	0,88	0,92	1,05	– 21,4 %	++	
Nièvre	0,91	1,11	1,39	1,97	+ 52,7 %		– –

	IAL 1995-1999	IAL 2001-2005	IAL 2002-2006	IAL 2006	Évolution 2002-2006 / 1995-1999	Évolution favorable	Évolution défavorable
Nord	0,66	0,8	0,82	0,67	+ 24,2 %		– –
Oise	1,36	1,5	1,5	2,1	+ 10,3 %		–
Orne	0,92	0,94	0,94	1,01	+ 2,2 %		
Pas-de-Calais	0,79	0,9	0,9	0,73	+ 13,9 %		–
Puy-de-Dôme	1,15	1,3	1,23	1,35	+ 7,0 %		
Pyrénées-Atlantiques	0,87	1,07	1,11	1,47	+ 27,6 %		– –
Hautes-Pyrénées	0,98	1	1,11	1,72	+ 13,3 %		–
Pyrénées-Orientales	1	0,93	1,03	1,1	+ 3,0 %		
Bas-Rhin	0,79	0,95	1	0,99	+ 26,6 %		– –
Haut-Rhin	0,83	0,8	0,79	0,65	– 4,8 %		
Rhône	0,59	0,7	0,75	0,7	+ 27,1 %		– –
Haute-Saône	0,76	1,31	1,5	2,1	+ 97,4 %		– –
Saône-et-Loire	0,94	0,85	0,79	0,75	– 16,0 %	++	
Sarthe	1,02	1,03	1,09	1,19	+ 6,9 %		
Savoie	0,95	0,71	0,65	0,54	– 31,6 %	++	
Haute-Savoie	0,87	1,11	1,12	1,25	+ 28,7 %		– -
Paris	0,7	0,83	0,51	0,87	– 27,1 %	++	
Seine-Maritime	0,86	0,96	0,95	1,25	+ 10,5 %		–
Seine-et-Marne	1,09	0,99	1,08	1,23	– 0,9 %		
Yvelines	0,85	0,72	0,69	0,76	– 18,8 %	++	
Deux-Sèvres	1,13	1,27	1,33	1,47	+ 17,7 %		– –
Somme	1,2	1,19	1,22	1,61	+ 1,7 %		
Tarn	1,54	0,94	1,04	1,87	– 32,5 %	++	
Tarn-et-Garonne	1,35	1,49	1,55	2,18	+ 14,8 %		–
Var	1,17	1,18	1,19	1,07	+ 1,7 %		
Vaucluse	1,43	1,45	1,53	1,58	+ 7,0 %		
Vendée	1,2	1,32	1,32	1,34	+ 10,0 %		–
Vienne	1,07	1,19	1,21	1,06	+ 13,1 %		–
Haute-Vienne	1,04	1,12	1,13	0,85	+ 8,7 %		
Vosges	1,08	1,06	1,03	0,76	– 4,6 %		
Yonne	1,44	1,59	1,65	2,17	+ 14,6 %		–
Territoire de Belfort	0,76	0,99	1,11	1,2	+ 46,1 %		– –
Essonne	0,71	0,69	0,67	0,48	– 5,6 %		
Hauts-de-Seine	0,62	0,65	0,56	0,32	– 9,7 %		
Seine-Saint-Denis	0,79	0,95	0,97	1,11	+ 22,8 %		– –
Val-de-Marne	0,8	0,93	0,99	1,07	+ 23,8 %		– –
Val-d'Oise	0,68	0,72	0,79	1	+ 16,2 %		– –

Signification des légendes :

Évolution favorable

+ +	Forte progression : évolution à la baisse égale ou supérieure à 15 %
+	Progression : évolution à la baisse comprise entre 10 et 14 %
	Progression légère ou stable : évolution à la baisse inférieure à 10 %

Évolution défavorable

– –	Forte régression : évolution à la hausse égale ou supérieure à 15 %
–	Régression : évolution à la hausse comprise entre 10 et 14 %
	Régression légère ou stable : évolution à la hausse inférieure à 10 %

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE DES INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL)

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

Les catégories de réseaux

Cinq catégories de réseaux sont distinguées :

– quatre en « rase campagne » (tout ce qui est hors panneaux d'entrée et sortie d'agglomération ou en agglomération de moins de 5 000 habitants) en distinguant les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales et le reste du réseau ;

– la catégorie réseau urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants dans le cadre de la méthodologie IAL, *cf.* exposition au risque).

L'indicateur de risque

Le choix du nombre de tués sur cinq ans s'explique parce que le nombre de tués est un indicateur plus fiable que le nombre de victimes ou de victimes graves et que travailler sur cinq ans assure une variation aléatoire moindre.

L'exposition au risque

Pour chaque catégorie de réseaux, un indicateur d'exposition au risque a été déterminé :

– pour les autoroutes, routes nationales, routes départementales et autres voies, l'indicateur retenu est le parcours (en véhicules x kilomètres). Ce parcours est connu pour les autoroutes et routes nationales, et estimé partiellement pour les routes départementales. Pour la catégorie « autres voies », il est considéré proportionnel à celui sur routes départementales suivant le rapport du nombre de tués sur les deux réseaux ;

– pour le milieu urbain, l'indicateur d'exposition au risque retenu est la population des entités urbaines de plus de 5 000 habitants ayant un centre bourg de 5 000 habitants et plus.

Formule

On définit l'IAL pour chaque département par la formule suivante :

$$\text{IAL} = \frac{\text{Nombre de tués}}{\text{Nombre de tués que le département aurait eu s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}$$

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 (= 0,5 x 56)	100 (= 2,08 x 48)	237 (= 2,1 x 113)	365 = 28 + 100 + 237
Risque relatif du département (risque du département/risque France entière)	1,04 (= 0,52/0,50)	1,58 (= 3,29/2,08)	1,53 (= 3,21/2,1)	

IAL = 550/365 = **1,51**.

Ce département a eu au cours des cinq dernières années 158 morts sur les routes nationales pour un parcours de 48 millions de véhicules x kilomètres, soit un taux de risque pour le département de 3,29. Si ce département avait eu le même taux de risque que la France entière sur ces routes nationales, soit 2,08, il aurait eu 100 tués sur routes nationales. Globalement, sur l'ensemble de ces trois réseaux, ce département a un risque supérieur de 50 % au risque de l'ensemble des départements français.

L'accidentologie des régions

Comme pour les départements, depuis 2001, l'Observatoire publie des données comparatives interrégionales fondées sur le calcul des indicateurs d'accidentologie locale. Nous avons choisi dans le présent chapitre de donner tout d'abord les principaux résultats des IAL 2002-2006. Sont ensuite présentés les principaux chiffres de l'accidentalité des régions et l'évolution des IAL. Pour plus d'explications sur la méthode et les définitions utilisées on se reportera au chapitre sur l'accidentologie des départements.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE

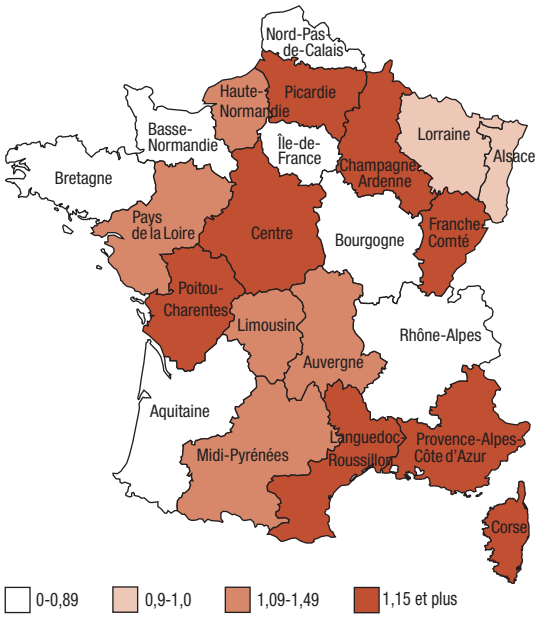
IAL 2002-2006

	Tués 2002-2006							2006
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	IAL tués	IAL tués
Alsace	11,2	0,95	71,1	0,90	17,7	0,87	0,90	0,79
Aquitaine	5,0	0,84	79,7	0,84	15,3	1,11	0,86	0,64
Auvergne	4,2	0,71	80,1	1,10	15,8	1,34	1,10	1,73
Basse-Normandie	3,0	0,78	83,8	0,89	13,3	1,38	0,89	0,89
Bourgogne	11,5	1,15	76,3	0,84	12,1	1,34	0,87	0,82
Bretagne	0,7	1,19	86,3	0,77	13,0	0,84	0,85	0,70
Centre	9,4	1,25	78,1	1,25	12,5	1,19	1,23	1,27
Champagne-Ardenne	6,6	1,07	83,3	1,32	10,1	0,92	1,24	1,26
Corse			83,6	1,51	16,4	2,06	1,69	2,13
Franche-Comté	5,1	1,18	79,9	1,17	15,0	1,56	1,21	1,33
Haute-Normandie	5,5	0,82	71,4	0,97	23,1	1,48	1,03	1,10
Ile-de-France	13,8	0,96	40,8	0,80	45,4	0,68	0,78	1,31
Languedoc-Roussillon	7,7	0,98	76,5	1,28	15,8	1,40	1,24	1,11
Limousin	7,1	0,94	79,6	1,03	13,4	1,39	1,04	0,95
Lorraine	8,6	0,96	76,3	1,03	15,0	0,91	0,99	1,18
Midi-Pyrénées	4,3	0,63	78,0	1,15	17,7	1,58	1,12	1,25
Nord-Pas-de-Calais	13,8	1,26	58,1	0,78	28,1	0,82	0,85	0,73
Pays de la Loire	3,6	0,83	82,5	1,04	13,9	1,03	1,05	0,90
Picardie	7,7	1,16	81,3	1,37	11,1	1,11	1,31	1,44
Poitou-Charentes	3,6	0,94	83,2	1,13	13,2	1,72	1,20	0,95
PACA	9,1	1,17	60,2	1,20	30,6	1,40	1,24	1,16
Rhône-Alpes	9,9	0,98	73,5	0,82	16,6	0,82	0,83	0,78
Métropole	**7,6**	**1**	**73,1**	**1**	**19,3**	**1**	**1**	**1**

Sachant que les taux de risque sur cette période 2002-2006 sont de 0,33 pour les autoroutes et 1,2 pour l'ensemble des routes nationales et départementales. Seule la région Corse ne dispose pas de réseau autoroutier.

Parmi les meilleurs résultats, on trouve les régions à forte caractéristique urbaine : Île-de-France (0,78), Rhône-Alpes (0,83) et Nord-Pas-de-Calais (0,85). Ensuite, pour la Bretagne (0,85), c'est pour l'essentiel, la forte part du réseau de routes nationales à 2 x 2 voies qui explique ce bon résultat aboutissant au plus faible risque enregistré sur le réseau des routes nationales et départementales (0,77).

IAL 2002-2006 PAR RÉGION



LES RÉSULTATS 2006

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers) (1)	Tués par million habitants (2006)	Part population urbaine (2)
	2006	2005	2006	2005	2006	2005			
Alsace	1 697	2 085	107	114	2 158	2 668	1 794	60	75,1
Aquitaine	4 227	4 523	283	333	5 455	5 841	3 045	93	69,7
Auvergne	1 764	1 817	131	141	2 221	2 398	1 326	99	59,6
Basse-Normandie	1 291	1 518	114	144	1 752	2 066	1 442	79	53,9
Bourgogne	1 782	2 065	189	208	2 322	2 609	1 623	116	57,3
Bretagne	2 818	2 949	230	252	3 675	3 785	3 021	76	64,5
Centre	2 764	2 859	293	307	3 522	3 778	2 482	118	65,9
Champagne-Ardenne	1 290	1 512	141	168	1 688	2 006	1 336	106	62,8
Corse	780	845	40	35	1 076	1 138	273	147	62,3
Franche-Comté	1 004	1 224	109	147	1 298	1 584	1 139	96	58,8
Haute-Normandie	1 652	1 754	115	154	2 165	2 293	1 802	64	69
Île-de-France	21213	20 955	426	465	25415	25 378	11 291	38	96,1
Languedoc-Roussillon	3 345	3 305	274	319	4 394	4 347	2 462	111	75,3
Limousin	1 050	1 124	71	82	1 331	1 457	722	98	51,8
Lorraine	2 274	2 672	168	213	2 980	3 562	2 331	72	72,6
Midi-Pyrénées	3 472	3 610	284	330	4 470	4 707	2 701	105	64,5
Nord-Pas-de-Calais	3 837	3 817	212	255	4 910	4 878	4 028	53	87
Pays de la Loire	3 689	3 778	300	314	4 714	4 787	3 358	89	65,3
Picardie	1 828	1 919	222	194	2 408	2 498	1 875	118	61,2
Poitou-Charentes	1 742	1 984	175	221	2 161	2 459	1 691	103	52,9
PACA	10450	11 253	384	453	13543	14 502	4 703	82	91,6
Rhône-Alpes	6 340	6 957	441	469	8 467	9 335	5 896	75	77,4
Métropole	**80 309**	**82 440**	**4 709**	**5 318**	**102 125**	**108 076**	**60 340**	88	75,5

Sources : ONISR – fichier des accidents ; (1) INSU, estimations localisées de population – données provisoires au 1er janvier 2004 ; (2) – recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2002-2006/1995-1999

	IAL 1995-1999	IAL 2000-2004	IAL 2001-2005	IAL 2002-2006	IAL 2005	IAL 2006	Évolution 2002-2006/ 1995-1999	Évolution favorable	Évolution défavorable
Alsace	0,81	0,85	0,88	0,90	0,82	0,79	+ 11,1 %		– –
Aquitaine	1,07	0,91	0,89	0,86	0,84	0,64	– 19,6 %	++	
Auvergne	1,16	1,16	1,21	1,10	1,21	1,73	– 5,2 %	+	
Basse-Normandie	0,88	0,85	0,85	0,89	0,85	0,89	+ 1,1 %		
Bourgogne	1,08	0,91	0,89	0,87	0,88	0,82	– 19,4 %	++	
Bretagne	0,81	0,81	0,82	0,85	0,77	0,70	+ 4,9 %		–
Centre	1,22	1,24	1,23	1,23	1,25	1,27	+ 0,8 %		
Champagne-Ardenne	1,03	1,15	1,20	1,24	1,40	1,26	+ 20,4 %		– –
Corse	1,36	1,62	1,61	1,69	1,41	2,13	+ 24,3 %		– –
Franche-Comté	0,85	1,01	1,11	1,21	1,32	1,33	+ 42,4 %		– –
Haute-Normandie	1,00	1,04	1,07	1,03	0,93	1,10	+ 3,0 %		–
Île-de-France	0,80	0,81	0,81	0,78	0,81	1,31	– 2,5 %		
Languedoc-Roussillon	1,21	1,21	1,24	1,24	1,29	1,11	+2,5 %		
Limousin	0,96	1,01	0,99	1,04	1,04	0,95	+ 8,3 %		– –
Lorraine	1,10	1,01	0,97	0,99	1,04	1,18	– 10,0 %	++	
Midi-Pyrénées	1,17	1,05	1,07	1,12	1,25	1,25	– 4,3 %	+	
Nord-Pas-de-Calais	0,72	0,83	0,84	0,85	0,89	0,73	+ 18,1 %		– –
Pays de la Loire	1,02	1,08	1,07	1,05	1,00	0,90	+ 2,9 %		
Picardie	1,25	1,32	1,31	1,31	1,14	1,44	+ 4,8 %		–
Poitou-Charentes	1,08	1,13	1,16	1,20	1,20	0,95	+ 11,1 %		– –
PACA	1,17	1,25	1,26	1,24	1,28	1,16	+ 6,0 %		– –
Rhône-Alpes	0,92	0,87	0,84	0,83	0,79	0,78	– 9,8 %	++	

Signification des légendes :

Évolution favorable

++	Forte progression : évolution à la baisse égale ou supérieure à 6 %
+	Progression : évolution à la baisse comprise entre 3 et 5 %
	Progression légère ou stable : évolution à la baisse inférieure à 3 %

Évolution défavorable

– –	Forte régression : évolution à la hausse égale ou supérieure à 6 %
–	Régression : évolution à la hausse comprise entre 3 et 5 %
	Régression légère ou stable : évolution à la hausse inférieure à 3 %

Les usagers : comportements et santions

Présentation d'ensemble et méthodologie des vitesses et des interdistances

Depuis plusieurs années, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière fait réaliser par une société d'études spécialisée (ISL : Institut de sondages Lavialle) des mesures de vitesse, indépendantes de celles pratiquées par les forces de l'ordre, sur les différents réseaux routiers. Ces données représentent environ 200 000 observations par an et font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site Internet de l'Observatoire (« l'Observatoire des vitesses [14] ») 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.

PLAN DE SONDAGE

Le plan de sondage a été défini de la façon suivante : ont été retenues des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes « vitesse moyenne », il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau considéré : c'est une vitesse moyenne dite « libre », caractérisant alors le niveau de sécurité désiré et non un temps de parcours réel du conducteur au volant.

Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit) représentatifs du réseau routier français ont été retenus. Les enquêteurs – environ cinquante – se rendent successivement sur tous les points à observer suivant une répartition prédéfinie des jours dans le mois et des tranches horaires, puis tous les quatre mois sur les mêmes points à la même heure et au même type de jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les types de jours et toutes les tranches horaires entre 9 heures 30 et 16 heures 30 le jour et entre 22 heures et 2 heures la nuit. La quasi-totalité des mesures de jour, ainsi que la totalité des mesures de nuit est donc réalisée en dehors des heures de pointe. 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 plus de 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées (220 813 observations en 2006).

MÉTHODE DE MESURE

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

MESURE DE L'INTERDISTANCE

Les cinémomètres se déclenchent lors du passage du nez de chaque véhicule. Pour obtenir des mesures réellement « intervéhiculaires » il faut mesurer le temps entre l'arrière du véhicule observé et le nez de celui qui le suit. L'algorithme de calcul du temps intervéhiculaire intègre donc une opération pour retrancher la longueur du véhicule observé.

Selon le type de véhicule observé, les valeurs moyennes ci-dessous sont retranchées :
- 1,8 m pour les deux-roues non immatriculés ;
- 2 m pour les deux-roues immatriculés ;
- 4 m pour les VL ;
- 6,4 m pour les camionnettes ;
- 10,7 m pour les camions à deux essieux ;
- 15,5 m pour les trois essieux ;
- 18,4 m pour les quatre essieux et plus ;
- 12 m pour les transports en commun.

Par ailleurs, les partitions en fonction de la vitesse sont établies à partir de la mesure de la vitesse du véhicule qui suit.

14. 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	**Elèves conducteurs et conducteurs novices** (moins de deux ans de permis, hors intempéries)
Autoroutes	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
Routes à deux chaussées séparées	110 km/h	100 km/h	50 km/h		100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
Agglomérations	50 km/h (1)				

(1) Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules lourds en France (jusqu'au 31 décembre 2006) :

	Poids lourds		**Transports de matières dangereuses**	**Transports exceptionnels**	**Transports de personnes**		
	12 tonnes et moins	**plus de 12 tonnes**			**9 places au plus et 12 tonnes au plus**	**Transports en commun > 9 places**	
						10 tonnes au plus (droit commun)	**> 10 tonnes**
Autoroutes	110 km/h	90 km/h	80 km/h	80 km/h	110 km/h	130 km/h	90 km/h *(100 km/h pour les véhicules équipés d'un ABS)*
Routes à caractère prioritaire	80 km/h *(100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC *)*	80 km/h	60 km/h *(70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)*	60 km/h *(70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)*	80 km/h *(100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC *)*	90 km/h *(110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC *)*	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h *(60 km/h pour les ensembles de véhicules)*	60 km/h	60 km/h	80 km/h	90 km/h *(110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC *)*	90 km/h
Agglomérations	50 km/h (80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris)						

* : Terre-plein central.
Source : DSCR – SR/V.

Résultats synthétiques vitesse et ceinture

NOTE SUR LA MÉTHODOLOGIE

Les observations « vitesse » ont porté en 2006 sur 220 813 véhicules de toutes catégories dont 177 968 voitures de tourisme, 25 025 poids lourds et 1 241 motos. 7 % de ces mesures ont été réalisées la nuit. 129 184 véhicules ont par ailleurs été observés pour le port de la ceinture aux places avant dont 42 082 en milieu urbain. Enfin, 5 054 véhicules ont été observés pour le port de la ceinture aux places arrière dont 2 175 en milieu urbain.

Les indicateurs synthétiques sur les vitesses et le port de la ceinture

La lecture et l'interprétation des nombreuses données recensées et mises en forme par l'Institut de sondages Lavialle (ISL) réalisant les sondages vitesse et ceinture pour le compte du ministère autorisent une analyse très fine des différents paramètres. Elles ne donnent pas en revanche, du fait du morcellement de l'information, une vision globale de la situation et à son évolution.

En effet, pour rendre compte de l'évolution globale du comportement de l'usager en matière de respect des limites de vitesse et du port de la ceinture de sécurité, il faut disposer d'indicateurs globaux ou « synthétiques » qui puissent la résumer, pour l'ensemble du réseau, de jour comme de nuit, indépendamment des conditions météorologiques.

C'est pour ces raisons que la méthode employée pour bâtir la plupart des indicateurs fait appel à une pondération des observations selon le poids du réseau, à partir des données de répartition du trafic.

La pondération des observations s'opère, dans un premier temps, par types de réseaux, en tenant compte de leurs poids respectifs. C'est ainsi que les autoroutes de liaison « participent » au résultat final à hauteur de 12 %, les autoroutes de dégagement pour 7,5 %, les routes nationales pour 17,4 %, les routes départementales pour 36,7 % et le milieu urbain pour 28,2 %.

Ces hypothèses de répartition du trafic sur les différents types de réseaux sont basées au départ sur les données consignées dans le 37e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation portant sur l'année 1999, puis plus finement, pour les répartitions entre les différents types d'autoroutes (de liaison ou de dégagement) et de profils de routes nationales (2 x 2 voies, 2 ou 3 voies), sur les recensements effectués pour établir les indicateurs d'accidentologie locale.

Pour l'observation du port de la ceinture en milieu urbain, la pondération s'effectue en fonction de la population respective des agglomérations concernées.

Signalons enfin que les points d'observations pour les vitesses sont situés en rase campagne à plus de cinq kilomètres d'un radar automatique fixe et à plus de trois kilomètres en milieu urbain, pour que les mesures ne soient pas faussées par la présence de ces radars.

L'enjeu vitesse

La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. Le lien entre vitesse et accident a été étudié par de nombreux chercheurs, à partir des vitesses moyennes ou des vitesses individuelles. L'étude de Nilsson en 1982 constitue une référence. On peut citer également des études plus récentes comme celles d'Elvik de Fynch et de Taylor.

Au vu des résultats des différentes études, l'Observatoire a adopté une méthode simple pour évaluer l'impact de l'évolution des vitesses sur le nombre de personnes tuées. Elle consiste à estimer que chaque kilomètre/heure en moins équivaut à un gain de 4 % du nombre de personnes tuées dans les accidents. L'évaluation des gains estimés si les usagers respectaient les limitations de vitesse nécessite d'évaluer la baisse de la vitesse moyenne si tous les conducteurs qui dépassent la limitation de vitesse roulaient à la vitesse limite, puis à appliquer la formule ci-dessus indiquée.

LES RÉSULTATS

La vitesse

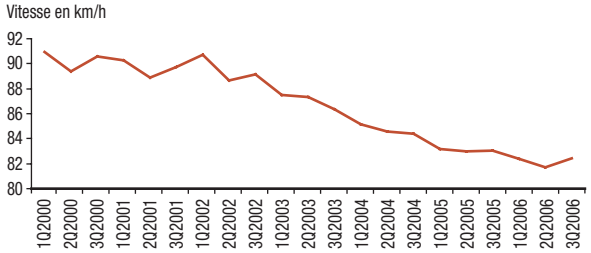
Les indicateurs suivis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière portent sur plusieurs séries d'observations. Nous présentons ici celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes français qui synthétisent l'évolution globale du comportement concernant la catégorie d'usagers la plus représentée ; ensuite les dépassements des vitesses maximales autorisées pour trois catégories de véhicules : voitures de tourisme, motos et poids lourds ; enfin les comportements extrêmes analysés à travers deux indicateurs : les grands excès de vitesse (dépassement de plus de 30 km/h des vitesses limites) et les très grandes vitesses (sur autoroutes de liaison). Par ailleurs un dernier paragraphe est consacré aux différences de comportement entre les usagers circulant la nuit et ceux circulant le jour.

La vitesse moyenne

Celle-ci a été recueillie et analysée pour les voitures de tourisme circulant de jour sur l'ensemble du réseau

métropolitain français urbain comme de rase campagne. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'Observatoire ne dispose pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2 x 2 voies et les routes départementales. Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

Évolution de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les VL tous réseaux confondus



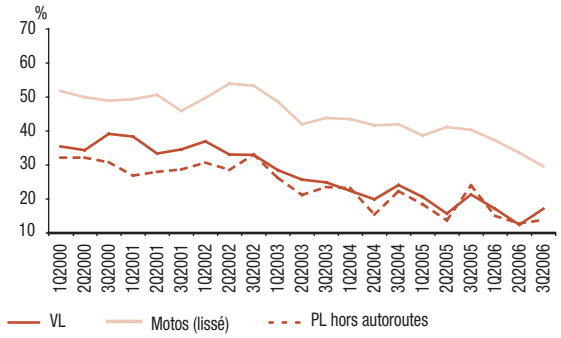
L'examen de la courbe ci-dessus permet de suivre l'évolution de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes français sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2000. On observe une diminution régulière de la vitesse à partir du pic du premier quadrimestre 2002, malgré une légère augmentation fin 2006. Depuis cette date ce sont plus de 8 km/h qui ont été gagnés (de 90,7 km/h à 82,4 km/h fin 2006), soit 9,1 %.

On constate également que cette décroissance connaît un ralentissement depuis le début de l'année 2005.

Les dépassements de la vitesse limite

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des sept années de 2000 à 2006 sur les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées, pour les voitures de tourisme, les motos et les poids lourds. Pour les motos, les valeurs ont été lissées en retenant une moyenne sur trois quadrimestres, le faible effectif observé par quadrimestre aboutissant à de trop fortes amplitudes de variation.

Taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées



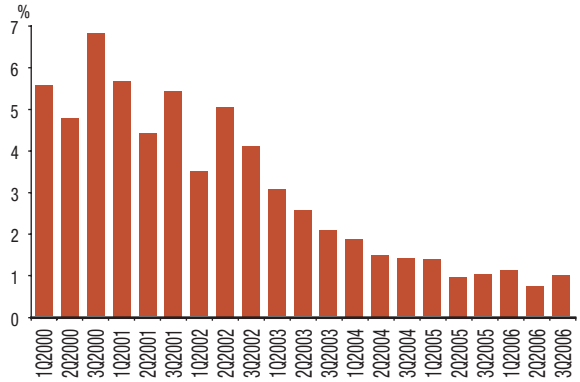
L'examen des courbes permet de mettre en relief une baisse régulière des dépassements de vitesse depuis le début de l'année 2002, pour les trois catégories de véhicules observées et notamment pour les voitures de tourisme. Pour ces dernières, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour la première fois sous les 20 % en 2004 et les 13 % au cours de 2006. On a assisté cependant à une remontée de ce taux fin 2006, où il atteignait 17,1 %. Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les autres catégories de véhicules, notamment pour les motos. En fin d'année 2006, ces taux se situaient cependant aux alentours de 30 % pour les motos, et de 15 % pour les poids lourds.

Les grands excès de vitesse

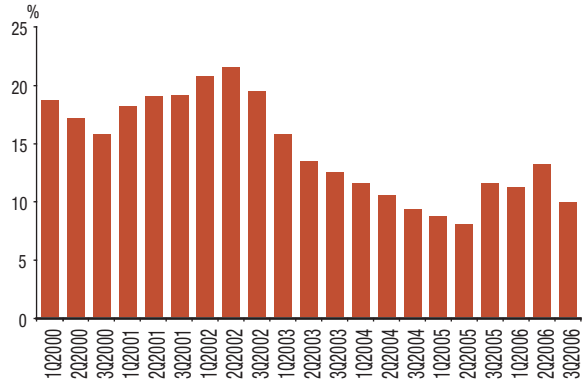
L'évolution du pourcentage de dépassements de plus de 30 km/h de la vitesse limite autorisée est illustrée par les deux graphiques qui suivent.

S'agissant des voitures de tourisme, on peut observer une diminution rapide et régulière de cet indicateur depuis le début de l'année 2002. Fin 2006, cette proportion de grands excès de vitesse a été divisée par cinq par rapport à cette période. On constate pour les motos une proportion nettement plus élevée de grands excès de vitesse et une diminution plus faible de ceux-ci dans le temps, même si, en ce qui concerne cette catégorie d'usagers, des progrès ont également été accomplis depuis trois ans.

Véhicules de tourisme
% de dépassements > à 30 km/h des vitesses limites



Motos
% de dépassements > à 30 km/h des vitesses limites



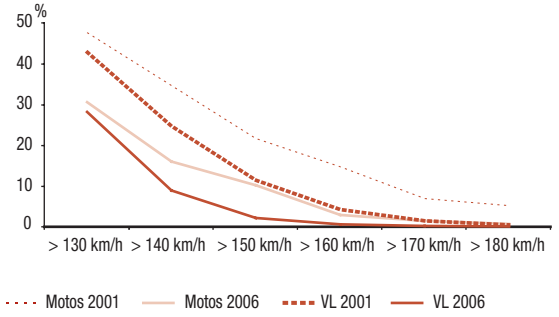
Les vitesses élevées

Les vitesses élevées ont été observées sur les autoroutes de liaison, terrain où elles peuvent le mieux « s'exprimer ». On a ici retenu les vitesses pratiquées par deux catégories d'usagers, les motocyclistes et les conducteurs de voitures

de tourisme et observé leurs évolutions entre 2001 et 2006. On constate que les progrès en matière de comportement sont particulièrement marqués pour les usagers de VL et que les vitesses supérieures à 150 km/h ont pratiquement disparu en 2006 (0,6 %), alors qu'elles représentaient encore 4,2 % en 2001. Pour les motos, les progrès sont aussi évidents, avec une situation actuelle pour les très grands excès qui présente des similitudes avec celle de l'automobiliste de 2001.

Autoroutes de liaison

Proportion d'usagers de VL et motos au-delà d'un certain seuil de vitesse – comparaison 2001-2006



La vitesse de nuit

Globalement, la vitesse moyenne des automobilistes est sensiblement plus élevée la nuit que le jour : on constate une vitesse moyenne de 80,2 km/h la nuit contre 78,8 km/h le jour en 2006 sur les réseaux où la comparaison peut être faite (c'est-à-dire sans les routes nationales à 2 x 2 voies et le réseau départemental). On observe en revanche sur les autoroutes de liaison une vitesse moyenne nettement moins élevée la nuit que le jour. Sur les autres réseaux, les vitesses pratiquées la nuit sont plus élevées, et plus particulièrement sur les réseaux « de transition », par opposition aux réseaux où la vitesse est établie : autoroutes de dégagement, traversées d'agglomérations sur routes nationales et voies d'entrée/sortie d'agglomérations. Sur autoroutes de liaison, les motocyclistes roulent globalement plus vite la nuit, mais on distingue deux groupes aux deux extrémités de l'échelle des vitesses, les vitesses médianes étant plus rares que de jour.

L'enjeu vitesse : le respect des limitations

En étudiant les distributions des vitesses relevées sur tous les types de réseaux par les différentes catégories de véhicules, on a pu déterminer que si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse (dans cet exercice, on a placé l'ensemble des conducteurs en dépassement dans la tranche qui précède immédiatement la valeur limite) ce sont près de 5 km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de l'ordre de 20 % de tués en moins, c'est-à-dire, sur l'année 2006, environ 950 vies sauvées.

LA CEINTURE

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes constituantes du panel. Elle a tout d'abord été appliquée à l'année 1992, afin d'obtenir une base de référence stable, et ensuite aux cinq dernières années 2002 à 2006.

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	2002	2003	2004	2005	2006
80,6 %	91,1 %	95,1 %	96,4 %	97,0 %	97,2 %

On constate donc, que depuis 2002, la valeur de ce taux est en net progrès et qu'il se rapproche désormais du taux maximum de 100 %. Même, si les progrès sur le taux de port des ceintures à l'avant ne pourront désormais qu'être limités, ils représentent encore un enjeu important pour la sécurité routière car ce petit nombre d'usagers qui ne portent pas la ceinture est surreprésenté dans les victimes d'accidents ; par ailleurs les efforts doivent porter de plus en plus sur le port de la ceinture à l'arrière qui est plus faible, de l'ordre de 80 % en 2006, en net progrès cependant par rapport à 2005.

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	2002	2003	2004	2005	2006	2006 intempéries
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**126**	124	121	*119*	*119*	113
% de dépassement de la vitesse limite	**49**	42	*32*	34	34	42
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**31**	22	*13*	16	14	19
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**112**	**112**	111	*109*	*109*	110
% de dépassement de la vitesse limite	57	**58**	53	*49*	51	66
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**36**	34	28	*24*	26	35
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**112**	109	104	*99*	100	102
% de dépassement de la vitesse limite	**58**	50	42	32	*27*	38
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**39**	28	20	14	*9*	13
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**90**	87	85	83	*82*	83
% de dépassement de la vitesse limite	**52**	43	42	34	*31*	43
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**28**	21	20	15	*13*	18
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**61**	57	55	53	52	53
% de dépassement de la vitesse limite	**80**	72	65	60	53	53
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**48**	35	27	23	*17*	21
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**52**	50	49	48	*47*	45
% de dépassement de la vitesse limite	**54**	47	45	43	*36*	17
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**24**	17	14	13	*9*	7
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**59**	57	55	55	*54*	52
% de dépassement de la vitesse limite	**77**	72	65	68	*63*	54
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**43**	36	27	29	*23*	18

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles (colonne « intempéries » exceptée).
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Excepté sur les routes nationales à 2 x 2 voies, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont égales ou en retrait par rapport à 2005 et apparaissent dans le tableau comme les plus faibles de ces cinq dernières années. Entre 2002 et 2006, les progrès sont cependant particulièrement nets sur les routes nationales à 2 x 2 voies (– 12 km/h) et sur les réseaux des routes limitées à 90 km/h (– 8 km/h), ainsi que lors des traversées de petites agglomérations sur routes nationales. En revanche les vitesses pratiquées sur les autoroutes de dégagement sont restées quasiment stables au cours de cette période. Rappelons que ces mesures de vitesse sont réalisées loin de tout radar automatique.

En milieu urbain, des progrès ont également été constatés en 2006, même si l'essentiel du changement de comportement apparaît au cours de l'année 2003.

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont également en baisse, souvent importante, sur tous les réseaux, excepté sur les autoroutes de dégagement et les autoroutes de liaison où les résultats les plus bas enregistrés en 2004 n'ont pas été dépassés. Parmi les baisses les plus importantes, on a enregistré ainsi en 2006, par rapport à 2005, – 7 points sur les routes nationales en traversée d'agglomération et les centres des agglomérations moyennes et – 5 points sur les routes nationales à 2 x 2 voies et les entrées d'agglomérations moyennes.

Les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites subissent des variations du même ordre, les taux 2006 étant en progrès sur tous les réseaux excepté sur les autoroutes de dégagement.

Par ailleurs, même si dans l'absolu les chiffres sont en baisse, on constate que la vitesse moyenne se situe encore au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (entre 2 et 4 km/h), excepté lors de la traversée des centres des agglomérations moyennes.

Nous avons isolé, d'autre part, les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorologiques défavorables (pluie, neige, grêle, vent fort...). Ils sont présentés dans le tableau des vitesses dans la colonne « intempéries ».

Les conducteurs **ne réduisent pas leur vitesse en cas d'intempéries ou ils la réduisent insuffisamment**. On constate en effet que l'infractionnisme sous intempéries est généralement plus important que l'infractionnisme sans intempéries.

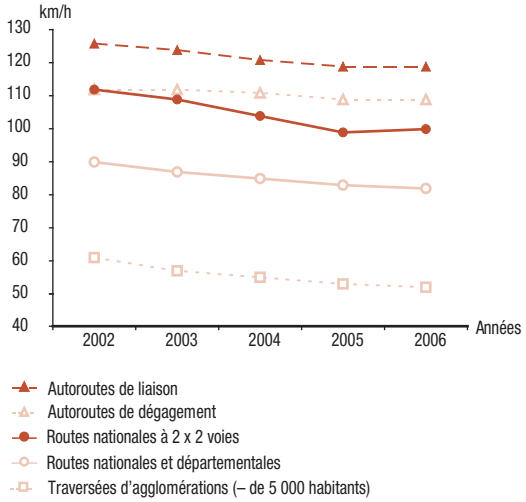
En milieu urbain, du fait des vitesses pratiquées, l'effet des conditions météorologiques est moins sensible.

Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant synthétise l'information :

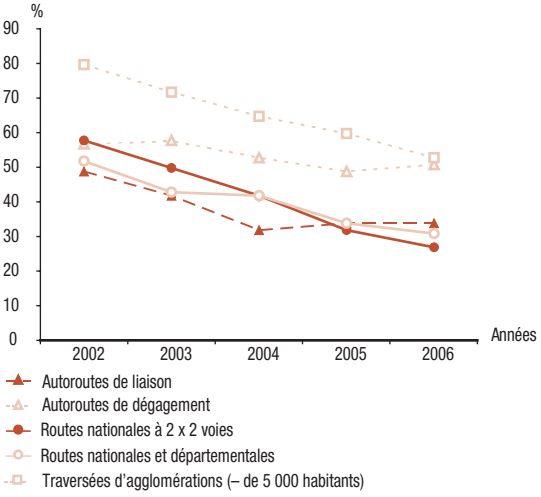
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	2,0 %	0,5 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	6,9 %	1,6 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	2,5 %	0,8 %
Routes nationales à deux ou trois voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	2,5 %	0,8 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	3,9 %	0,9 %
Artères en centre-ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	1,4 %	0,2 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	5,3 %	1,2 %

Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur les autoroutes de liaison, entre 90 et 120 km/h sur les autoroutes de dégagement et sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 80 et 100 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

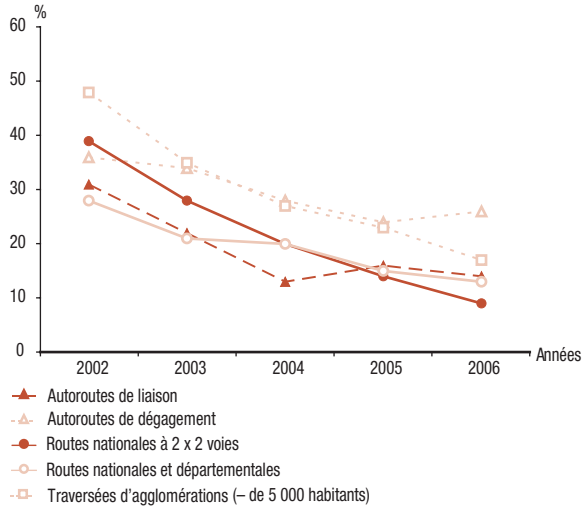
Vitesses moyennes pratiquées de jour



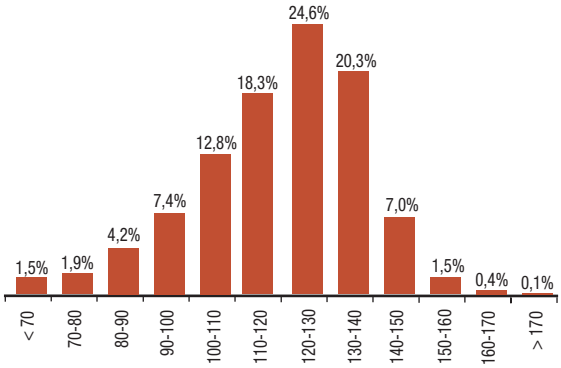
% de dépassement de la vitesse limite



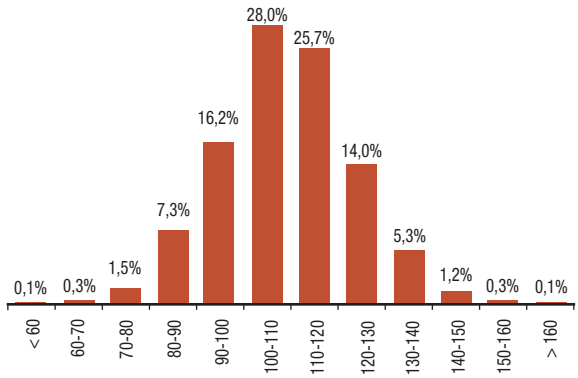
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



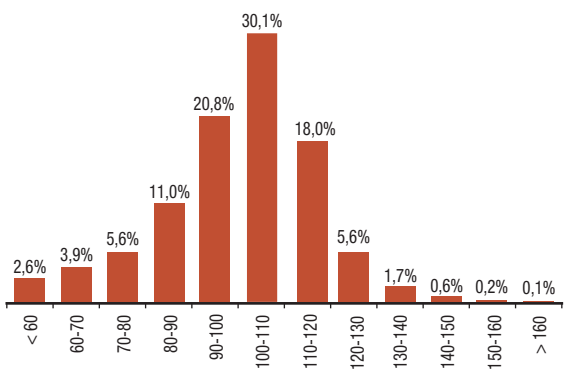
Autoroutes de liaison



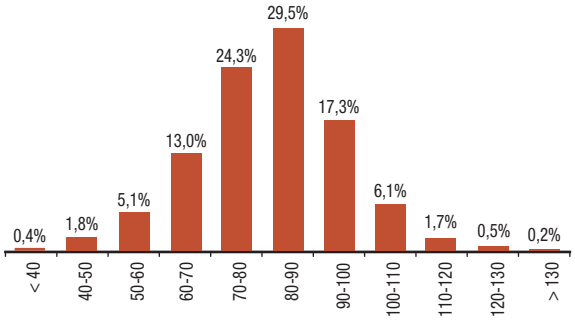
Autoroutes de dégagement



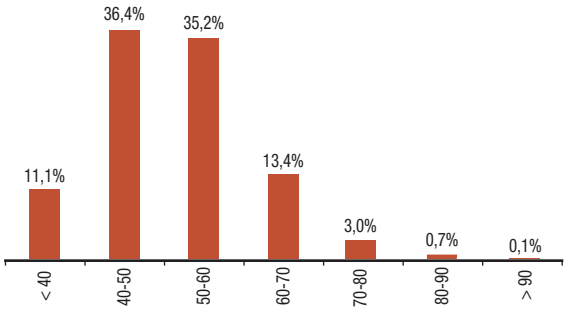
Routes nationales à 2 x 2 voies



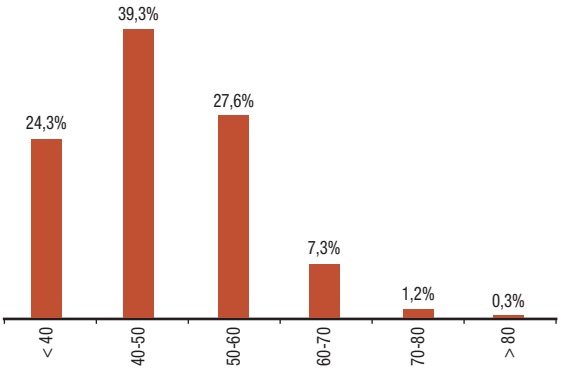
Routes nationales à 90 km/h et routes départementales



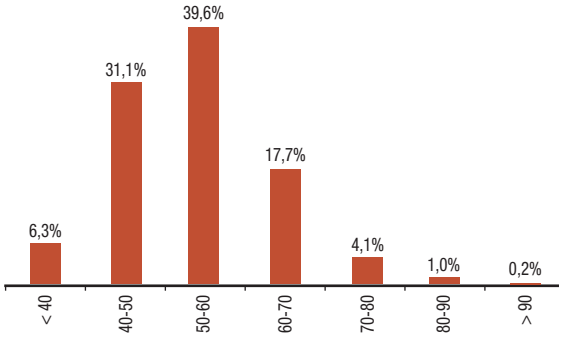
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes



Entrées/sorties des agglomérations moyennes



Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**121**	114	116	114	*113*
% de dépassement de la vitesse limite	34	**37**	23	22	*19*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	**26**	11	10	*9*
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**121**	117	114	114	*113*
% de dépassement de la vitesse limite	**75**	65	60	*55*	57
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**54**	41	35	*30*	32
Routes nationales à deux ou trois voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**92**	88	86	83	*82*
% de dépassement de la vitesse limite	**54**	44	41	33	*29*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**32**	23	20	16	*11*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**64**	63	59	59	*58*
% de dépassement de la vitesse limite	84	**85**	76	74	*71*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**58**	55	42	45	*36*
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	53	**54**	51	50	*48*
% de dépassement de la vitesse limite	58	**62**	50	43	*40*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	23	**27**	18	14	*13*
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	62	**63**	61	61	*58*
% de dépassement de la vitesse limite	85	**88**	82	80	*77*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	53	**55**	52	49	*38*

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
NB : il n'y a pas de mesures la nuit sur les routes nationales à 2 x 2 voie ainsi que sur le réseau des routes départementales.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

En ce qui concerne la circulation de nuit, on observe que les progrès réalisés en 2005 ont été poursuivis en 2006. Entre 2002 et 2006, les baisses les plus importantes concernent les routes nationales (– 10 km/h) et les autoroutes, qu'elles soient de liaison ou de dégagement (– 8 km/h).

On constate également que mis à part les autoroutes de liaison où les vitesses moyennes sont inférieures de 6 km/h, **les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour**, l'écart le plus important concernant les traversées des petites agglomérations par les routes nationales (+ 6 km/h) puis les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes et les autoroutes de dégagement (+ 4 km/h).

Les taux de dépassement des vitesses limites de nuit sont également supérieurs aux taux de dépassement de jour sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison (– 15 points pour le taux de dépassement et – 5 points pour le taux de dépassement de plus de 10 km/h). Les écarts les plus importants ont été constatés sur les routes nationales en traversées d'agglomérations (respectivement + 18 et + 19 points). La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit que le jour sur les réseaux de rase campagne. La principale raison de ces résultats doit provenir de l'effet de la baisse de trafic sur les vitesses qui est plus fort en milieu urbain et sur les autoroutes de dégagement.

Même si les progrès réalisés ces dernières années sont sensibles, c'est encore plus de la moitié des conducteurs qui dépasse les vitesses limites sur les autoroutes de dégagement, et près des trois quarts lors de la traversée de petites agglomérations par route nationale et près de quatre sur cinq sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes.

Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992, les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE DEUX ESSIEUX (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	*95*	96	96	**97**	**97**
Autoroutes de dégagement (2)	*90*	91	**92**	91	**92**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	**96**	95	93	*90*	91
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	**79**	**79**	*78*	*78*	*78*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	**56**	53	52	51	*50*

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle. Les données 2006 sont basées sur 2 652 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de deux essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
< 40	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,8 %	12,9 %
40-50	0,0 %	0,2 %	0,1 %	1,4 %	**41,0 %**
50-60	0,2 %	0,5 %	1,6 %	7,0 %	**34,4 %**
60-70	1,2 %	2,0 %	3,6 %	11,5 %	9,0 %
70-80	2,7 %	8,3 %	11,4 %	**23,4 %**	2,1 %
80-90	26,1 %	**32,0 %**	**32,2 %**	**30,4 %**	0,3 %
90-100	**43,9 %**	**36,5 %**	29,9 %	16,5 %	0,3 %
100-110	10,6 %	12,1 %	15,9 %	6,5 %	0,0 %
110-120	9,7 %	7,4 %	4,5 %	2,0 %	0,0 %
> 120	5,6 %	0,9 %	0,5 %	0,5 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	91	91	**92**	**92**	*90*
Autoroutes de dégagement (2)	*81*	88	**90**	**90**	**90**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	88	**92**	89	86	*83*
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	81	**82**	79	80	*76*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	**61**	59	53	52	*50*

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle. Les données 2006 sont basées sur 2 004 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de trois essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
< 40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,0 %	15,3 %
40-50	0,0 %	0,2 %	0,8 %	2,2 %	**39,6 %**
50-60	0,0 %	0,0 %	4,4 %	13,2 %	**34,2 %**
60-70	1,1 %	1,0 %	11,5 %	15,9 %	9,0 %
70-80	5,4 %	7,7 %	14,3 %	**24,6 %**	1,4 %
80-90	**44,6 %**	**44,8 %**	**44,0 %**	**30,8 %**	0,5 %
90-100	**44,1 %**	**39,7 %**	**20,1 %**	11,4 %	0,0 %
100-110	2,5 %	3,5 %	3,6 %	0,5 %	0,0 %
110-120	1,8 %	2,4 %	1,4 %	0,2 %	0,0 %
> 120	0,4 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	91	91	91	91	91
Autoroutes de dégagement (2)	*88*	*88*	**90**	89	**90**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	**88**	87	87	*86*	*86*
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	**81**	78	80	78	*77*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	**59**	57	54	50	*49*

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle. Les données 2006 sont basées sur 17 551 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de quatre essieux et plus

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
< 40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	15,0 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,1 %	2,4 %	**41,5 %**
50-60	0,0 %	0,1 %	1,1 %	6,0 %	**35,2 %**
60-70	0,7 %	1,1 %	2,6 %	18,9 %	5,6 %
70-80	2,9 %	5,2 %	16,7 %	**30,7 %**	2,0 %
80-90	**37,2 %**	**50,1 %**	**52,2 %**	**29,6 %**	0,4 %
90-100	**57,1 %**	**41,3 %**	**25,2 %**	11,8 %	0,2 %
100-110	1,1 %	1,6 %	1,3 %	0,2 %	0,0 %
110-120	0,4 %	0,6 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %
> 120	0,6 %	0,1 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES (EN KM/H)

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1)	87	87	*86*	*86*	**88**
Autoroutes de dégagement (2)	85	*84*	85	86	**87**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	**81**	80	80	80	*78*
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	**74**	**74**	72	*70*	72
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	53	**64**	49	50	*48*

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle Les données 2006 sont basées sur 675 observations.

Répartition par classes de vitesse des transports de matières dangereuses

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
< 40	0,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	17,6 %
40-50	0,0 %	0,0 %	2,0 %	5,6 %	**44,1 %**
50-60	0,0 %	0,0 %	2,0 %	4,2 %	**32,4 %**
60-70	0,5 %	0,4 %	11,9 %	**34,7 %**	5,9 %
70-80	7,9 %	14,3 %	**46,5 %**	**34,7 %**	0,0 %
80-90	**61,6 %**	**57,7 %**	**26,7 %**	18,1 %	0,0 %
90-100	**27,1 %**	**26,0 %**	8,9 %	2,8 %	0,0 %
100-110	0,5 %	1,1 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %
110-120	0,5 %	0,4 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %
> 120	1,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

COMMENTAIRES

Globalement, en 2006 par rapport à 2005, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, à l'exception notable des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles ont poursuivi leur baisse.

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 même catégorie roulent en grande majorité à la même vitesse.

Les données concernant les transports de matière dangereuse doivent par ailleurs être interprétées avec précautions étant donné l'hétérogénéité des véhicules concernés et le faible effectif observé.

Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**134**	130	126	125	*118*
% de dépassement de la vitesse limite	**54**	52	34	39	*31*
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**120**	119	119	117	*116*
% de dépassement de la vitesse limite	**66**	65	65	*59*	*59*
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**118**	113	111	*108*	109
% de dépassement de la vitesse limite	**64**	54	59	43	*39*
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**105**	97	96	94	*90*
% de dépassement de la vitesse limite	**78**	59	60	57	*46*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**69**	63	61	61	*55*
% de dépassement de la vitesse limite	**88**	82	77	83	*64*

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (1 032), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux.

Pour la première fois cette année, la vitesse moyenne relevée sur les autoroutes de liaison par les motos est légèrement plus faible que celle relevée pour les automobilistes. D'une manière générale, les progrès sont nets par rapport à 2005, notamment sur les autoroutes de liaison (– 7 km/h), où moins du tiers des motocyclistes est au-delà de la vitesse limite, lors des traversées de petites agglomérations par route nationale (– 6 km/h) et sur le réseau à 90 km/h (– 4 km/h) avec moins de la moitié des conducteurs en dépassement de la vitesse maximale autorisée. À noter que sur ce réseau, ce sont 15 km/h qui ont été gagnés depuis 2002. On observe cependant en 2006 une légère remontée de la vitesse sur les routes nationales à 2 x 2 voies.

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 Lavialle (ISL) qui réalise les mesures de vitesse pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a donc été complété en ce sens. Il s'agissait de disposer également des données nécessaires à l'évaluation du respect, par les usagers de la route, du temps intervéhiculaire de deux secondes retenu par la loi, et de connaître en détail les pratiques observées en la matière sur les différents types de réseaux.

Les premières données ont été réunies et exploitées par l'Observatoire en juillet 2002.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2006

Ce sont 191 663 observations recueillies au cours de l'année 2006 sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées. Elles font état de 54 001 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 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 deux secondes, dans le contexte général ;
– proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, dans le contexte général.

Dans un deuxième temps, il est apparu que les mesures du temps intervéhiculaire étaient plus pertinentes à partir d'une certaine densité du trafic. Par convention, on a défini le **trafic dense** comme étant un trafic où les temps intervéhiculaires sont inférieurs à quatre secondes. Deux indicateurs supplémentaires ont donc été définis. Ces deux indicateurs représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :
– proportion de temps intervéhiculaires « hors-la-loi », inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = proportion de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;
– proportion de temps intervéhiculaires très courts, hors circulation clairsemée = proportion de TIV < à 1 seconde sur les TIV < à 4 secondes.

Le tableau ci-dessous fait état de l'évolution des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs au cours des cinq dernières années (l'année 2002 est réduite au second semestre) :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense (1)	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
2002	25,6 %	7,1 %	59,1 %	17,5 %
2003	24,5 %	5,7 %	57,8 %	14,1 %
2004	24,1 %	5,0 %	56,2 %	12,1 %
2005	24,7 %	5,1 %	56,1 %	12,0 %
2006	24,8 %	5,1 %	56,4 %	12,1 %

(1) Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à 4 secondes.

Sur l'ensemble des conditions de circulation, on constate qu'un conducteur sur quatre environ est en infraction, et que, dans des conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui sont en infraction.

Entre 2002 et 2004, on a observé une baisse des temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde. Cette évolution favorable va dans le sens de l'amélioration générale du comportement des automobilistes en matière de respect des vitesses. On constate cependant que depuis l'année 2004 les proportions de conducteurs circulant trop près des véhicules qui les précèdent sont restées stables, l'essentiel des progrès, au cours de la période considérée, ayant été réalisés entre 2002 et 2004.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2006 en fonction du type de réseau.

Réseaux	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense (1)	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	**29,1 %**	5,4 %	**55,2 %**	52,7 %	9,9 %
Autoroutes de dégagement	**34,2 %**	5,6 %	**63,7 %**	53,6 %	8,8 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	25,8 %	**7,6 %**	51,6 %	50,1 %	**14,8 %**
Routes nationales à deux ou trois voies	**28,2 %**	**6,5 %**	46,7 %	**60,3 %**	**14,0 %**
Routes départementales	20,8 %	5,8 %	33,5 %	**62,0 %**	**17,3 %**
Routes nationales en traversées d'agglomérations	20,8 %	2,0 %	42,6 %	48,8 %	4,7 %
Artères en agglomérations	25,6 %	2,5 %	51,5 %	49,7 %	4,9 %
Entrées/sorties d'agglomérations	26,2 %	3,4 %	46,5 %	56,3 %	7,3 %
Total	24,8 %	5,1 %	44,4 %	56,4 %	12,1 %

(1) Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à 4 secondes.
Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.

On constate, comme les années précédentes, que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires courts est la plus élevée en situation de trafic dense, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne. Par ailleurs, on peut observer également que c'est en milieu urbain, au centre des agglomérations et lors des traversées d'agglomérations par routes nationales, que les temps intervéhiculaires sont le mieux respectés.

Alcool et accidents de la route

Nos premières analyses montrent une stabilisation des accidents mortels avec alcool de 28,1 % en 2005 à 28,4 % en 2006 alors que l'alcoolémie des conducteurs circulant se détériore (3,23 % au lieu de 2,46 %).

Un problème de connaissance de l'alcoolémie

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

Nous ne connaissons pas toujours l'alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. Les raisons en sont diverses. La prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le Bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC), les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre. Il est aussi possible que le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, la gravité de l'accident est telle qu'il est impossible de réaliser une prise de sang.

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

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

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

Les accidents sans alcool (ASA) sont ceux dans lesquels l'ensemble des conducteurs a un taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé.

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

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

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

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

En 2006, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2006		ATC*	ATI**	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	63 899	16 410	80 309
	%	79,6	20,4	100,0
Accidents mortels	Nombre	3 283	1 043	4 326
	%	75,9	24,1	100,0

* ATC : accidents au taux d'alcoolémie connu. ** ATI : accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu.
Source : ONISR, fichier des accidents.

L'analyse du rôle de l'alcool dans l'insécurité routière a été perturbée au cours de ces deux dernières années par des dysfonctionnements dans les logiciels des forces de l'ordre qui ont entraîné des erreurs dans les données du fichier des accidents. Ceci nous a conduit à procéder en 2005 à des vérifications et des corrections sur tous les **accidents mortels** de la sécurité publique et des CRS. En 2006, la correction sur l'ensemble des accidents corporels et mortels a été limitée aux quatre premiers mois de l'année 2006 jusqu'à la mise en place d'une version du logiciel PROCEA corrigée.

Alors qu'en 2004, les indéterminés représentaient 43,5 % des accidents mortels, en 2005, après les corrections réalisées par les forces de l'ordre, les indéterminés représentaient 21,3 % pour les accidents corporels et 11,7 % pour les accidents mortels. En 2006, après la vérification des données, ils n'étaient plus que de 20,4 % pour les accidents corporels et de 24,1 % pour les accidents mortels.

La baisse de qualité entre l'année 2005 et l'année 2006 provient de la correction systématique avec un délai de plusieurs mois des données alcool sur les accidents mortels par les forces de l'ordre en 2005. Pour 2006, en dehors des quatre premiers mois, les délais n'ont été augmentés que de trois semaines correspondants au changement de définition.

La proportion d'accidents dans lesquels l'alcoolémie est en cause ne peut donc être calculée sur l'ensemble des accidents. On va donc la calculer sur le sous-ensemble des accidents dont on connaît l'alcoolémie. C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de ce chapitre. Cette estimation est basée sur l'hypothèse que les accidents à taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcoolémie connu. Cette hypothèse peut être discutée : on sait que les indéterminés correspondent souvent aux victimes tuées et que le taux d'alcoolémie des personnes tuées est plus élevé que celui des autres impliqués.

Dans ce chapitre, les accidents avec alcool ne prennent pas en compte les piétons au taux d'alcoolémie positif. En effet, comme les forces de l'ordre ne réalisent des dépistages d'alcoolémie sur les piétons que si elles suspectent la présence d'alcool, le fichier accidents fournit l'alcoolémie pour moins de la moitié des piétons impliqués. Pour autant, il ne faut pas négliger ce genre d'accidents qui sont le plus souvent mortels. En 2006, sur 248 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcoolémie positif, 57 sont mortels soit 23 %.

Définition du week-end

Par rapport aux données habituelles publiées suivant le jour de la semaine (dans ce bilan ou dans d'autres publications de l'Observatoire), une autre définition du week-end a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, le week-end débute le vendredi soir à 21 heures et se termine le lundi matin à 8 heures. De même, un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.

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

LES ACCIDENTS

Accidents avec alcool

Accidents corporels et mortels par types d'accidents en 2006

		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Semaine	Jour	42 302	33 244	1 381	4,2	1 685	1 257	159	12,6
	Nuit	14 719	11 759	1 884	16,0	967	749	262	35,0
	Ensemble	57 021	45 003	3 265	7,3	2 652	2 006	421	21,0
Week-end* ou jour férié	Jour	12 620	10 229	991	9,7	764	547	115	21,0
	Nuit	10 668	8 667	2 821	32,5	910	730	397	54,4
	Ensemble	23 288	18 896	3 812	20,2	1 674	1 277	512	40,1
Ensemble	Jour	54 922	43 473	2 372	5,5	2 449	1 804	274	15,2
	Nuit	25 387	20 426	4 705	23,0	1 877	1 479	659	44,6
	Ensemble	80 309	63 899	7 077	11,1	4 326	3 283	933	28,4

Source : ONISR, fichier des accidents.
* Du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.

Pourcentages d'accidents mortels avec alcool en 2006

En 2006, on dénombre 7 077 accidents corporels avec un taux d'alcoolémie positif dont 933 mortels, soit 11,1 % des accidents corporels et 28,4 % des accidents mortels.

70,6 % des accidents mortels survenant la nuit sont imputables à l'alcool. Lorsque l'on s'intéresse aux nuits de week-ends ou de jours fériés, ce sont 42,6 % des accidents mortels qui sont imputables à l'alcool !

66,5 % des accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 53,9 % les week-ends et 39,9 % les nuits de week-ends.

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

Victimes dans les accidents avec alcool

Victimes d'accidents par types d'accidents en 2006

		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	1 805	1 335	176	13,2
	Nuit	1 051	804	288	35,8
	Ensemble	2 856	2 139	464	21,7
Week-end ou jour férié	Jour	826	593	122	20,6
	Nuit	1 027	818	457	55,9
	Ensemble	1 853	1 411	79	41,0
Ensemble	Jour	2 631	1 928	2 298	15,5
	Nuit	2 078	1 622	745	45,9
	Ensemble	4 709	3 550	1 043	29,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés hospitalisés			
		Nombre total de blessés hospitalisés	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de blessés hospitalisés dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	18 851	15 584	869	5,6
	Nuit	7 475	6 256	1 295	20,7
	Ensemble	26 326	21 840	2 164	9,9
Week-end ou jour férié	Jour	7 588	6 461	822	12,7
	Nuit	6 748	5 643	2 243	39,7
	Ensemble	14 336	12 104	3 065	25,3
Ensemble	Jour	26 439	22 045	1 691	7,7
	Nuit	14 223	11 899	3 538	29,7
	Ensemble	40 662	33 944	5 229	15,4

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	32 804	25 560	875	3,4
	Nuit	10 844	8 583	1 084	12,6
	Ensemble	43 648	34 143	1 959	5,7
Week-end ou jour férié	Jour	9 571	7 709	602	7,8
	Nuit	8 244	6 740	1 785	26,5
	Ensemble	17 815	14 449	2 387	16,5
Ensemble	Jour	42 375	33 269	1 477	4,4
	Nuit	19 088	15 323	2 869	18,7
	Ensemble	61 463	48 592	4 346	8,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 1 043 tués, 9 575 blessés dont 5 229 hospitalisés. 71,4 % des décès dans les accidents avec alcool se sont produits la nuit.

Ainsi, 29,4 % des tués, 15,4 % des blessés hospitalisés et 8,9 % des blessés légers étaient impliqués dans un accident avec alcool. Ces chiffres montrent que les accidents avec alcool provoquent des blessures très graves. Ce risque est maximal les nuits de week-ends. En effet, 55,9 % des personnes tuées une nuit de week-end sont imputables à l'alcool. Cette proportion est de 39,7 % pour les blessés hospitalisés et de 26,5 % pour les blessés légers.

Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accidents en 2006

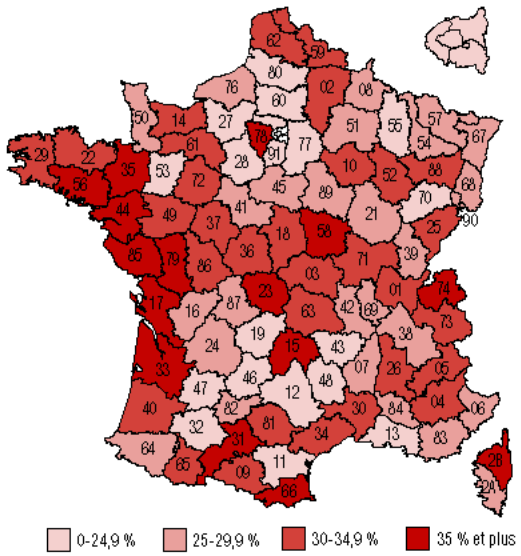
	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Rase campagne	25 323	22 132	3 232	14,6	3 037	2 279	666	29,2
Milieu urbain	54 986	41 767	3 845	9,2	1 289	1 004	267	26,6
Hors intersection	57 791	46 979	5 802	12,4	3 799	2 889	860	29,8
En intersection	22 518	16 920	1 275	7,5	527	394	73	18,5
Autoroute	5 099	4 536	308	6,8	250	203	41	20,2
Route nationale	8 531	6 948	827	11,9	764	561	142	25,3
Route départementale	22 454	19 217	3 080	16,0	2 396	1 789	548	30,6
Voie communale	40 123	29 774	2 543	8,5	769	612	181	29,6
Autres voies	4 102	3 424	319	9,3	147	118	21	17,8
Un véhicule avec piéton(s)	12 981	10 369	274	2,6	501	451	24	5,3
Un véhicule sans piéton	16 897	14 536	3 376	23,2	1 648	1 265	556	44,0
Deux véhicules et plus								
– collision frontale	8 316	6 999	1 016	14,5	924	646	172	26,6
– collision par le côté	24 112	18 452	1 145	6,2	638	475	86	18,1
– collision arrière	8 608	6 778	646	9,5	184	140	32	22,9
– collision en chaîne	2 200	1 736	139	8,0	64	47	14	29,8
– collisions multiples	2 594	1 996	236	11,8	265	183	31	16,9
– autres collisions	4 601	3 033	245	8,1	102	76	18	23,7
Ensemble	80 309	63 899	7 077	11,1	4 326	3 283	933	28,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

– Les accidents avec alcool sont moins fréquents sur les autoroutes, ils représentent 6,8 % des accidents corporels avec alcool mais 20,2 % des accidents mortels.

– 44 % des accidents mortels à un véhicule seul sans piéton impliquent l'alcool.

Cumul 2002-2006 : proportion d'accidents mortels avec alcool par départements



Source : ONISR, fichier des accidents.

Par départements

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime en France que l'alcool est présent dans 29,4 % des accidents mortels. La répartition est très inégale sur le territoire : elle varie de 40 % pour la Charente-Maritime et les Pyrénées-Orientales à 16 % pour l'Aveyron, 24,3 % pour l'Essonne et 9,8 % pour la Seine-Saint-Denis.

Cette carte dévoile les habitudes locales de consommation d'alcool : le grand ouest, le sud-est et le Nord sont les régions les plus touchées par une consommation excessive d'alcool.

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

Évolution par types d'accidents 1995-2006

Accidents mortels	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Avec alcool	1 250	1 329	1 379	1 471	1 409	1 341	1 349	1 158	929	827	1 203	933
Au taux d'alcoolémie connu	4 291	4 234	4 311	4 611	4 498	4 428	4 326	3 899	2 990	2 693	4 287	3 283
Pourcentage	29,1	31,4	32,0	31,9	31,3	30,3	31,2	29,7	31,1	30,7	28,1	28,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Tués	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Dans les accidents avec alcool	1 459	1 537	1 581	1 692	1 621	1 512	1 554	1 300	1 050	926	1 355	1 043
Dans les accidents au taux d'alcoolémie connu	4 829	4 767	4 824	5 140	5 011	4 939	4 799	4 289	3 313	2 952	4 697	3 550
Pourcentage	30,2	32,2	32,8	32,9	32,3	30,6	32,4	30,3	31,7	31,4	28,8	29,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1995 et 2006, la législation concernant l'alcoolémie au volant a connu plusieurs changements. Le 11 juillet 1994, un décret renforce la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l, taux maximum en vigueur avant cette date. Le 15 septembre 1995, la lutte contre la conduite en état d'ivresse est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l du taux maximum autorisé. En juin 2003, les peines encourues lors d'un accident sous l'empire d'un état alcoolique ont été aggravées. En octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcoolémie est abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs de transport en commun.

En 2006 le taux d'accident mortel avec alcool est resté stable à 28,4 % et le nombre de tués avec alcool en 2006 montre une très légère détérioration à 29,4 % (+ 0,6 point). Il faut toutefois être prudent car ces taux sont fortement influencés par la part d'indéterminés qui a beaucoup fluctué en 2005 et 2006.

LES USAGERS

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel en 2006

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

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	% d'impliqués dans un accident corporel	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	% d'impliqués dans un accident mortel
Selon le type de véhicule						
Bicyclettes	74	3 378	2,2	11	144	7,6
Cyclomoteurs	879	11 414	7,7	73	245	29,8
Motocyclettes	670	14 301	4,7	127	604	21,0
Voitures de tourisme	5 053	74 057	6,8	671	3 679	18,2
Camionnettes	311	5 455	5,7	41	335	12,2
Poids lourds	118	4 771	2,5	14	614	2,3
Transports en commun	2	1 075	0,2	0	62	0,0
Autres véhicules	96	1 291	7,4	18	139	12,9
Selon le sexe						
Hommes	6 581	85 441	7,7	893	4 768	18,7
Femmes	622	30 301	2,1	62	1 054	5,9
Selon l'âge						
Âge indéterminé	94	598	15,7	22	73	30,1
0-17 ans	127	5 541	2,3	10	124	8,1
18-24 ans	1 780	24 359	7,3	236	1 197	19,7
25-44 ans	3 579	50 147	7,1	471	2 342	20,1
45-64 ans	1 461	27 300	5,4	188	1 468	12,8
65 ans et plus	162	7 797	2,1	28	618	4,5
Ensemble des conducteurs	7 203	115 742	6,2	955	5 822	16,4

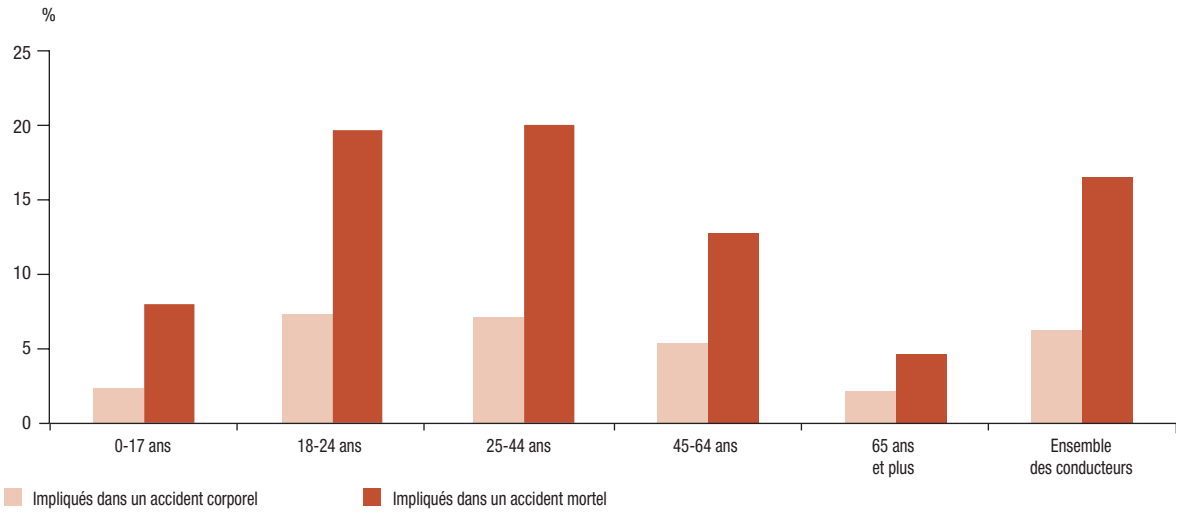
Source : ONISR, fichier des accidents.

Part des conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans les accidents mortels

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Part des conducteurs au taux d'alcoolémie connu	71,0 %	72,2 %	72,7 %	73,8 %	76,3 %	74,2 %	72,0 %	70,1 %	68,9 %	92,6 %	83,7 %
Part des conducteurs au taux d'alcoolémie positif (alcoolémies connues)	16,7 %	16,8 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %	16,6 %	15,4 %	16,5 %	16,1 %	17,0 %	16,4 %

La part des conducteurs au taux d'alcoolémie positif (alcoolémies connues) baisse légèrement en 2006, mais ceci est peut-être dû à la hausse des indéterminés qui, comme nous l'avons expliqué plus haut, comprennent beaucoup de conducteurs tués dont le taux d'alcoolémie est plus fort.

Pourcentages de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel ou mortel par tranches d'âge en 2006



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	3 511	58 835	383	2 552
Non ceinturés	533	992	175	122
Port de ceinture indéterminé	1 009	9 177	113	334
Taux de port de la ceinture (en %)	86,8	98,3	68,6	95,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, 7 203 conducteurs sont impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, dont 955 dans un accident mortel. Dans l'ensemble des accidents, 6,2 % des conducteurs ont un taux positif lors de leur accident ; cette proportion monte à 16,4 % dans le cas d'un accident mortel, soit trois fois plus.

Les conducteurs masculins sont très fortement surreprésentés dans les accidents corporels avec alcool ; ils représentent 91,4 % des conducteurs sous l'emprise d'un état alcoolique, contre 74 % seulement dans l'ensemble des conducteurs impliqués. Ce trait s'accentue encore dans les accidents mortels, le taux de conducteur masculin s'élevant à 93,5 %.

Les conducteurs au taux positif utilisent le plus souvent des voitures légères (70,2 % des conducteurs au taux d'alcoolémie positif conduisaient des voitures de tourisme contre 64 % dans les accidents en général). Ces conducteurs sous-estimeraient donc plus facilement le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool que les autres catégories de conducteurs.

La conduite de deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) est celle qui présente le plus d'incompatibilité avec l'alcool. Sur l'ensemble des deux-roues motorisés impliqués dans un accident corporel, 21,5 % des conducteurs (9,3 % pour les motocyclistes) avaient un taux d'alcoolémie positif. Usagers plus vulnérables, ce sont en grande majorité eux qui périssent dans l'accident.

À l'inverse, on note la très faible représentation des autres catégories d'usagers : 1,6 % des chauffeurs de poids lourds et 0,03 % des conducteurs de transports en commun impliqués dans un accident corporel conduisaient sous l'emprise de l'alcool.

Sur les 7 203 conducteurs au taux d'alcoolémie positif, un peu moins de la moitié avait entre 25 et 44 ans. 7,1 % des conducteurs de cette tranche d'âge impliqués dans un accident corporel avaient un taux d'alcoolémie positif. Dans les accidents mortels, cette proportion passe à 20,1 %.

En 2006, dans les accidents mortels, la proportion des conducteurs entre 18 et 24 ans sous l'emprise de l'alcool passe à 19,7 %, contre 21,8 % en 2005.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcoolémie positif, les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident corporel oublient de boucler leur ceinture. Ainsi, 13,2 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie positif étaient non ceinturés et surtout 31,4 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

Les victimes dans les accidents avec alcool en 2006

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

Tranches d'âge	Tués			Blessés hospitalisés		
	dans les accidents avec alcool (A)	dans les accidents au taux connu (B)	% de tués (A)/(B)	dans les accidents avec alcool (A)	dans les accidents au taux connu (B)	% de blessés hospitalisés (A)/(B)
Âge indéterminé	26	46	56,5	83	366	22,7
0-17 ans	48	261	18,4	460	5 591	8,2
18-24 ans	269	781	34,4	1 498	7 322	20,5
25-44 ans	436	1 048	41,6	2 129	10 586	20,1
45-64 ans	213	695	30,6	861	6 288	13,7
65 ans et plus	51	719	7,1	198	3 791	5,2
Ensemble	1 043	3 550	29,4	5 229	33 944	15,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents avec alcool ont occasionné 34,4 % des tués et 20,5 % des blessés hospitalisés âgés de 18 à 24 ans. La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus gravement affectée avec 41,6 % des tués et 20,1 % des blessés hospitalisés, mais elle est aussi la plus importante dans la population française. Les autres tranches d'âges sont largement moins touchées : seulement 7,1 % des tués de plus de 65 ans le sont dans les accidents corporels avec alcool.

Victimes d'accidents avec alcool

	Tués		Blessés hospitalisés		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	695	66,6	2 842	54,4	1 479	34,0
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	180	17,3	987	18,9	836	19,2
Usagers d'un autre véhicule	139	13,3	1 232	23,6	1 885	43,4
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcoolémie positif	29	2,8	168	3,2	146	3,4
Ensemble	1 043	100,0	5 229	100,0	4 346	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif représentent 66,6 % des tués dans les accidents avec alcool, les passagers du conducteur 17,3 %. Enfin, les piétons représentent 2,8 % des tués.

Les taux d'alcoolémie

Conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident selon leur taux d'alcoolémie en 2006

Taux d'alcoolémie	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,80 g/l	933	13,0	90	9,4
0,81-1,49 g/l	2 345	32,6	279	29,2
1,5-1,99 g/l	1 771	24,6	226	23,7
2-2,99 g/l	1 826	25,4	302	31,6
3 g/l et plus	328	4,6	58	6,1
Total	7 203	100,0	955	100,0

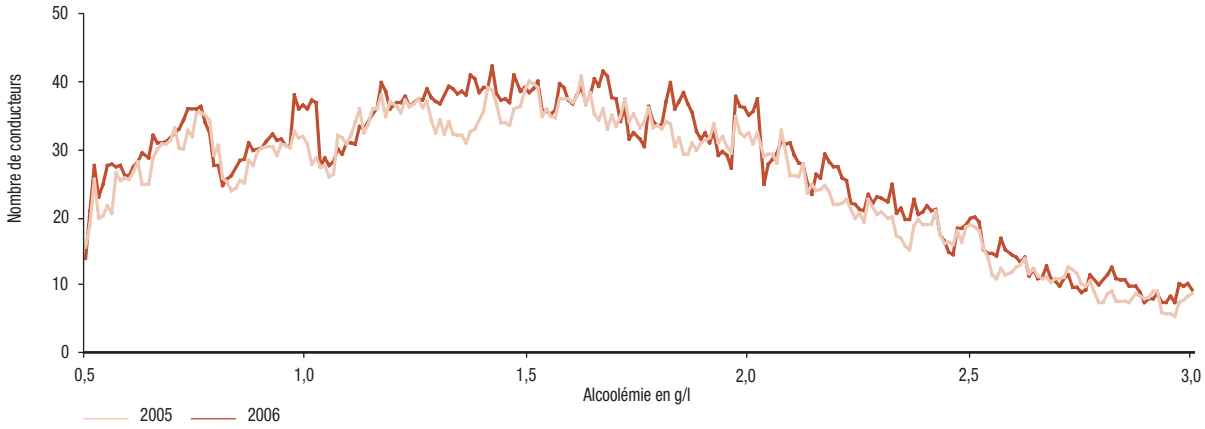
Source : ONISR, fichier des accidents.

Les taux d'alcoolémie constatés lors des accidents corporels dépassent pour beaucoup le seuil de 0,5 g/l. Par rapport à 2005 (1,64 g/l) l'alcoolémie moyenne constatée en 2006 est en augmentation et se situe à 1,65 g/l soit trois fois le taux autorisé.

Un peu plus de 30 % des conducteurs sont impliqués dans les accidents corporels avec une alcoolémie comprise entre 0,8 g/l et 1,5 g/l et 30 % des conducteurs conduisaient avec une alcoolémie supérieure à 2 g/l.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont plus élevées que pour les accidents corporels (1,78 g/l en moyenne). 37,7 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels conduisaient avec une alcoolémie supérieure à 2 g/l.

Conducteurs positifs impliqués dans un accident selon le taux d'alcoolémie
Distribution du taux d'alcoolémie dans les accidents corporels



ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES SAUVÉES SI AUCUN CONDUCTEUR N'AVAIT CONDUIT AVEC UN TAUX D'ALCOOLÉMIE SUPÉRIEUR AU TAUX MAXIMUM AUTORISÉ

À partir des données 2006 sur le lien entre l'alcool et les accidents de la route, on souhaite donner une estimation du nombre de vies humaines qui auraient pu être sauvées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé. Pour cela, il nous faut connaître l'alcoolémie des conducteurs.

L'alcoolémie des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue. Elle est de 2,75 % en 2006 lors de contrôles préventifs, mais ceux-ci ne peuvent être considérés comme un échantillon représentatif puisque les usagers cherchent à éviter les contrôles et les forces de l'ordre cherchent à mieux les cibler au moment où il y a le plus d'alcoolémie.

Pour les années antérieures, nous utilisions la méthode du deuxième conducteur, depuis 2004, nous disposons dans le fichier BAAC de la variable « responsable présumé » ce qui nous permet d'utiliser une méthode plus correcte pour connaître l'alcoolémie des conducteurs. En 2006 avec cette méthode, nous avons une alcoolémie de 0,98 % pour les accidents corporels et de 2,97 % pour les accidents mortels, ce qui est supérieur au taux recueilli dans les contrôles préventifs (2,75 %).

Taux d'alcoolémie des conducteurs la semaine et le week-end

	2005	2006
Accidents corporels en semaine	0,61 %	0,66 %
Accidents corporels le week-end	1,48 %	1,88 %
Ensemble des accidents corporels	0,85 %	0,98 %

Le taux d'alcoolémie dans les accidents corporels le week-end est 2,7 fois plus élevé que celui de la semaine.

Pour les accidents mortels, le taux d'alcoolémie des conducteurs est de 3 % en 2006 contre 3,4 % en 2005.

Pour continuer, il faut utiliser la connaissance des accidents en fonction de leur gravité et de leur alcoolémie telle que le synthétise le tableau ci-dessous :

Accidents corporels et mortels au taux d'alcoolémie connu par types d'accidents en 2006

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	933	6 144	7 077
Accidents sans alcool	2 350	54 472	56 822
Accidents au taux d'alcoolémie connu	3 283	60 616	63 899
Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	1 043	15 367	16 410
Ensemble	4 326	75 983	80 309

Source : ONISR, fichier des accidents.

Évaluation du nombre d'accidents mortels qui pourraient être évités

Pour estimer le nombre d'accidents mortels qui auraient pu être évités, on part des accidents à taux d'alcoolémie connu en utilisant la méthode de l'odds-ratio. Lorsque le risque est faible, c'est une méthode statistique d'estimation du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés.

Les taux utilisés sont d'une part le taux d'alcoolémie des conducteurs précédemment calculé et d'autre part la part des accidents mortels avec alcool ce qui équivaut à la part des conducteurs responsables avec alcool si on

fait l'hypothèse que dès qu'il y a un conducteur alcoolisé, celui-ci est le responsable principal de l'accident.

	Alcool	Sans alcool
Conducteurs	3 %	97 %
(responsables) accidents mortels	933	2 350

L'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcoolémie connu est égal à 12,98.

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 :

$$1 - 1 / \text{odds-ratio} = 92{,}3\ \%.$$

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 :

933 x 92,3 % = 861 soit 26,2 % (861/3 283) des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

Évaluation du nombre de vies humaines sauvées

Ces 933 accidents mortels avec alcool ont entraîné la mort de 1 043 personnes. On a donc en moyenne 1,12 tué par accident mortel avec alcool. En appliquant cette valeur aux 861 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vies potentiel minimum lié à l'alcool au volant de :

861 x 1,12 = 964 soit 27,15 % (964/3 550) des tués dans les accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

En 2006, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de tués auraient pu être réduits d'environ 26,2 % (26,3 % en 2005).

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 1 135 accidents mortels et 1 271 tués.

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 %)	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Autoroutes de liaison	*96,9*	98,0	98,7	**99,2**	98,9
Autoroutes de dégagement	*94,8*	97,0	98,1	98,3	**98,9**
Routes nationales	*96,5*	97,3	98,1	98,3	**98,5**
Routes départementales à grande circulation	*95,3*	97,2	97,9	**98,2**	98,0

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

En agglomération

Taux de port (en %)	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Routes nationales en traversées d'agglomérations	*93,4*	95,2	96,6	96,8	**97,3**
Metz	*85,6*	91,6	95,7	97,2	**97,9**
Lille	*86,7*	93,4	94,5	94,5	**96,3**
Nantes	*86,8*	91,7	93,3	95,2	**96,7**
Lyon	*69,9*	83,7	90,9	**92,0**	89,7
Toulouse	*79,2*	87,0	87,4	88,6	**90,3**
Avignon	*64,3*	83,1	87,9	90,0	**90,6**
Ensemble des grandes agglomérations de province	*79,3*	88,2	91,9	93,1	**93,9**
Paris	*83,4*	93,3	94,4	96,6	**97,3**

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Comme depuis cinq ans, on observe une progression générale du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme en 2006, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %. Trois exceptions toutefois : le taux de port sur les autoroutes de liaison et sur les routes départementales à grande circulation a très légèrement diminué, ainsi que le taux de port dans la ville de Lyon. On remarque par ailleurs que le resserrement des valeurs des taux de port enregistrés entre les villes de la zone nord de la France et celles de la zone sud se poursuit. Les disparités régionales sont en voie de résorption, même si dans les faits les villes du sud de la France conservent encore des taux inférieurs.

Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur cent occupants de véhicules tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, quarante-cinq auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture à l'avant et vingt-cinq leur ceinture à l'arrière.

La ceinture arrière

Les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme se rapproche désormais des 100 %. On sait cependant que la règle est moins respectée aux places arrière, c'est pourquoi malgré les difficultés liées à leur recueil, les données concernant le taux de port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules de tourisme sont suivies par l'Observatoire depuis 2004.

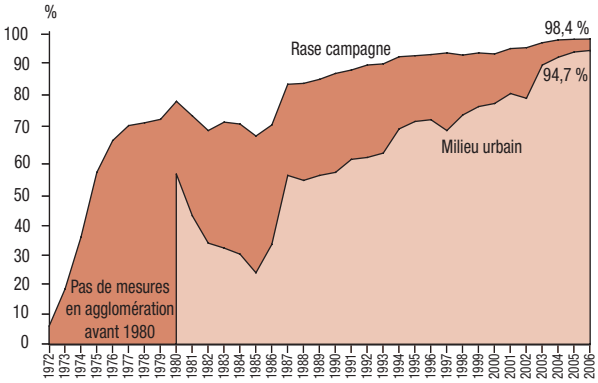
Les enquêteurs ne peuvent en effet effectuer leurs observations sur le terrain que lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou se déplacent à très faible allure. C'est pourquoi les mesures en rase campagne sont effectuées exclusivement aux péages autoroutiers, et les mesures urbaines au niveau des feux tricolores ou des panneaux stop.

Le tableau suivant présente les données recueillies en 2005 et 2006. On constate qu'un peu plus de 80 % des occupants des places arrière bouclent leur ceinture et que ce taux dépasse 85 % pour les enfants. On observe également les progrès très nets réalisés en 2006 par rapport à 2005, principalement en rase campagne.

Ceinture arrière	**Milieu urbain**		**Rase campagne**		**Ensemble**	
	2005	**2006**	**2005**	**2006**	**2005**	**2006**
Adultes	65,7 %	69,4 %	73,2 %	79,0 %	69,8 %	75,1 %
Enfants	85,1 %	86,2 %	81,6 %	90,3 %	83,0 %	88,8 %
Ensemble	75,7 %	77,8 %	77,8 %	85,2 %	76,9 %	82,4 %

Le sondage 2006 porte sur 7 383 passagers arrière.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2006 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 estimerons le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si 100 % des usagers avaient mis leur ceinture de sécurité en 2006.

Avertissement : un problème de connaissance du taux de port de la ceinture de sécurité

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre se rendant sur place doivent remplir un Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC). Ils doivent indiquer l'existence des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation par les différents usagers. Ils doivent ainsi indiquer si les usagers de véhicules légers de moins de 3,5 tonnes portaient la ceinture de sécurité ou non. Cependant, les résultats fournis dans ce chapitre ne portent que sur les usagers de voitures de tourisme.

Ce remplissage se fait par constatation sur place ou par interrogation des personnes indemnes ou blessées. De ce fait, le pourcentage d'indéterminés du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important : 15 % pour l'ensemble des impliqués.

De plus, dans la mesure où le non-port de la ceinture est une infraction et peut avoir des conséquences en terme d'assurance, le témoignage des impliqués peut conduire à surestimer le taux de port.

L'Observatoire préconise de privilégier l'observation des dispositifs de sécurité, qui sont brûlés après le choc pour déterminer si l'usager portait ou non la ceinture de sécurité.

Dans le tableau ci-dessous, les taux de port de la ceinture de sécurité sont calculés sur les usagers dont le taux de port est connu. Cette estimation est basée sur l'hypothèse que les usagers dont le port est indéterminé se répartissent comme les usagers dont le port de la ceinture de sécurité est connu. Cette hypothèse donnant une efficacité de la ceinture particulièrement forte (de l'ordre de 89 % alors que la littérature conclut à une efficacité de l'ordre de 50 %), nous utiliserons par la suite une autre hypothèse. Néanmoins, cette estimation permet de comparer les taux de port sur différentes années et de voir son impact dans l'accidentologie en France.

Les résultats

Impliqués dans un accident corporel, usagers d'une voiture de tourisme en fonction du port de la ceinture et de la gravité en 2006

		Tués	Impliqués non tués	dont blessés hospitalisés	dont blessés légers
Conducteur	Ensemble	1 900	83 745	11 990	19 365
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**77,6 %**	**97,4 %**	**94,2 %**	**97,8 %**
	Taux d'indéterminé	15,0 %	15,0 %	13,6 %	13,3 %
Passager	Ensemble	719	24 322	6 025	9 640
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**77,4 %**	**94,4 %**	**90,0 %**	**95,3 %**
	Taux d'indéterminé	21,7 %	16,1 %	16,2 %	15,5 %
dont passager avant	*Ensemble*	*454*	*15 153*	*3 731*	*6 095*
	Taux de port de la ceinture de sécurité	***84,5 %***	***96,5 %***	***94,2 %***	***96,9 %***
	Taux d'indéterminé	*18,9 %*	*16,2 %*	*15,7 %*	*15,0 %*
dont passager arrière	*Ensemble*	*265*	*9 169*	*2 294*	*3 545*
	Taux de port de la ceinture de sécurité	***64,1 %***	***90,9 %***	***83,1 %***	***92,6 %***
	Taux d'indéterminé	*26,4 %*	*16,1 %*	*17,0 %*	*16,5 %*
Ensemble	Ensemble	2 619	108 067	18 015	29 005
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**77,6 %**	**96,7 %**	**92,8 %**	**97,0 %**
	Taux d'indéterminé	16,8 %	15,3 %	14,5 %	14,0 %

NB : sept victimes sont des occupants de voitures de tourisme dont la place est indéterminée.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, sur les 2 619 tués dans des voitures de tourisme, un usager sur quatre n'était pas ceinturé. Ce taux est à relativiser sachant que dans 16,8 % des cas, le port de la ceinture n'était pas connu. Pour les blessés, le taux de port est plus important puisqu'il passe à 92,8 % pour les blessés hospitalisés et à 97 % pour les blessés légers.

19,3 % des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident corporel ont été tués, alors que moins de 2 % des conducteurs ceinturés ont péri. Ne pas porter sa ceinture augmente donc la gravité des blessures dans un accident.

Entre 2005 et 2006, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident est resté stable à 96,7 %.

Selon la place de l'usager, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi seulement 90,9 % des passagers arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 96,5 % pour les passagers avant. On note de même que plus le taux de port diminue plus la gravité des blessures augmente.

L'efficacité de la ceinture de sécurité

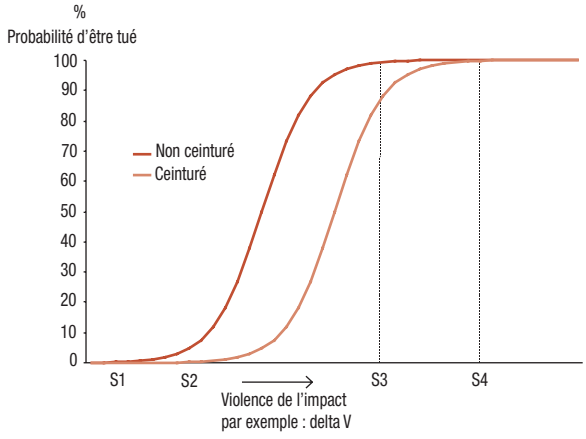
La ceinture de sécurité n'est bien évidemment pas efficace à 100 % puisqu'il y a un nombre important de victimes tuées qui portaient la ceinture de sécurité. Son efficacité dépend en grande partie de la vitesse au moment de l'accident. On comprend intuitivement qu'à très faible vitesse, il n'y a pas 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 analyse menée sur 1 115 accidents constatés entre 1994 et 2001 est assez illustratrice à cet égard. Nous avons en effet sélectionné sur cette période les accidents où il y avait deux impliqués usagers de voitures de tourisme (avec éventuellement d'autres usagers d'autres véhicules), dont l'un était ceinturé et l'autre pas, et dont l'un a été tué et l'autre pas (ce qui veut donc dire que l'accident était grave puisqu'il y avait un tué mais pas extrêmement grave puisqu'il y avait un non tué). Dans neuf cas sur dix, c'est le non ceinturé qui a été tué.

Cette relation intuitive entre vitesse et efficacité de la ceinture de sécurité a été démontrée par des études internationales. Quel que soit le type d'accident, la probabilité de mourir croît avec la sévérité des crashes, celle-ci pouvant être estimée par le delta V, la vitesse relative de choc. D'après le graphique, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impact inférieure à S1, les probabilités d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'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.

L'étude d'Evans de 1996 aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. L'étude du FARS de 2002 donne une efficacité conjuguée ceinture + airbag de l'ordre de 68 %. D'autres études, comme celle du LAB donnent des efficacités d'environ 50 %. Pour l'estimation des vies sauvées, nous choisirons ce taux intermédiaire de 50 %.

Probabilité d'être tué dans un accident corporel en fonction de la violence du choc
(source : Evans)



Estimation du nombre de vies sauvées

Avant de calculer le nombre de vies sauvées, il convient donc de redresser les indéterminés. Leur répartition de façon proportionnelle aux usagers dont le port est connu aboutit à une efficacité de la ceinture de l'ordre de 89 %, ce qui est impossible.

Nous nous sommes donc appuyés sur une étude du LAB. Cette enquête conclut, en comparant pour plus de 1 500 occupants les véritables taux de port lors de l'analyse des accidents de voiture avec le codage des forces de police et de gendarmerie, que les vrais taux de port sont de l'ordre de 10 points inférieurs pour les tués et de 15 points inférieurs pour les impliqués.

On estime donc les taux de port de la ceinture de la façon suivante :
– taux de port de la ceinture parmi les tués :

77,6 % – 10 points = 67,6 % ;

– taux de port de la ceinture parmi les impliqués :

96,3 % – 15 points = 81,3 %.

Après redressement, la répartition obtenue est la suivante :

Usagers de voitures de tourisme tués et non tués en fonction du port de la ceinture de sécurité en 2006

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	1 770	88 170	89 941
Non ceinturés	849	19 897	20 745
Taux de port de la ceinture	67,6 %	81,6 %	81,3 %
Total	2 619	108 067	110 686

Source : ONISR, fichier des accidents.

Comme la ceinture n'est efficace qu'à 50 %, on obtient un gain de vies de :

849 x 50 % = 424.

Cet enjeu se décompose environ en 72 % de conducteurs, 14 % de passagers avant et 14 % de passagers arrière.

En 2006, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, le nombre total de tués aurait pu être réduit de 9 % et le nombre de tués dans les voitures de tourisme de plus de 16,2 %.

En 2005, on a estimé avec la même méthode que 509 vies (tués à trente jours) auraient pu être sauvées avec le port de la ceinture de sécurité. Ainsi, le port plus systématique de la ceinture de sécurité en 2006 a épargné la vie de quatre-vingt-cinq personnes.

Port du casque par les cyclomotoristes

Les mesures de port du casque par les conducteurs et les passagers des deux-roues non immatriculés sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circulation que les mesures de vitesse et de taux de port de la ceinture.

RASE CAMPAGNE

Taux de port (en %)	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Routes nationales à deux ou trois voies	94	98	**100**	97	*90*
Routes départementales à grande circulation	95	*91*	**100**	94	**100**

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Routes nationales en traversées d'agglomérations	97	98	98	**100**	*94*
Ensemble des grandes agglomérations de province	**95**	**95**	*94*	*94*	*94*
Agglomération parisienne	99	**100**	**100**	99	*87*
dont Paris	*98*	*98*	**100**	99	**100**

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Sur l'ensemble des réseaux de rase campagne et urbains, les valeurs relevées sont comprises entre 87 % et 100 %. Ce sont 13 % des cyclomotoristes de l'agglomération parisienne et 10 % des cyclomotoristes circulant sur les routes nationales de rase campagne qui ne portent pas leur casque.

Globalement, on observe en 2006 des valeurs de taux de port en léger retrait par rapport à celles relevées en 2005, sauf en ce qui concerne routes départementales et Paris.

Ces constatations doivent toutefois être utilisées avec prudence au vu du faible effectif de l'échantillon.

Au total, ce sont 349 cyclomoteurs qui ont été observés en 2006, avec 402 occupants (conducteurs et passagers). Le coefficient d'occupation moyen s'établit donc à 1,15 occupant par véhicule, contre 1,11 en 2005.

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 %)	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Autoroutes de liaison	96	98	97	**99**	*88*
Autoroutes de dégagement	**97**	**97**	**97**	*96*	*96*
Routes nationales à 2 x 2 voies	94	**96**	*88*	90	94
Routes nationales à deux ou trois voies	97	*94*	*94*	96	**98**
Total routes nationales	96	95	*92*	94	**97**
Routes départementales à grande circulation	**99**	97	92	92	*86*

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Routes nationales en traversées d'agglomérations	95	*94*	96	96	**97**
Ensemble des grandes agglomérations de province	**97**	96	*95*	**97**	*95*
Agglomération parisienne	*98*	**99**	**99**	**99**	**99**
dont Paris	*98*	**99**	*98*	**99**	*98*

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Même si les taux de port du casque constatés restent à un niveau élevé, on observe en 2006 une très forte dégradation des résultats par rapport à l'année précédente sur les autoroutes de liaison et les routes départementales, où les taux de port descendent sous les 90 %.

On peut noter par ailleurs, que 2 479 motos ont été observées pour un total de 2 898 occupants recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,17 occupant par véhicule, légèrement supérieur à celui relevé en 2005 (1,15) et à celui observé pour les cyclomoteurs (1,15).

L'utilisation des feux de croisement le jour

UN ENJEU SÉCURITAIRE IMPORTANT

L'idée de cette mesure résulte du fait que la mauvaise perception par les usagers de la route des véhicules qui les environnent génère de très nombreux accidents.

C'est en fonction de cette constatation que le gouvernement a décidé d'expérimenter l'allumage des feux de croisement le jour, hors agglomération, à partir du 1er novembre 2004, sous forme d'une recommandation.

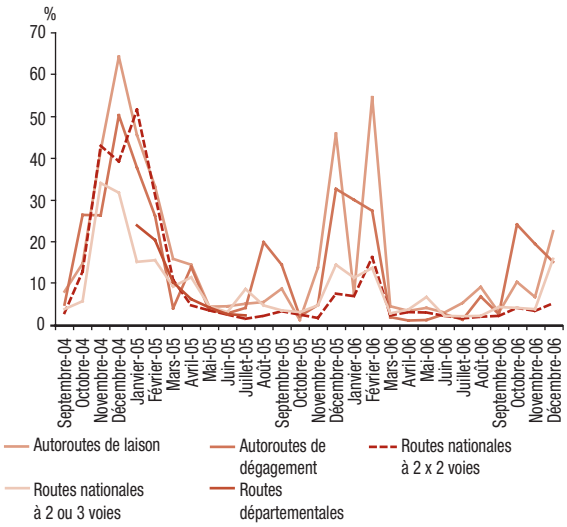
L'Observatoire national interministériel de sécurité routière et le Comité des experts ont été chargés de l'évaluation de la mesure. Elle a été présentée au Conseil national de la sécurité routière qui a voté une résolution favorable à l'utilisation des feux de croisement le jour.

LA MESURE DE L'USAGE EFFECTIF PAR LES CONDUCTEURS DES FEUX DE CROISEMENT LE JOUR [15]

Le facteur explicatif le plus pertinent mis à jour est l'impact sur le comportement de l'automobiliste des **variations diurnes des conditions d'éclairement**. On a constaté en effet que c'est la graduation dans la luminosité ambiante qui conditionne l'utilisation des feux de jour.

On constate sur le graphique ci-contre qu'il subsiste en permanence une proportion non négligeable de conducteurs utilisant leurs feux de jour tout au long de l'année et quel que soit le type de réseau et que l'utilisation des feux de jour augmente notablement en période hivernale, même si leur utilisation paraît en retrait en 2006.

Évolution du taux d'allumage des feux de jour septembre 2004 – décembre 2006



15. Les mesures sur l'utilisation des feux de jour sont issues de sondages effectués pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière par les enquêteurs de la société d'études spécialisée ISL (Institut de sondages Lavialle). Ils sont réalisés de jour, hors intempéries.

Évolution des principales infractions entre 1997 et 2006

Le volume des infractions relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie [16] connaît une progression régulière depuis quatre ans.

De 13,5 millions en 2002, ce volume atteint 19,5 millions en 2006 soit une progression de 44 %.

La raison principale de cette progression est le développement du contrôle-sanction automatisé.

En effet, le nombre des *contraventions aux règles de limitation de vitesse établies par le contrôle-sanction automatisé* est passé de 4 135 818 en 2005 à 5 833 629 en 2006.

Par ailleurs, sur 13,7 millions d'infractions hors contrôle-sanction automatisé, 7,4 millions sont des *contraventions aux règles de stationnement,* en progression annuelle de 9 %.

Les infractions à la vitesse établies dans le cadre de contrôles routiers traditionnels s'élèvent à 1,4 million en 2006, en baisse de 6,8 % par rapport à 2003 [17].

Les *délits* sont en progression annuelle de 11 % et atteignent les 500 000. Ils n'étaient que 257 000 en 2002 soit + 95 % en quatre ans.

Une des explications de cette inflation est l'adoption de *la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité* qui a créé de nouveaux délits et transformé en délits des contraventions de cinquième classe.

En 2006, 35 % des délits sont des *infractions relatives à l'alcoolémie au volant*, soit un volume de 171 000.

Le nombre de dépistages préventifs de l'imprégnation alcoolique reste stable par rapport à 2005 avec 9 millions de contrôles ce qui démontre une activité des forces de l'ordre soutenue en ce domaine.

Les dépistages positifs suite à un accident (mortel, corporel ou matériel) sont en diminution de 8 % passant de 32 000 à 30 000.

En revanche, le nombre de *délits et de contraventions liés à l'alcoolémie* passe de 234 000 à 264 000 en augmentation de 13 % ce qui démontre un ciblage amélioré des contrôles pratiqués. Il convient de noter que ce chiffre représente 72 % des 365 848 dépistages positifs constatés (voir annexe).

Les délits liés à l'usage de stupéfiants passent de 4 800 en 2005 à 6 500 en 2006 soit une augmentation de 35 % alors que les dépistages pratiqués sont demeurés stables (21 000), dans l'attente de tests salivaires fiables [18].

Les délits de fuite après un accident sont en augmentation de 7 % par rapport à 2005 et *les circulations sans assurance* de 6 %.

Les délits liés au permis de conduire (conduite sans permis, conduite malgré suspension, annulation, refus de restituer son permis malgré notification de retrait, etc.) passent de 72 000 à 85 000 faits constatés, soit une progression de 17 %.

Les délits d'usage de fausses plaques ou de plaques portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule (7 159) sont en progression de 22 %.

En matière contraventionnelle, le nombre des *défauts de port de la ceinture de sécurité* est en diminution annuelle de 13 % à 468 000. Il se situe au niveau le plus bas de la décennie. À l'inverse, *les défauts de port de casque* sont en hausse de 10 % à 77 000.

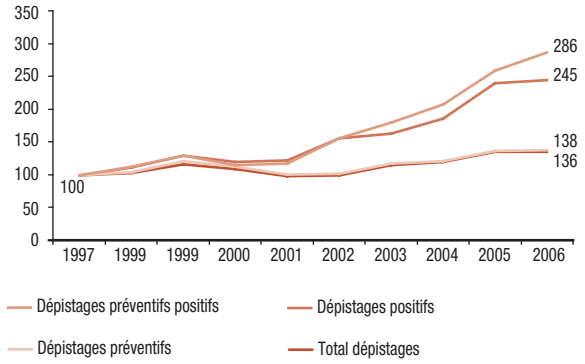
Le nombre des *franchissements de feux tricolores au rouge fixe* est en baisse annuelle de 6 % à 223 000 infractions.

Le nombre des *franchissements de panneaux « stop »* est en accroissement annuel de 3 %, à 146 000 infractions.

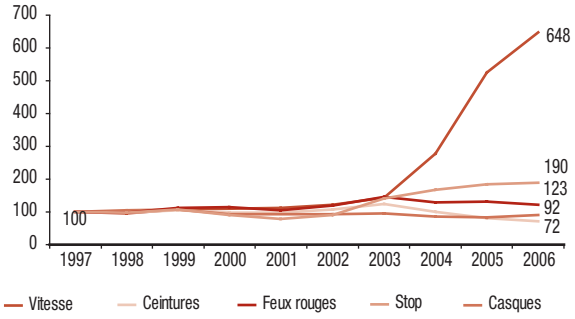
Quant au nombre de *suspensions administratives du droit de conduire*, il s'établit à 169 500 en 2006, en augmentation annuelle de 4,7 %. Celles prises pour alcoolémie s'élèvent à 137 000, en augmentation de 6 %. Celles pour vitesse excessive sont de 30 000, en légère diminution de 2 %. Celles pour conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants sont en hausse de 19 %, avec 2 400 suspensions administratives.

16. Les contraventions établies par les polices municipales ne sont pas prises en compte. Leur recueil national est à l'étude.
17. La comparaison s'opère avec l'année 2003 car les années 2004 et 2005 ont été perturbées par l'addition des comptages automatiques par certaines forces de l'ordre.
18. Dépistages par tests urinaires et analyses sanguines uniquement. Les tests salivaires sont toujours en cours d'évaluation.

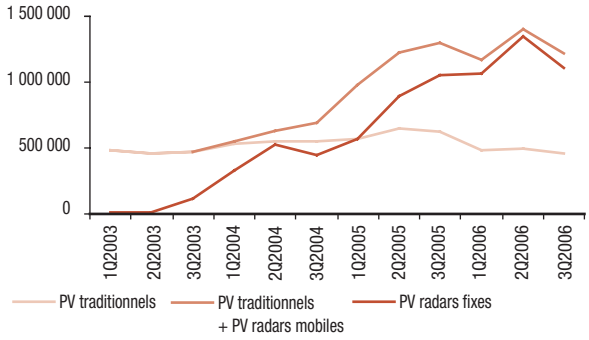
Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1997)



Évolution des infractions (base 100 en 1997)



Évolution quadrimestrielle du nombre de PV pour excès de vitesse



ANNEXE

Infractions relevées par la police nationale et la gendarmerie nationale – Répartition contraventions/délits

	Infractions		dont contraventions hors stationnement		dont délits	
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**
1997	15 210 901	*100*	5 278 606	*100*	234 106	*100*
1998	14 420 766	*95*	4 883 862	*93*	226 597	*97*
1999	16 143 538	*106*	5 804 462	*110*	267 199	*114*
2000	15 337 111	*101*	5 399 090	*102*	254 806	*109*
2001	12 890 840	*85*	5 045 956	*96*	246 162	*105*
2002	13 549 039	*89*	5 449 575	*103*	257 034	*110*
2003**	14 770 184	*96*	6 101 375	*116*	266 691	*114*
2004**	15 539 833	*93*	7 891 332	*149*	398 997	*170*
2005**	17 393 265	*87*	10 582 257	*200*	445 327	*190*
2006**	19 537 846	*90*	12 096 233	*229*	494 350	*211*

* Base 100 en 1997.
** : Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889 – 2004 : 1 465 530 – 2005 : 4 135 818 – 2006 : 5 833 629.
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Restrictions administratives du droit de conduire prononcées

	Nombre	*Évolution**
1997	93 983	*100*
1998	94 954	*101*
1999	110 276	*117*
2000	112 910	*120*
2001	109 659	*117*
2002	158 381	*169*
2003	160 504	*171*
2004	156 011	*166*
2005	161 920	*172*
2006	169 510	*180*

* Base 100 en 1997.
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Alcoolémie

	Tous dépistages		Dépistages positifs		dont dépistages préventifs		dépistages préventifs positifs		Taux de positivité des dépistages préventifs
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	
1997	8 376 939	*100*	149 620	*100*	6 572 783	*100*	87 266	*100*	1,33 %
1998	8 618 406	*103*	167 465	*112*	6 836 119	*104*	98 438	*113*	1,44 %
1999	9 731 699	*116*	193 192	*129*	7 942 681	*121*	112 456	*129*	1,42 %
2000	9 146 230	*109*	179 974	*120*	7 422 337	*113*	100 756	*115*	1,36 %
2001	8 275 651	*99*	182 829	*122*	6 642 584	*101*	102 342	*117*	1,54 %
2002	8 377 355	*100*	232 317	*155*	6 685 072	*102*	136 214	*156*	2,04 %
2003	9 617 684	*115*	243 256	*163*	7 703 816	*117*	156 747	*180*	2,03 %
2004	10 084 154	*120*	277 679	*186*	7 942 467	*121*	180 718	*207*	2,28 %
2005	11 387 829	*136*	359 229	*240*	9 017 161	*137*	226 422	*259*	2,51 %
2006	11 352 294	*136*	365 848	*245*	9 061 804	*138*	249 542	*286*	2,75 %

* Base 100 en 1997.
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**
1997	1 116 788	*100*	653 523	*100*	83 791	*100*
1998	1 084 010	*97*	634 550	*97*	87 442	*104*
1999	1 215 793	*109*	687 950	*105*	90 015	*107*
2000	1 231 304	*110*	636 647	*97*	78 556	*94*
2001	1 262 745	*113*	648 575	*99*	77 777	*93*
2002	1 354 957	*121*	707 553	*108*	78 161	*93*
2003**	1 611 240	*144*	810 936	*124*	80 116	*96*
2004**	3 099 258	*278*	652 036	*100*	72 568	*87*
2005**	5 866 543	*525*	536 086	*82*	69 474	*83*
2006**	7 238 901	*648*	468 330	*72*	76 689	*92*

* Base 100 en 1997.
** : Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889 – 2004 : 1 465 530 – 2005 : 4 135 818 – 2006 : 5833 629.
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

	Franchissement feu rouge		Franchissement stop	
	Nombre	***Évolution****	**Nombre**	***Évolution****
1997	180 499	*100*	76 750	*100*
1998	178 622	*99*	75 004	*98*
1999	202 713	*112*	83 711	*109*
2000	207 651	*115*	70 836	*92*
2001	188 350	*104*	60 392	*79*
2002	218 271	*121*	69 032	*90*
2003	264 284	*146*	108 032	*141*
2004	233 144	*129*	128 358	*167*
2005	236 248	*131*	141 967	*185*
2006	222 687	*123*	145 767	*190*

* Base 100 en 1997.
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Le permis à points en 2006

Le système du permis à points en France a été institué par *la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions et appliqué à compter du 1er juillet 1992.*

À partir de 2003 les sanctions à l'encontre des conducteurs infractionnistes ont été renforcées (essor du contrôle-sanction automatisé accompagné d'une mobilisation accrue des forces de l'ordre et sanctions plus lourdes pour le non-respect des règles élémentaires).

Le flux de dossiers traités dans le cadre du permis à points s'est alors fortement accéléré : de 1,2 million en 2002, le nombre des infractions traitées est passé à 4,5 millions en 2006 et de 3,1 millions en 2002, le nombre de points retirés est passé à 8 millions en 2006.

LES NOUVELLES DISPOSITIONS

En application des décisions prises lors des Comités interministériels de la sécurité routière des 24 janvier et 1er juillet 2005, une nouvelle mesure entraînant un retrait de 6 points a été introduite dans le Code de la route par *la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.* Il s'agit de l'obstacle à l'immobilisation d'un véhicule.

L'article L. 224-5 du Code de la route ne sanctionnait auparavant l'opposition à une mesure d'immobilisation du véhicule, que pour le seul cas d'immobilisation consécutif à une rétention immédiate du permis de conduire.

Le transfert de cet article dans le chapitre relatif à l'immobilisation et à la mise en fourrière (article L. 325-3-1 nouveau du Code de la route) étend le champ de ce délit à l'ensemble des cas d'immobilisation du Code de la route.

Ce délit est désormais constitué chaque fois que le conducteur tente de s'opposer à une mesure d'immobilisation, qu'il s'agisse d'une mesure de sûreté (le véhicule est interdit de circuler car son état ne le permet pas) ou d'une décision prise en vue d'une éventuelle confiscation du véhicule.

Il se distingue de la contravention existante de non-respect d'une mesure d'immobilisation (article R. 325-2 du Code de la route) par la nécessité d'un élément intentionnel, par exemple l'opposition délibérée du conducteur à la mise en place d'un dispositif d'immobilisation.

Le nouvel article L. 325-3-1 du Code de la route étend également le champ de ce délit à l'opposition à un ordre d'envoi en fourrière.

Par exemple, est constitutif de ce délit le fait pour un conducteur de se précipiter dans son véhicule alors que la grue a commencé à soulever le véhicule, tout en refusant le paiement des frais qui sont dus.

Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

ÉVOLUTIONS EN COURS

À l'issue du Comité interministériel de la sécurité routière du 8 novembre 2006, le Gouvernement a arrêté un certain nombre de mesures.

Tout d'abord, et ceci à compter de la promulgation de la loi relative à la prévention de la délinquance, les conducteurs dont le permis de conduire sera invalidé pour solde de points nul pourront, dès la remise du titre invalidé au préfet, engager les démarches visant à obtenir un nouveau titre de conduite. Cette démarche n'est actuellement possible qu'à compter du début du cinquième mois suivant la date de remise du titre invalidé aux services préfectoraux. Le nouveau permis pourra être obtenu au terme d'un délai de six mois.

De plus, à compter du 31 mars 2007, lorsque le capital de points du permis de conduire d'un conducteur sera de 6 points ou en deçà, il recevra un courrier recommandé pour l'alerter sur cette situation, et l'informer de la possibilité de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière lui permettant de récupérer 4 points sur son permis.

En outre, les conducteurs commettant une infraction entraînant le retrait d'un seul point (excès de vitesse inférieur à 20 km/h ou chevauchement d'une ligne blanche continue), récupéreront automatiquement ce point au terme d'un délai d'un an, à la condition qu'ils ne commettent pas d'infraction pendant ces douze mois.

À ces mesures, s'ajoutera la possibilité, pour tout conducteur, de connaître, *via* une connexion à un site Internet spécialement dédié et sécurisé, le solde de point affecté à son permis de conduire, au moment de la consultation. Cette possibilité sera offerte à compter du 1er juillet 2007.

Le Parlement a également décidé de créer une progressivité d'acquisition des points sur les permis de conduire probatoires. Actuellement, le solde de points d'un conducteur « novice » passe de 6 à 12 en une seule fois, au terme du délai probatoire de trois ans, si l'intéressé ne commet pas d'infraction durant cette période. À l'avenir, le permis probatoire se verra affecté, au terme de chaque année constituant le délai probatoire

(si le conducteur ne commet pas d'infraction dans cet intervalle) de 2 points supplémentaires. Les conducteurs ayant suivi un accompagnement anticipé à la conduite se verront créditer de 3 points.

RÉPARTITION DES INFRACTIONS

Tout comme en 2005, le fait marquant en 2006 est la forte augmentation de la part des excès de vitesse pour les infractions ayant entraîné un retrait de points.

Cette part passe de 66 % à 75 % : 3,3 millions d'excès de vitesse ont été sanctionnés par un retrait de points en 2006, soit une augmentation de plus de 1 million par rapport à l'année précédente.

Cette évolution s'explique par la poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé et notamment par la plus grande proportion de radars embarqués, plus efficaces à long terme que les radars fixes.

Avec une part de 11 %, viennent ensuite les infractions aux règles de circulation composées principalement de l'usage d'un téléphone mobile au volant, du franchissement d'une ligne continue et de la circulation en sens interdit.

À 5 %, se situent les règles de priorité, non-respect du stop ou d'un feu rouge, de même que les non-ports de la ceinture de sécurité et du casque. Toutefois ces infractions sont en baisse notoire, respectivement de 18 % et 25 % par rapport à 2005.

La part relative des infractions liées à l'alcoolémie se maintient à 3 % avec une augmentation des conduites en état alcoolique, + 10 % (+ 13 000 infractions).

CLASSIFICATION PÉNALE

Depuis décembre 2004, les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h commis sur des voies où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h, sont désormais punis d'une amende prévue pour les contraventions de la troisième classe. Cette disposition est applicable hors agglomération, mais aussi en agglomération, lorsque la vitesse maximale autorisée est plus importante que celle du droit commun.

Ce déclassement contraventionnel a réduit l'amende de 90 à 45 euros. Mais cette évolution réglementaire a généré un effet d'aubaine par un développement exponentiel des contraventions de la troisième classe : 900 000 en 2005 pour 1,7 million en 2006, soit 38 % de l'ensemble des contraventions.

Les contraventions de quatrième classe demeurent majoritaires (ceinture, feux rouge, vitesse) et en légère augmentation.

Les contraventions de deuxième classe progressent de 8 %. Il s'agit principalement de l'usage du téléphone mobile.

Les délits, en majorité des conduites en état d'ivresse, sont en progression de 100 000 en 2005 à 104 000 en 2006.

Les contraventions de cinquième classe sont en régression. Il s'agit principalement des excès de vitesse de 50 km/h et au-delà.

LES RETRAITS DE POINTS

Le nombre de retraits de points, en progression constante depuis deux ans : + 44 % en 2004 et + 16 % en 2005 marque le pas en 2006 avec seulement + 7 % : 8 000 000 points retirés en 2006 pour 7 460 000 en 2005.

Avec le développement du contrôle-sanction automatisé, les infractions engendrant un retrait de 1 point sont devenues majoritaires et occupent le premier rang (60 % contre 45 % en 2005). Il s'agit essentiellement des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

La multiplication des retraits à 1 point et la baisse des retraits à 3 et 4 points (non-port de la ceinture de sécurité et feux rouge notamment) expliquent que la hausse générale du nombre de points retirés (+ 7 %) est moins importante qu'en 2005 (+ 16 %).

Les infractions passibles d'un retrait de 2 points, usage d'un téléphone mobile au volant et excès de vitesse entre 20 et 30 km/h, sont en progression, mais leur part relative diminue.

Les infractions à 3 points, non-port de la ceinture de sécurité et excès de vitesse d'au moins 40 km/h chutent. Il en est de même des infractions à 4 points (non-respect d'un feu rouge ou d'un stop) et pour les excès de vitesse de 30 à 40 km/h.

Les infractions à 6 points, excès de vitesse de plus de 50 km/h et alcoolémie, progressent et passent de 155 097 en 2005, à 161 576 en 2006.

CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, si les hommes sont majoritairement représentés dans les dossiers de retrait de points (70 %), la tendance est à une augmentation de la part des femmes : 30 % en 2006 contre 27 % en 2005.

La progression par rapport à 2005 est pratiquement du simple au double pour les femmes avec + 40 % de dossiers traités passant de 970 000 à 1 35 0000. Celle-ci est de + 20 % chez les hommes évoluant de 2 600 000 à 3 100 000.

La part des dossiers concernant la tranche d'âge des moins de 26 ans continue à s'amenuiser : rappelons qu'elle était de 22 % en 2004 pour 14 % aujourd'hui.

Corrélativement, la part des dossiers traités pour les plus de 50 ans progresse : 19 % en 2004, 24 % en 2005 et 27 % en 2006.

Si la modification de la pyramide des âges avec un vieillissement pérenne de la population française semble être l'une des explications, la méthode consistant à désigner les grands-parents en lieu et place des jeunes conducteurs, pratique illégale qui tend à se développer, est un élément nouveau qui explique cette tendance.

PERMIS DE CONDUIRE INVALIDÉS

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une augmentation significative depuis 2002.

Cette évolution tient à la fois à l'augmentation des contrôles routiers et au renforcement des barèmes de retraits de points.

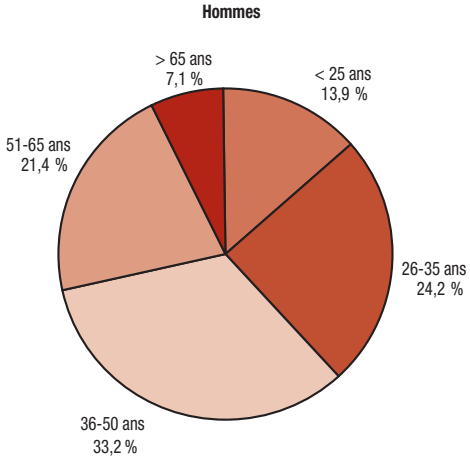
Même si le nombre de conducteurs n'ayant plus de points reste relativement marginal (moins de 2 pour 1 000 des conducteurs titulaires du permis de conduire en France), son évolution mérite une attention particulière.

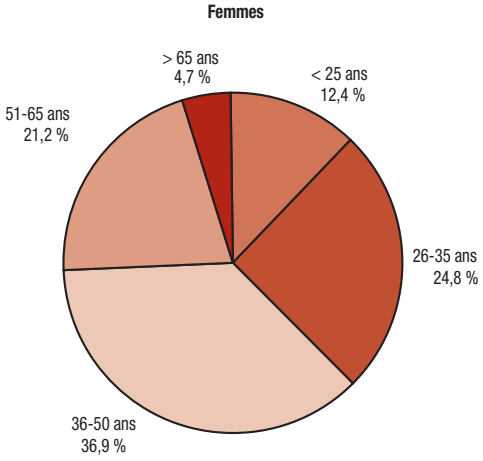
Au cours de l'année 2006, on compte 68 866 dossiers de permis de conduire invalidés (au solde nul de points) soit une augmentation de 27 % par rapport à 2005. 94 % de ces permis sont détenus par des hommes. La variation pour les hommes est de + 25 % alors qu'elle atteint + 63 % pour les femmes.

LES RÉTABLISSEMENTS DU NOMBRE INITIAL DE POINTS

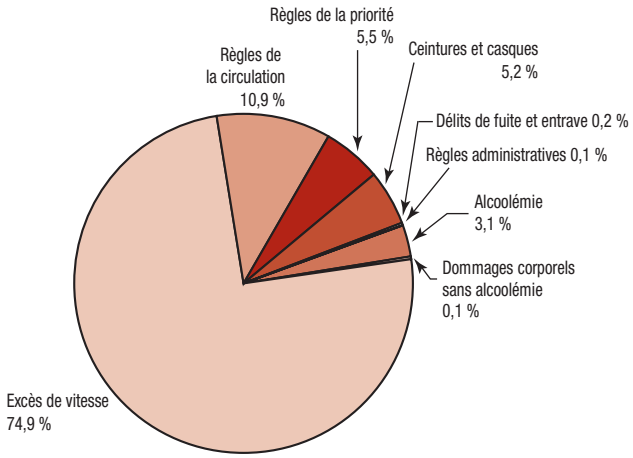
En 2006, 1,14 million de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de points. C'est un chiffre en nette progression, + 39 % par rapport à 2005 (816 000) et 2004 (825 000), consécutive à des augmentations respectives de 6 % et 10 % pour les années 2003 et 2002.

Répartition des dossiers traités par sexe et par âge en 2006

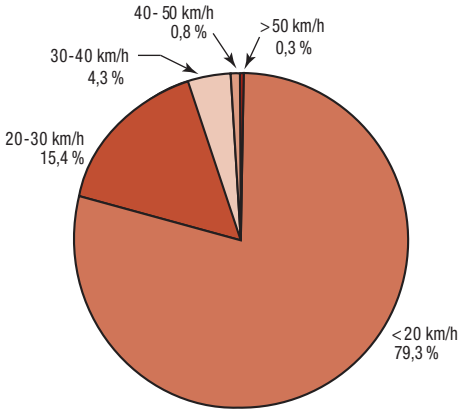




Répartition des infractions inscrites au FNPC en 2006



Répartition des infractions vitesse inscrites au FNPC en 2006



LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS/LES STAGES/LES CENTRES

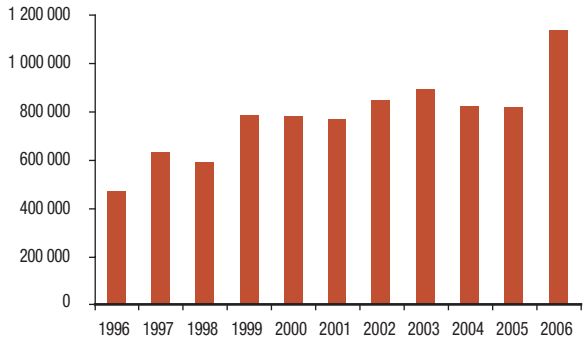
La reconstitution du nombre de points

La reconstitution du capital de points du conducteur s'effectue selon les trois modes suivants :
– en ne commettant pas d'infraction entraînant un retrait de point pendant un délai de trois ans ;
– en suivant un stage spécifique de sensibilisation à la sécurité routière ;
– par la ré-attribution de points après un délai de dix ans.

En 2006, **l'application de la règle des trois années** passées sans commettre d'infraction ayant entraîné retrait de points a bénéficié à 1 140 305 conducteurs, soit une augmentation de + 39,76 % par rapport à 2005. Cette hausse représente une rupture en comparaison des diminutions enregistrées successivement en 2005 (– 1,2 %) et 2004 (– 7,9 %). Cette variation est la plus forte après celle spectaculaire enregistrée en 1996 (+ 854,2 %). Elle se situe au niveau de celles enregistrées en 1997 (+ 34,81 %) et en 1999 (+ 33,16 %).

Le volet prévention du système du permis à points a joué pleinement son rôle pour ces conducteurs qui ont veillé à adopter une conduite plus apaisée et respectueuse des règles, soucieux de préserver leur permis si utile socialement et professionnellement.
Le graphique ci-dessous illustre l'évolution depuis 1996.

Évolution du nombre de conducteurs ayant bénéficié de la règle des trois années



Les conducteurs titulaires d'un permis probatoire

Depuis l'instauration du permis probatoire le 1er mars 2004, en application de la loi nº 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et de son décret d'application nº 2003-842 du 11 juillet 2003, tout nouveau titulaire du permis de conduire voit son capital initial doté de 6 points pour une période probatoire de trois ans (ou deux ans s'il a suivi la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite dite aussi conduite accompagnée). Cette disposition s'applique aux conducteurs novices, mais également aux conducteurs qui ont obtenu un nouveau permis, suite à une invalidation de leur permis par perte totale des points ou une annulation judiciaire de leur permis.

Au cours de cette période probatoire, le conducteur a l'obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, dans un délai de quatre mois, s'il perd 3, 4, ou 5 points en une seule fois. Il peut aussi, dans certains cas, perdre ses six points en une seule fois et voir son permis invalidé. Ce fut le cas pour 387 conducteurs en 2006.

En 2006, le service du Fichier national du permis de conduire a adressé 43 283 lettres 48N à des conducteurs en période probatoire du permis de conduire les enjoignant à suivre ce stage obligatoire. Or, selon les statistiques fournies par les préfectures, seuls 17 661 conducteurs concernés ont suivi ce stage. Manifestement, cette déperdition, dont il conviendra d'analyser les causes, est importante. L'information donnée est-elle suffisamment claire ? Est-elle suffisamment diffusée à chaque étape clef du processus : pendant la formation et lors de la délivrance du titre ?

Les stages

Trois types de stages sont répertoriés par les préfectures. Ils proposent le même programme de formation. Ils sont organisés dans les mêmes structures, mais les profils des stagiaires sont identifiés de façon distincte :

Les stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »)

Ces stages regroupent les conducteurs engagés dans une démarche volontaire de récupération de points (stagiaires « volontaires ») ainsi que les conducteurs en période probatoire du permis de conduire soumis à l'obligation de stage, qu'ils soient conducteurs novices ou conducteurs en période probatoire suite à une invalidation ou annulation de leur permis (« stagiaires obligatoires »).

Au total en 2006, 6 007 stages « permis à points » ont été organisés.

Les stages en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale

336 stages ont été répertoriés en 2006.

Les stages « mixtes »

Regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires dits « justice » : stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale ou en peine complémentaire ou en sursis avec mise à l'épreuve. 4 741 stages mixtes ont été recensés en 2006.

Au total, 11 084 stages se sont déroulés durant l'année 2006.

Les stagiaires

Quatre profils de stagiaires sont identifiés dans les statistiques établies par les préfectures :

Les stagiaires « permis à points » « volontaires » et « obligatoires »

L'année 2006 se caractérise par une augmentation pour ces deux catégories de stagiaires :
– 134 115 **stagiaires « volontaires »** contre 99 795 en 2005, soit une progression de + 34,39 %, moins forte qu'en 2005 (+ 48 %) et surtout qu'en 2004 (+ 92,50 %) ;
– 17 661 **stagiaires « obligatoires »** contre 5 689 en 2005, soit une progression remarquable de + 210,44 %. Mais ce chiffre devrait être beaucoup plus élevé comme indiqué précédemment.

À ce total, il y a lieu d'ajouter 11 328 stagiaires non ciblés par les préfectures en tant que « volontaires » ou « obligatoires », ce qui porte le nombre total des stagiaires « permis à points » à un effectif global de 163 104, soit une progression de + 54,62 %.

Très vraisemblablement, se trouve parmi ces derniers une part non négligeable de « stagiaires obligatoires » manquant à l'appel, ce qui tendrait à réduire l'écart indiqué plus haut entre le nombre de conducteurs ayant reçu la lettre 48N les obligeant à suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière et ceux l'ayant effectivement suivi.

Enfin, les données recueillies ne permettent pas de différencier parmi les stagiaires « obligatoires » les conducteurs novices de ceux dont le permis a été annulé par le juge ou invalidé après perte totale de points et qui se trouvent en période probatoire du permis. Mais les informations fournies lors des échanges avec les animateurs des stages montrent bien que de plus en plus de jeunes suivent ces stages de sensibilisation à la sécurité routière sur les causes et les conséquences des accidents de la route.

La progression continue du nombre de stagiaires « permis à points » s'explique bien entendu par le renforcement de la réglementation (échelle des points élargie et durcie, instauration du permis probatoire), la montée en puissance du système du contrôle-sanction automatisé, le déploiement des radars fixes et mobiles.

Les stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale

Le nombre de ces stagiaires reste relativement stable : 12 490 en 2006, 12 557 en 2005, 12 599 en 2004. Il semble qu'un palier s'établisse après une inflexion brusque en 2004 par rapport à 2003 (– 38,7 %).

Les stagiaires en peines complémentaires ou dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve

On dénombre en 2006, 5 517 stagiaires répondant à cette catégorie contre 6 811 en 2005, soit une baisse de – 19 %.

Au total, 181 111 stagiaires ont bénéficié d'une formation spécifique visant à la modification de leur comportement sur la route.

Les centres agréés

Au 31 décembre 2006, les préfectures ont fait état de 1 422 centres agréés contre 1 204 au 31 décembre 2005, soit une hausse de + 18,11 % succédant à un accroissement de 20,7 % en 2005 et de 24,3 % en 2004.

Cependant, il ressort de ces statistiques une grande variabilité dans l'activité des centres. En effet, seul un centre sur trois organise régulièrement des stages dans l'année et nombreux sont ceux qui n'en ont réalisé aucun.

Les contrôles des centres agréés

Conformément aux dispositions de l'article R. 223-9 du Code de la route, les délégués à l'éducation routière et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ayant bénéficié d'une formation spécifique contrôlent les obligations réglementaires imposées aux centres agréés par les articles R. 223-5 à R. 223-8.

L'année 2006 a été marquée par une augmentation importante de ces contrôles : 156 contre 39 en 2005, soit une augmentation de + 300 %, sous l'impulsion de la circulaire du 1er août 2005 adressée aux préfets. Cependant, l'objectif fixé dans cette circulaire d'un contrôle par an par centre est encore loin d'être atteint, même si l'on prend en compte uniquement le nombre de centres réellement en activité.

La ré-attribution de points après un délai de dix ans

Aux termes du troisième alinéa de l'article L. 223-6 du Code de la route, les points retirés du fait de contraventions passibles d'une amende forfaitaire sont ré-attribués au titulaire du permis de conduire à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle la condamnation est devenue définitive ou du paiement de l'amende forfaitaire correspondante.

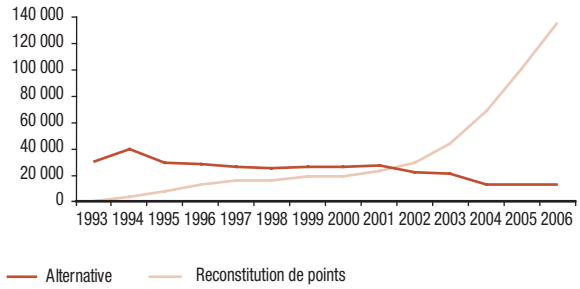
En 2006, 1 681 conducteurs ont bénéficié de cette disposition contre 1 157 conducteurs en 2005 et 891 en 2004.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 2000, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

Années / Thèmes	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Dossiers traités	1 204 372	1 214 175	1 187 101	1 660 016	2 527 678	3 572 806	4 477 798
Points retirés	3 175 619	3 180 578	3 100 966	4 458 497	6 442 660	7 461 475	8 000 105
Permis invalidés	11 758	13 410	13 601	20 967	39 413	54 242	68 866
Rétablissement du quantum initial	779 656	768 398	847 126	896 167	825 624	815 952	1 140 305
Nombre de dossiers « conducteurs en période probatoire »	–	8 343	24 928	16 765	NS	17 393	43 283
Stages en « alternative »	468	495	407	257	175	246	336
Stages « mixtes » (alternative + permis à points)	1 939	2 080	1 965	2 270	1 641	1 613	4 741
Stages « permis à points »	698	887	1 127	1 582	3 567	5 805	6 007
Stagiaires dans le cadre de « l'alternative »	26 016	26 971	21 267	20 570	12 599	12 557	12 490
Stagiaires « permis à points »							
– « volontaires »	18 631	19 931	21 054	35 028	67 449	99 795	134 115*
– « obligatoires »	–	2 600	8 236	8 325	NS	5 689	17 661*
Stagiaires « justice »	–	–	–	–	302	6 811	5 517
Nombre de centres agréés	580	607	664	786	977	1 204	1 422
Contrôles effectués	6	21	14	12	27	39	156

NS : non significatif. * : + 11 328 stagiaires « permis à points » non identifiés « volontaires » ou « obligatoires ».
Source : DSCR – Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du nombre de stagiaires ayant suivi des stages dans le cadre de l'alternative et en « reconstitution de points » depuis 1993.



ANALYSE DES INFRACTIONS EN FONCTION DE LEUR DATE DE COMMISSION

Les différentes analyses qui ont été faites ci-dessus concernent les infractions en fonction de la ***date où elles ont été enregistrées*** *dans le fichier national du permis de conduire (FNPC).*

Les analyses qui vont suivre partent d'un autre point de vue : il s'agit d'étudier les infractions en fonction de la ***date de la commission de l'infraction.***

Ces analyses ont été réalisées à partir d'une exploitation du fichier national du permis de conduire par le CETE du Sud-Ouest, avec le concours du SETRA et la collaboration du ministère de l'Intérieur (DLPAJ).

Ces exploitations permettent notamment de connaître, année par année et par type d'infraction, comment se répartit le nombre de décisions respectives. En reliant ces données aux infractions constatées par les forces de l'ordre au cours de la même période, il est possible de calculer le taux d'enregistrement des infractions et d'approcher ainsi la mesure de l'efficacité de la procédure de retrait de points.

Cet info-centre permet également d'étudier le phénomène de la récidive, en calculant le taux d'infraction pour les conducteurs ayant tous leurs points et le taux de récidive pour ceux qui n'ont pas tous leurs points et d'éclairer ainsi le comportement des usagers.

Le taux d'enregistrement du FNPC

En la matière, la référence est constituée par l'audit interministériel dont les résultats ont été publiés en novembre 2001. Des principales conclusions relatives à l'efficacité de la procédure de retrait de points, on retiendra trois phénomènes : une assez forte déperdition (taux d'enregistrement des infractions inférieur à 50 % en moyenne), une tendance à l'amélioration (43 % en 1999 et 49 % en 2000) et enfin le constat d'une variabilité selon le type d'infractions.

En l'état des données disponibles, un rapprochement a pu être fait entre les procès-verbaux dressés et les infractions qui ont fait l'objet d'une décision de retrait de points pour des infractions fréquentes.

La tendance à l'amélioration de l'enregistrement se poursuit donc, puisque l'on observe en 2004 et 2005 des taux d'enregistrement généralement compris entre 60 et 70 %, pour les infractions considérées.

Nature de l'infraction	PV dressés		Infractions info-centre		Taux d'enregistrement	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Excès de vitesse entre 20 et 30 km/h (PTAC <= 3,5 tonnes)	489 794	476 570	723 933	687 051	67,7 %	69,4 %
Excès de vitesse entre 30 et 40 km/h	193 14	148 184	312 139	295 386	61,9 %	50,2 %
Non-respect de l'arrêt au feu rouge fixe ou clignotant	175 439	153 747	233 144	236 248	75,2 %	65,1 %
Non-respect de l'arrêt absolu à un stop ou une intersection	82 458	84 095	128 358	141 967	64,2 %	59,2 %
Conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l (sang)	42 772	49 091	67 739	80 622	63,1 %	60,9 %

Source : DLPAJ (données PV) et Info-centre (ONISR-SETRA).

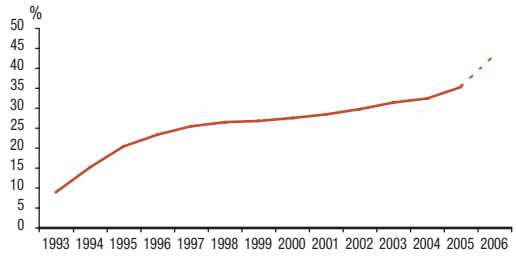
La part des infractions commises en état de récidive

Jusqu'en 2006, la récidive concerne des conducteurs qui, dans les trois années qui précèdent, ont déjà commis une infraction. La prise en compte s'effectue très précisément de date à date à compter de la date de l'infraction de récidive.

En constante progression depuis la création du permis à points, la part de conducteurs récidivistes par rapport à l'ensemble des infractionnistes a augmenté modérément entre 1997 et 2002 pour passer de 25 % à 30 % au cours de cette période. Depuis 2002, on observe une accélération de l'accroissement de cette part qui est passée de 30 % à 35 % entre 2002 et 2005, et les projections indiquent qu'elle pourrait dépasser 40 % en 2006.

Ce changement depuis 2002 s'explique par l'impact du contrôle-sanction automatisé.

Part de la récidive
Infractions de récidive/total infractions



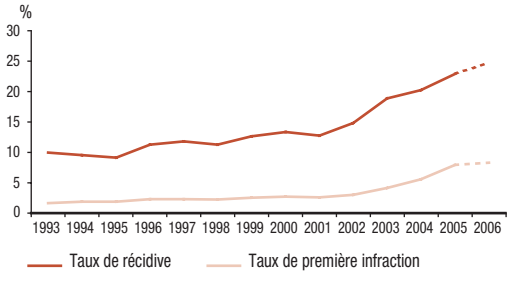
Le taux de récidive des infractionnistes

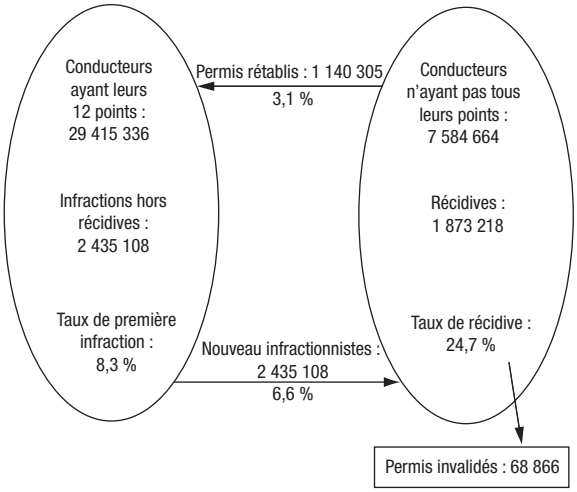
On s'intéresse maintenant au taux d'infraction des conducteurs ayant tous leurs points et de ceux qui ne les ont pas (taux de récidive). Pour cela il faut que nous connaissions le nombre de conducteurs n'ayant pas tous leurs points : ceci peut être fait de manière approchée en utilisant les données sur le nombre de récidivistes, le nombre de permis invalidés et le nombre de permis rétablis après trois ans sans infractions. C'est ce que donne le tableau ci-dessous.

	Total infractions (1)	Total récidives (2)	Nouveaux infractionnistes (3) = (1) – (2)	Permis invalidés (4)	Permis rétablis (5)	Conducteurs n'ayant pas 12 points (6) = (3) – (4) – (5)
1993	644 751	58186	586 565	603	0	585 962
1994	777 371	118 535	658 836	3 295	0	1 241 503
1995	824 447	168 322	656 125	5 213	49 408	1 843 007
1996	1 034 690	242 944	791 746	8 443	471 441	2 154 869
1997	1 055 241	269 879	785 362	10 387	635 532	2 294 312
1998	1 037 404	275 807	761 597	11 055	593 129	2 451 725
1999	1 186 984	318 072	868 912	10 548	789 827	2 520 262
2000	1 279 427	353 695	925 732	11 758	779 656	2 654 580
2001	1 224 156	349 585	874 571	13 410	768 398	2 747 343
2002	1 437 209	429 536	1 007 673	13 601	847 126	2 894 289
2003	2 004 723	631 852	1 372 871	20 967	896 167	3 350 026
2004	2 669 453	867 248	1 802 205	39 413	832 298	4 280 520
2005	3 800 841	1 344 725	2 456 116	54 242	815 952	5 866 442
*2006**	*4 308 326*	*1 873 218*	*2 435 108*	*68 866*	*1 140 305*	*7 584 664*

* Les données de l'année 2006 sont estimées à partir des infractions enregistrées au 31 décembre 2006.
Source : DLPAJ (données PV) et Info-centre (ONISR-SETRA).
(1) et (2) Comptabilisation des infractions ayant entraîné le retrait de 1 point ou plus.

Dans le graphique ci-après, le taux de récidive correspond au rapport entre le nombre de récidivistes et le nombre de conducteurs qui n'ont pas 12 points. Ce taux est comparé au taux de première infraction, c'est-à-dire le rapport entre le nombre d'infractionnistes nouveaux et le nombre de conducteurs ayant 12 points (le nombre de conducteurs conduisant au moins occasionnellement est évalué par l'ONISR à 37 millions).





Le système du permis à points est généralement caractérisé par un plus fort taux de récidive comparé au taux d'infraction des conducteurs ayant tous leurs points.

Par contre le nombre de permis invalidés est très faible de l'ordre de 0,5 %. Ces données incitent à penser qu'il y a une population d'infractionnistes réguliers qui ont une forte tendance à récidiver, mais qui savent modifier leur comportement pour éviter la sanction finale qu'est l'invalidation de leur permis. Globalement le système du permis à points fonctionne assez bien.

Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2005

Le champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice est constitué des condamnations prononcées pour délit et contravention de cinquième classe relatifs à la circulation routière et inscrites au casier judiciaire. S'y ajoutent, à compter de 2001, les compositions pénales [19] et à compter de 2003 les ordonnances pénales délictuelles [20]. Dans la suite du document, ces différentes procédures seront incluses sous l'appellation générique « condamnation ».

• 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 2004. Les données 2005 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2005 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2006 et d'une estimation de celles à venir dans les douze mois suivants. 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 leur rattachant la nature de *l'infraction principale*, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

À titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes : conduite en état alcoolique + délit de fuite ; homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite ; blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite :
– l'approche « infraction » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, une blessure involontaire par conducteur en état alcoolique ;
– l'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Il en est de même des sanctions prononcées qui peuvent comporter plusieurs peines. Pour les besoins de l'analyse statistique on considérera comme peine principale, la peine la plus grave qui est rapprochée de l'infraction principale, les autres peines seront considérées comme des peines « associées ».

40 % des condamnations prononcées en 2005 pour délit et contravention de cinquième classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière

En 2005, 248 845 condamnations ont sanctionné 317 295 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 40,2 % de l'ensemble des condamnations et 34,6 % de l'ensemble des délits et contraventions de cinquième classe sanctionnés par une condamnation [21]. Par rapport à l'année 2000, le nombre de condamnations a augmenté de 7 % sanctionnant un nombre d'infractions en hausse de 12,2 %. L'année 2005 présente un niveau jamais atteint par le passé avec 5 % d'augmentation par rapport à 2004. Sur la période 2002-2005 la police et la gendarmerie ont intensifié leurs contrôles au rythme de 12 % par an.

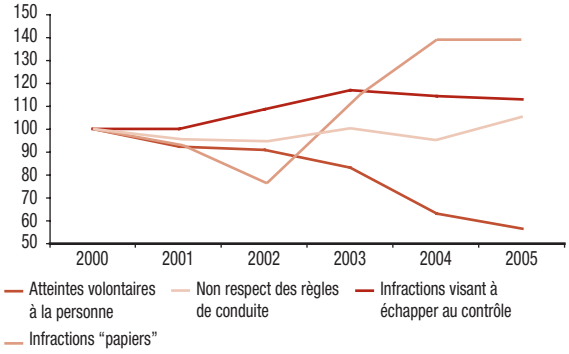
19. Le procureur de la République peut proposer une composition pénale à une personne majeure et qui reconnaît avoir commis un ou plusieurs délits. Elle consiste en une ou plusieurs mesures : amende, remise du permis de conduire, travail non rémunéré, stage dans un service sanitaire ou social. Après acceptation par l'auteur des faits, la composition pénale doit être validée par le président de la juridiction (article 41-2 du Code de procédure pénale).
20. La procédure simplifiée de l'ordonnance pénale permet au ministère public de poursuivre des délits routiers en présentant ses réquisitions au président de la juridiction qui statue sans débat. La condamnation est alors limitée à l'amende et aux peines complémentaires encourues qui peuvent être prononcées à titre principal (article 495 du Code de procédure pénale).
21. Une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées.

Tableau 1 : Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations						Nombre d'infractions sanctionnées					
	2005 p	2004 r	2003	2002	2001	2000	2005p	2004r	2003	2002	2001	2000
Toutes infractions de sécurité routière	**248 845**	**237 007**	**231 744**	**204 202**	**218 351**	**232 673**	**317 295**	**304 387**	**293 034**	**253 571**	**268 714**	**282 881**
Non-respect des règles de conduite	*144 942*	*131 562*	*139 779*	*132 839*	*135 164*	*141 461*	*151 781*	*137 204*	*144 484*	*136 768*	*138 558*	*144 642*
Conduite en état alcoolique	127 977	110 800	109 853	100 128	103 791	108 461	133 696	115 726	114 003	103 623	106 851	111 324
dont récidive de conduite en état alcoolique	*15 761*	*15 025*	*13 789*	*11603*	*11 383*	*10 967*	*16 948*	*16 048*	*14 590*	*12 265*	*11 923*	*11 484*
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	2 553	734	37				3 198	976	66			
Grand excès de vitesse	14 412	20 028	29 889	32 711	31 373	33 000	14 887	20 502	30 415	33 145	31 707	33 318
Atteintes involontaires à la personne par conducteur	*11 913*	*13 168*	*17 188*	*18 720*	*19 203*	*20 320*	*13 496*	*15 059*	*19 817*	*21 612*	*22 003*	*23 819*
Blessures involontaires ITT <= trois mois en état alcoolique	2 205	2 430	2 792	3 191	3 311	3 410	2 346	2 618	3 044	3 427	3 557	3 837
Blessures involontaires ITT > trois mois en état alcoolique	273	343	412	430	473	501	303	390	464	472	516	568
Blessures involontaires	8 157	8 945	12 326	13 395	13 711	14 575	9 537	10 564	14 627	15 973	16 222	17537
Homicides involontaires en état alcoolique	283	307	399	392	394	399	288	311	400	392	394	417
Homicides involontaires	995	1 143	1 259	1 312	1 314	1 435	1 022	1 176	1 282	1 348	1 314	1 460
Infractions « papiers »	*74 972*	*74 081*	*55 057*	*34 285*	*46 971*	*53 363*	*122 132*	*122 075*	*97 797*	*66 705*	*81 917*	*88 065*
Conduite d'un véhicule sans permis	27 612	26 277	19 320	15 879	13 579	13 207	44 288	44 733	37 102	30 340	28 331	27 214
Conduite malgré suspension du permis	10 341	8 505	6 312	4 584	4 420	4 563	17 091	14 806	11 910	9 705	8 704	8 777
Défaut d'assurance	36 175	38 384	28 381	12 850	28 541	35 214	58 584	60 342	46 588	24 510	43 505	50 695
Défaut de plaques ou fausses plaques	844	915	1 044	972	431	379	2 169	2 194	2 197	2 150	1 377	1 379
Infractions visant à échapper au contrôle	*16 368*	*17 600*	*18 805*	*17 798*	*16 550*	*16 897*	*28 922*	*29 347*	*29 954*	*27 876*	*25 610*	*25 648*
Délit de fuite	6 272	7 064	8 267	8 386	8 116	8 595	9 214	9 932	11 101	11 101	10 813	11 139
Refus d'obtempérer	8 213	8 311	8 169	6 818	5 985	5 962	14 601	14 280	13 659	11 390	9 876	9 831
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 538	1 572	1 552	1 533	1 448	1 355	4 737	4 449	4 316	4 239	3 838	3 628
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	345	653	817	1 061	1 001	985	370	686	878	1 146	1 083	1 050
Autres infractions de circulation routière	*650*	*596*	*915*	*560*	*463*	*632*	*964*	*702*	*982*	*610*	*626*	*707*
Tous types d'infraction	**619 769**	**593 231**	**550 458**	**467 668**	**533 263**	**579 888**	**925 835**	**894 603**	**825 291**	**698 840**	**765 855**	**817 652**

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.
p : chiffres provisoires. r : chiffres corrigés par rapport à l'édition précédente.

Évolution des infractions à la sécurité routière sanctionnées (base 100 en 2000)



Mis à part quelques infractions sporadiques, les infractions routières sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre grandes catégories.

Toutes les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le premier groupe avec 58,2 % des condamnations prononcées et 47,8 % des infractions sanctionnées. Y ont été rassemblés la conduite en état alcoolique ou sous l'empire de stupéfiants mais également le grand excès de vitesse.

Le second groupe par ordre d'importance vise les infractions dites « papiers » qui représentent 30,1 % des condamnations et 38,5 % des infractions sanctionnées.

Il s'agit de tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de conduire ou d'assurance.

Les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le troisième groupe avec 6,6 % des condamnations et 9 % des infractions (délit de fuite, refus d'obtempérer ou de se soumettre aux vérifications).

Enfin les atteintes corporelles involontaires par conducteur avec ou sans état alcoolique constituent le quatrième groupe le moins important en nombre pour la troisième année consécutive avec moins de 5 % des condamnations prononcées et des infractions sanctionnées.

PLUS DU QUART DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES POUR DÉLITS PAR LES TRIBUNAUX SANCTIONNENT UN MANQUEMENT AUX RÈGLES DE CONDUITE

La conduite en état alcoolique domine largement le premier groupe de condamnations avec près de 128 000 condamnations soit 18 % de plus qu'en 2000 et 15,5 % de plus qu'en 2004. Durant cette même période les dépistages préventifs effectués par la police et la gendarmerie ont augmenté depuis 2000 de 21,5 % et de 13,5 % entre 2004 et 2005.

Si depuis 1992, le nombre moyen de condamnations dépasse 100 000 par an, il peut varier fortement d'une année sur l'autre. Ainsi, les années 1996 et 1997 étaient en retrait avec moins de 96 000 condamnations, rompant ainsi avec l'année 1995 qui présentait un niveau très élevé avec plus de 106 000 condamnations. Les années 2001 et 2002 se sont situées en net recul compensé par la forte augmentation de 2003 (+ 9,7 %). L'année 2004 est restée stable suivie par la forte progression de 2005 qui présente le niveau le plus élevé de ces vingt dernières années.

La part de la conduite en état alcoolique dans l'ensemble des condamnations prononcées pour délit s'établit à 23,2 % en 2005. Ce contentieux dépasse désormais l'ensemble des vols recels (20,5 %) et se situe loin devant les coups et violences volontaires (9,0 %) et les autres grands domaines d'infractions qui dépassent chacun rarement 5 % de l'ensemble des condamnations pour délits. L'importance de ce contentieux dans les condamnations reflète la réponse donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage réalisée par la police et la gendarmerie.

Par ailleurs la conduite sous l'empire de stupéfiants progresse et a donné lieu à 2 553 condamnations tandis que le délit de grand excès de vitesse continue à décroître pour atteindre 14 412 condamnations soit 28 % de moins qu'en 2004 et 56 % de moins qu'en 2000.

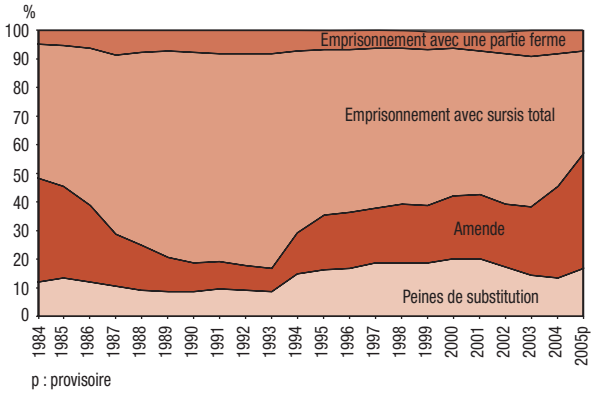
Sur les 127 977 condamnations pour conduite en état alcoolique, 107 871, soit un peu plus de 84 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 20 106 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps (27 798 infractions) dont les 4/5 relèvent de la sécurité routière : plus de la moitié sont des infractions « papiers ».

Des peines d'amende plus fréquentes

La nature des peines prononcées en 2005 prolonge la tendance observée les années précédentes. La part des amendes continue d'augmenter, passant de 32 % en 2004 à 40 % en 2005 (22 % en 2000), au détriment des emprisonnements avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant passer la part des peines d'emprisonnement de 54,5 % à 42,9 %. Cette évolution pourrait s'expliquer par l'émergence des procédures de composition pénale et surtout d'ordonnance pénale délictuelle qui ne permet pas de prononcer une peine d'emprisonnement. Au sein de ce type de peine, l'emprisonnement avec une partie ferme est constant avec 7 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme assez stable autour de 3,5 mois. Le montant moyen des amendes est en légère baisse, 323 euros contre 354 en 2004.

Les autres peines sont les mesures de substitution dont la part s'est accrue (16,8 %). Il s'agit essentiellement de mesures restrictives du permis de conduire et de jours amende.

Évolution de la nature des peines prononcées pour conduite en état alcoolique



p : provisoire

Deux facteurs aggravent la sanction : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées en matière de conduite en état alcoolique, la pluralité d'infractions et la récidive.

Tableau 2 : Nature des peines principales prononcées en 2005 pour conduite en état alcoolique

	Toutes condamnations		Condamnations pour infraction unique		Condamnations pour infractions multiples		dont condamnations pour récidive	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	**127 976**	**100,0 %**	**107 871**	**100,0 %**	**20 107**	**100,0 %**	**15 761**	**100,0 %**
Emprisonnement	**54 865**	**42,9 %**	**39 117**	**36,3 %**	**15 748**	**78,3 %**	**12 682**	**80,5 %**
Ferme	6 241	4,9 %	2 542	2,4 %	3 699	18,4 %	2 900	18,4 %
Sursis partiel	2 577	2,0 %	906	0,8 %	1 671	8,3 %	1 623	10,3 %
– simple	*78*	*0,1 %*	*24*	*0,0 %*	*54*	*0,3 %*	*18*	*0,1 %*
– probatoire	*2 499*	*2,0 %*	*882*	*0,8 %*	*1 617*	*8,0 %*	*1 605*	*10,2 %*
Sursis total	46 047	36,0 %	35 669	33,1 %	10 378	51,6 %	8 159	51,8 %
– simple	*32 125*	*25,1 %*	*25 561*	*23,7 %*	*6 564*	*32,6 %*	*2 330*	*14,8 %*
– probatoire	*12 850*	*10,0 %*	*9 419*	*8,7 %*	*3 431*	*17,1 %*	*5 382*	*34,1 %*
– TIG	*1 072*	*0,8 %*	*689*	*0,6 %*	*383*	*1,9 %*	*447*	*2,8 %*
Amende	**51 372**	**40,1 %**	**48 766**	**45,2 %**	**2 606**	**13,0 %**	**1 102**	**7,0 %**
Peines de substitution	**21 527**	**16,8 %**	**19 812**	**18,4 %**	**1 715**	**8,5 %**	**1 976**	**12,5 %**
dont :								
– suspension de permis de conduire	11 192	8,7 %	10 648	9,9 %	544	2,7 %	13	0,1 %
– TIG	829	0,6 %	572	0,5 %	257	1,3 %	247	1,6 %
– jours-amendes	2 686	2,1 %	2 046	1,9 %	640	32,2 %	1 026	6,5 %
– interdiction permis de conduire	1 168	0,9 %	1 007	0,9 %	161	0,8 %	603	3,8 %
Mesure éducative	**138**	**0,1 %**	**105**	**0,1 %**	**33**	**0,2 %**	**0**	**0,0 %**
Dispense de peine	**75**	**0,1 %**	**71**	**0,1 %**	**4**	**0,0 %**	**1**	**0,0 %**

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (15,7 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 78,3 % des condamnations pour infractions multiples (et seulement 36,3 % des cas d'infraction unique). En particulier l'emprisonnement avec une partie ferme se rencontre dans 26,7 % des condamnations pour infractions multiples (3,2 % en cas d'infraction unique) avec un quantum moyen de quatre mois au lieu de 2,6 mois en cas d'infraction unique.

Les emprisonnements avec sursis total assortis d'une mise à l'épreuve ou d'un TIG représentent 19,0 % des peines prononcées contre 9,3 % si l'infraction est unique. Cette augmentation des peines d'emprisonnement se fait au détriment des amendes dont la part s'établit à 13 % au lieu de 45,2 % en cas d'infraction unique.

La récidive aggrave les peines dans une proportion similaire, la part des peines d'emprisonnement passe à 80,5 % ; celle des emprisonnements avec une partie ferme à 28,7 % ; en revanche avec 36,7 % des peines, les emprisonnements assortis d'un sursis total avec mise à l'épreuve ou TIG représentent une part beaucoup plus forte qu'en cas d'infractions multiples.

Que ce soit en matière de simple conduite en état alcoolique ou de conduite en état alcoolique avec facteurs aggravants les juges ont fait évoluer les sanctions prononcées. Ainsi globalement les emprisonnements sont moins fréquents que l'année précédente alors que les amendes sont plus souvent prononcées.

Les peines principales donnent une mesure incomplète des sanctions prononcées pour réprimer ces types d'infractions. En effet d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi une mesure restrictive du permis de conduire accompagne quasi systématiquement une peine principale (d'emprisonnement ou d'amende) et une amende s'ajoute à près de 40 % des peines d'emprisonnement avec sursis total simple.

Les tribunaux correctionnels ont jugé les auteurs de conduite en état alcoolique dans un délai moyen de 4,2 mois à comparer à un peu moins de dix mois pour l'ensemble des délits. Le contentieux de la conduite en état alcoolique est celui qui est traité dans les délais les plus brefs. Les tribunaux ont depuis longtemps su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour conduite en état alcoolique en organisant des audiences consacrées exclusivement à ce contentieux. En 2005, la moitié des condamnations ont été prononcées trois mois après l'infraction, et 90 % en moins de neuf mois.

Le grand excès de vitesse étant une contravention de cinquième classe il est traité par les tribunaux de police en neuf mois en moyenne et la peine prononcée est pour l'essentiel une amende d'un montant moyen de 393 euros.

L'ABSENCE DE PAPIERS EN RÈGLE EST SANCTIONNÉE DANS LA MOITIÉ DES CONDAMNATIONS

La moitié des condamnés pour infraction à la sécurité routière n'ont pas le permis de conduire ou celui-ci a été suspendu ou annulé ou encore n'ont pas souscrit d'assurance. Dans 75 000 condamnations ce type d'infraction est sanctionné directement, dans 47 000 condamnations il s'ajoute à d'autres catégories d'infractions comme la conduite en état alcoolique ou les blessures involontaires. Depuis 2000 le nombre de condamnations sanctionnant au moins une infraction « papiers » a augmenté de 40 % mais l'année 2005 semble se stabiliser par rapport à 2004.

Les infractions « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré suspension du permis et le défaut de plaques. Les infractions relatives à l'absence de permis conduire et le défaut d'assurance sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation.

Du fait de la correctionnalisation de la plus grande partie de ces infractions à compter de 2004 il est difficile de présenter l'évolution des peines qui sont désormais prononcées par les tribunaux correctionnels.

Les peines prononcées en 2005 dans les 74 972 condamnations ne sanctionnant que des infractions « papiers » sont pour 20 % des emprisonnements dont la moitié présente une partie ferme. Le quantum moyen est alors d'un peu plus de trois mois.

Les amendes sont nombreuses et constituent 68,1 % des peines. Leur montant va de 362 euros en moyenne pour le défaut d'assurance à 577 euros pour une conduite malgré suspension du permis.

Les peines de substitution sont peu nombreuses (10,1 %) du fait même de la nature des infractions ; elles consistent surtout en TIG et jours amende. La durée moyenne des procédures tourne autour de cinq mois devant le tribunal correctionnel.

Tableau 3 : Nature des peines principales prononcées en 2005 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	**16 368**	**100,0 %**	**74 972**	**100,0 %**
Emprisonnement	**8 383**	**51,2 %**	**15 130**	**20,2 %**
Ferme et sursis partiel	2 731	16,7 %	7 180	9,6 %
Sursis total	5 652	34,5 %	7 950	10,6 %
Amende	**4 658**	**28,5 %**	**51 031**	**68,1 %**
Peines de substitution	**2 794**	**17,1 %**	**7 589**	**10,1 %**
dont :				
– suspension de permis de conduire	*1 542*	*9,4 %*	*2 713*	*3,6 %*
– interdiction permis de conduire	*113*	*0,7 %*	*305*	*0,4 %*
– jours-amendes	*692*	*4,2 %*	*2 481*	*3,3 %*
– TIG	*354*	*2,2 %*	*986*	*1,3 %*
Mesures éducatives (y compris sanction éducative)	**428**	**2,6 %**	**952**	**1,3 %**
Dispense de peine	**105**	**0,6 %**	**270**	**0,4 %**

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

DES SANCTIONS SÉVÈRES POUR LES INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE

Les infractions destinées à faire obstacle à un contrôle sont le délit de fuite, le refus d'obtempérer, le refus de vérification de l'état alcoolique ainsi que l'utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police. Au total près de 29 000 condamnations visent ce type d'infractions soit 12,8 % de plus qu'en 2000 mais en légère baisse par rapport à 2004.

Comme pour les infractions « papiers » ces types d'infraction sont souvent associés à d'autres délits routiers (dans 12 554 condamnations). En revanche dans 16 368 condamnations ils apparaissent comme l'infraction principale même si parfois le refus du contrôle cache une absence de papiers. La nature des peines prononcées dans les 16 368 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Des emprisonnements sont prononcés dans 51,2 % des cas et des emprisonnements fermes dans 16,7 % des condamnations, comme en 2004. Le quantum moyen tourne autour de quatre mois.

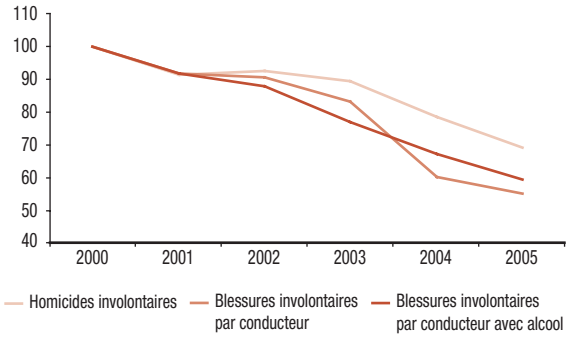
Des amendes sont prononcées dans 28,5 % des condamnations et les peines de substitution dans 17,1 %. Le montant moyen des amendes s'établit un peu en dessous de 400 euros et elles peuvent atteindre jusqu'à 4 000 euros. (*cf.* tableau 3 *supra*).

ATTEINTES CORPORELLES INVOLONTAIRES : EN BAISSE DE 41 % DEPUIS 2000

Le quatrième groupe d'infractions est sans doute le plus faible en nombre (11 913 condamnations) mais il regroupe les infractions routières les plus graves puisqu'il s'agit de celles qui résultent d'un accident corporel. Les condamnations pour blessures involontaires sont au nombre de 10 635 dont 2 478 par conducteur en état alcoolique (23,3 %), les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 1 278 dont 283 par conducteur en état alcoolique (22,1 %).

La tendance à la baisse observée depuis quinze ans s'est intensifiée ces dernières années avec une baisse de 41 % des condamnations depuis 2000 et d'un peu moins de 10 % en 2005 par rapport à 2004.

Évolution des condamnations pour atteintes involontaires par conducteur (base 100 en 2000)



Les condamnations pour homicides involontaires baissent un peu moins rapidement que celles pour blessures, respectivement – 30 % et – 43 % depuis 2000. Cette évolution des condamnations est à rapprocher de celle plus globale du nombre de tués et de blessées sur la route (respectivement – 35,6 % et – 29,6 % sur la période).

DES SANCTIONS QUI S'ALOURDISSENT AVEC LA GRAVITÉ DE L'ATTEINTE

Les sanctions prononcées pour blessures involontaires par conducteur varient beaucoup selon que l'auteur était ou non sous l'empire d'un état alcoolique. Ainsi les 8 157 condamnés pour blessures involontaires ne présentant pas d'état alcoolique sont condamnés une fois sur trois à un emprisonnement dont la plus grande partie s'accompagne d'un sursis total simple.

Si le conducteur était en état alcoolique au moment de l'accident (2 478 condamnations) l'emprisonnement est prononcé dans 85,7 % des peines dont 13,1 % avec une partie ferme soit trois fois plus souvent que dans la situation précédente. La durée moyenne de l'emprisonnement ferme s'étend alors de 4,1 mois à près de sept mois selon la gravité de l'atteinte.

Les amendes et les peines de substitution – essentiellement des suspensions de permis de conduire – sont fréquentes quand l'auteur de l'accident ne présentait pas d'alcoolémie. Elles représentent respectivement 42,8 % et 23,5 % des peines. Si l'état alcoolique est avéré, l'amende et la peine de substitution ne représentent plus chacune que 7 % des peines.

Tableau 4 : Nature des peines principales prononcées en 2005 pour homicides et blessures involontaires par conducteur avec ou sans l'état alcoolique

	Blessures involontaires				Homicides involontaires			
	par conducteur en état alcoolique		par conducteur		par conducteur en état alcoolique		par conducteur	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	**2 478**	**100,0 %**	**8 157**	**100,0 %**	**283**	**100,0 %**	**995**	**100,0 %**
Emprisonnement	**2 123**	**85,7 %**	**2 609**	**32,0 %**	**277**	**97,9 %**	**922**	**92,7 %**
Ferme	169	6,8 %	236	2,9 %	41	14,5 %	53	5,3 %
Sursis partiel	156	6,3 %	141	1,7 %	145	51,2 %	166	16,7 %
– simple	*37*	*1,5 %*	*36*	*0,4 %*	*82*	*29,0 %*	*101*	*10,2 %*
– probatoire	*119*	*4,8 %*	*105*	*1,3 %*	*63*	*22,3 %*	*65*	*6,5 %*
Sursis total	1 798	72,6 %	2 232	27,4 %	91	32,2 %	703	70,7 %
– simple	*1 451*	*58,6 %*	*2 033*	*24,9 %*	*76*	*26,9 %*	*671*	*67,4 %*
– probatoire	*321*	*13,0 %*	*170*	*2,1 %*	*14*	*4,9 %*	*28*	*2,8 %*
– TIG	*26*	*1,0 %*	*29*	*0,4 %*	*1*	*0,4 %*	*4*	*0,4 %*
Amende	**174**	**7,0 %**	**3 492**	**42,8 %**	**1**	**0,4 %**	**29**	**2,9 %**
Peines de substitution	**170**	**6,9 %**	**1 914**	**23,5 %**	**5**	**1,8 %**	**35**	**3,5 %**
dont :								
– suspension de permis de conduire	97	3,9 %	1 690	20,7 %	1	0,4 %	19	1,9 %
– TIG	7	0,3 %	37	0,5 %			3	0,3 %
– jours-amendes	36	1,5 %	77	0,9 %			2	0,2 %
– interdiction permis de conduire	26	1,0 %	53	0,6 %	4	1,4 %	10	1,0 %
Mesure éducative	**9**	**0,3 %**	**77**	**0,9 %**			**2**	**0,2 %**
Dispense de peine	**2**	**0,1 %**	**66**	**0,8 %**			**7**	**0,7 %**

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

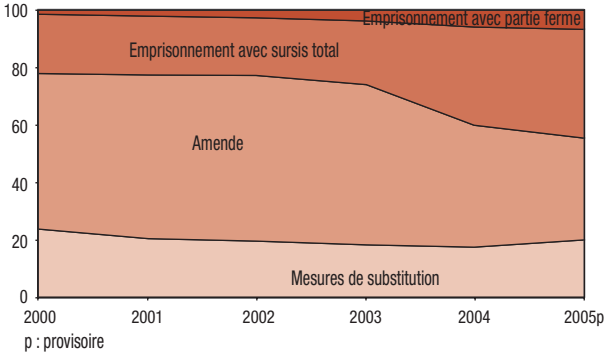
D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, la quasi-totalité des peines sont accompagnées d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension de permis ou annulation du permis selon la gravité des blessures. L'amende s'ajoute à un emprisonnement sur trois mais quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, elle est présente une fois sur deux.

Les sanctions prononcées à l'encontre des auteurs de blessures involontaires en état alcoolique ont peu varié depuis 2000 si ce n'est un léger accroissement des

emprisonnements fermes. Quand aucun état alcoolique n'est relevé la correctionnalisation des blessures ayant provoqué une ITT de moins de trois mois rend la comparaison difficile. On constate néanmoins que cette correctionnalisation s'est accompagnée d'une nette augmentation des peines d'emprisonnement avec sursis au détriment des amendes (prononcées par les tribunaux de police compétents avant 2003).

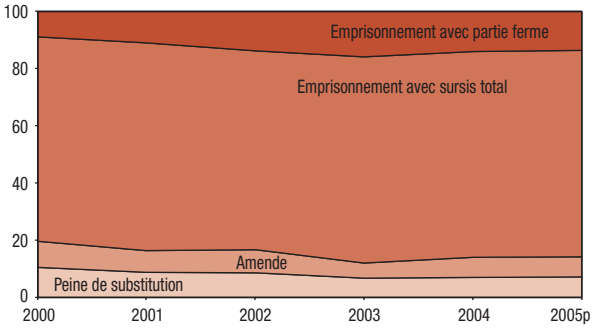
Évolution des peines prononcées

Blessures involontaires par conducteur



p : provisoire

Blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique



Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1 278 condamnations), l'emprisonnement est la règle puisqu'il est prononcé en moyenne dans 94 % des sanctions (88 % en 2000). La part des emprisonnements fermes et mixtes est trois fois plus importante si l'auteur a provoqué l'accident sous l'empire de l'alcool (65,7 %) que dans le cas contraire (22 %). Par ailleurs quand une partie de la peine est prononcée avec sursis, ce dernier est plus souvent accompagné d'une mise à l'épreuve quand l'alcoolémie est avérée. Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme est quatre fois plus élevé qu'en cas de blessures : de seize à dix-huit mois selon les circonstances de l'accident (neuf mois en 2000).

Les amendes et les peines de substitution prononcées à titre principal sont rares, en revanche elles viennent souvent alourdir les autres sanctions : un tiers des emprisonnements s'accompagne d'une amende et une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoute presque systématiquement aux peines prononcées à titre principal.

Tableau 5 : Peines principales prononcées pour homicides involontaires par conducteur

	Nombre de condamnations pour homicides involontaires par conducteur	% des peines d'emprisonnement	% des emprisonnements avec une partie ferme	Durée moyenne de la peine ferme (en mois)
2000	1 834	88,3	20,2	9
2001	1 672	89,9	23,4	10
2002	1 693	91,8	23,5	11
2003	1 641	94,5	30,0	13
2004	1 439	93,8	30,8	16
2005 p	1 278	93,8	31,2	17

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.
p : chiffres provisoires.

Les atteintes aux personnes par conducteur sont traitées par les tribunaux correctionnels en 13 mois environ.

DES CONDAMNÉS PLUS ÂGÉS SAUF POUR LES CONDUITES SANS PERMIS ET DES FEMMES MOINS NOMBREUSES QUE DANS LES AUTRES CONTENTIEUX

Si l'on exclut les mineurs qui ne représentent que 1 % des délinquants routiers (à comparer à 11 % des condamnés pour délits), les condamnés pour infractions à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés : les 18-20 ans sont deux fois moins nombreux mais un condamné sur trois a au moins 40 ans contre un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon le type d'infraction sanctionné. Ainsi les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes, 4,5 % sont mineurs, et la moitié a entre 18 et 24 ans. Cette caractéristique est moins marquée pour les autres infractions « papiers » : les moins de 25 ans ne représentent que 22,5 % des condamnés pour conduite malgré suspension et 35 % pour défaut d'assurance.

Tableau 6 : Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2005

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
Tous condamnés	**27 612**	**100,0 %**	**10 341**	**100,0 %**	**36175**	**100,0 %**
Hommes	26 000	94,2 %	10 015	96,8 %	32148	88,9 %
Femmes	1 612	5,8 %	326	3,2 %	4 027	11,1 %
Mineurs	1 240	4,5 %	0	0,0 %	175	0,5 %
18-19 ans	4 664	16,9 %	97	0,9 %	2 649	7,3 %
20-24 ans	9 157	33,2 %	2 234	21,6 %	9 839	27,2 %
25-29 ans	4 624	16,7 %	2 222	21,5 %	6 941	19,2 %
30-39 ans	4 794	17,4 %	2 953	28,6 %	8 820	24,4 %
40-59 ans	2 976	10,8 %	2 640	25,5 %	7 239	20,0 %
60 ans et plus	157	0,6 %	195	1,9 %	512	1,4 %

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

À l'inverse les condamnés pour conduite en état alcoolique sont beaucoup plus âgés, les moins de 25 ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 42 % des condamnés. Par contre, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'empire de stupéfiants sont très jeunes, 70 % ont moins de 25 ans.

Chez les condamnés pour atteintes involontaires aux personnes deux populations se distinguent nettement :

– d'une part les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire qui sont jeunes : 43 % ont moins de 25 ans ;

– d'autre part les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie qui sont beaucoup plus âgés : près de 60 % des condamnés pour homicide involontaire ont 40 ans et plus et chez les condamnés pour blessures 12,8 % ont au moins 60 ans.

Tableau 7 : Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique et atteintes involontaires aux personnes en 2005

	Condamnés pour conduite en état alcoolique		Condamnés pour blessures involontaires par conducteur		Condamnés pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique		Condamnés pour homicides involontaires par conducteur		Condamnés pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique	
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
Tous condamnés	**127 977**	**100,0 %**	**8 157**	**100,0 %**	**2 478**	**100,0 %**	**995**	**100,0 %**	**283**	**100,0 %**
Hommes	118 494	92,6 %	6 282	77,0 %	2 277	91,9 %	841	84,5 %	267	94,3 %
Femmes	9 483	7,4 %	1 875	23,0 %	201	8,1 %	154	15,5 %	16	5,7 %
Mineurs	187	0,1 %	104	1,3 %	12	0,5 %	13	1,3 %	3	1,1 %
18-19 ans	3 036	2,4 %	678	8,3 %	117	4,7 %	96	9,6 %	20	7,1 %
20-24 ans	18 308	14,3 %	1 694	20,8 %	480	19,4 %	222	22,3 %	98	34,6 %
25-29 ans	17 118	13,4 %	1 017	12,5 %	380	15,3 %	148	14,9 %	49	17,3 %
30-39 ans	35 173	27,5 %	1 543	18,9 %	663	26,8 %	171	17,2 %	61	21,6 %
40-59 ans	49 176	38,4 %	2 074	25,4 %	726	29,3 %	442	44,4 %	45	15,9 %
60 ans et plus	4 979	3,9 %	1 047	12,8 %	100	4,0 %	144	14,5 %	7	2,5 %

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

Le contentieux routier se distingue aussi par son faible taux de féminité. Si globalement les femmes sont moins représentées (8 %) que sur l'ensemble des délits (10 %) le taux de féminité varie d'un type d'infraction à l'autre. Cette faiblesse du taux de féminité s'accuse nettement quand on considère la conduite en état alcoolique (7,4 % des condamnés sont des femmes), la conduite sans permis (5,8 %) ou malgré suspension (3,2 %) ou encore la conduite sous l'empire de stupéfiants (3,5 %).

La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (23 % en cas de blessures, 15,5 % en cas d'homicide). Il est toutefois à noter que le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'il est passé de 6 % en 2000 à 7,4 % en 2005 en hausse d'un demi-point par rapport à 2004.

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 pour l'ensemble du continent ; les pays d'Europe de l'Est présentent un décalage dans le temps : le nombre de tués a cru jusqu'au début des années 1990, pour décroître ensuite d'environ 4 % chaque année.

Ces comparaisons doivent se faire en gardant en mémoire les différences structurelles (taille du pays, densité et qualité du réseau routier, population, etc.) et socio-économiques (composition du parc, présence de trafic international et touristique, comportement des usagers, etc.).

La définition internationale du « tué » a été amendée lors de la convention de Vienne de 1968 : « *Une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident* ».

Progressivement, depuis 1968, la définition du tué à trente jours s'est imposée dans la plupart des pays de l'Union européenne.

Jusqu'en 2004, la France comptabilisait ses tués à six jours. Afin de pouvoir se comparer avec ses voisins européens, elle utilisait un coefficient multiplicateur de 1,057 jusqu'en 2004 revu à 1,069 à partir de 2005 pour estimer le nombre de tués à trente jours.

En 2005, la France a adopté la définition internationale.

RÉSULTATS DÉFINITIFS 2006

Les résultats définitifs des pays européens de l'année 2006 ne seront disponibles qu'au milieu de l'année 2007. Dès que ces chiffres seront parus, ils seront diffusés sur Internet sur le site de la sécurité routière : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

Attention ! Depuis le 1er janvier 2007, l'Union européenne compte vingt-sept États membres suite à l'entrée officielle de la Roumanie et de la Bulgarie.

COMPARAISON 2005/2004

	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	2005	2004	Évolution	2005	2004	Évolution
Allemagne	336 619	339 310	– 0,8 %	5 361	5 842	– 8,2 %
Autriche	40 896	42 657	– 4,1 %	768	878	– 12,5 %
Belgique	49 286	48 790	1,0 %	1 089	1 162	– 6,3 %
Danemark	6 919	6 209	11,4 %	331	369	– 10,3 %
Espagne	91 187	94 009	– 3,0 %	4 442	4 741	– 6,3 %
Finlande	7 020	6 767	3,7 %	379	375	+ 1,1 %
France	**84 525**	**85 390**	**– 1,0 %**	**5 318**	**5 593**	**– 4,9 %**
Grèce	16 914	15 547	8,8 %	1 658	1 670	– 0,7 %
Hongrie	20 777	20 957	– 0,9 %	1 278	1 296	– 1,4 %
Irlande	6 533	5 985	+ 9,2 %	396	338	+ 18,0 %
Italie	225 078	224 553	+ 0,2 %	5 462	5 625	– 2,9 %
Pays-Bas	27 013	27 760	– 2,7 %	750	804	– 6,7 %
Pologne	48 100	51 069	– 5,8 %	5 444	5 712	– 4,7 %
Portugal	37 066	38 930	– 4,8 %	1 247	1 294	– 3,6 %
Royaume-Uni	203 682	213 043	– 4,4 %	3 336	3 368	– 1,0 %
Slovénie	10 509	12 890	– 18,5 %	258	274	– 5,8 %
Suède	18 094	18 029	0,4 %	440	480	– 8,3 %
Tchéquie	25 239	26 516	– 4,8 %	1 286	1 382	– 6,9 %
Total partiel Union européenne (18 pays)	**1 255 457**	**1 278 411**	**– 1,8 %**	**39 243**	**41 203**	**– 4,8 %**
Irlande	ND	5 985	ND	399	338	+ 18,0 %
Italie	ND	224 553	ND	5462	5 625	– 2,9 %
Luxembourg	ND	716	ND	46	50	– 8,0 %
Slovaquie	ND	7 866	ND	608	603	+ 0,8 %
Pays hors Union européenne						
Islande	671	790	– 15,1 %	19	23	– 17,4 %
Norvège	7 865	8 194	– 4,0 %	224	259	– 13,5 %
Suisse	21 706	22 891	– 5,2 %	409	510	– 19,8 %

ND : non disponible.
Pays de l'Union européenne pour lesquels les données ne sont pas disponibles : Lituanie, Estonie, Lettonie, Malte et Chypre, Roumanie et Bulgarie.
Sources : *International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD).

Avant de comparer les chiffres européens, il faut se rappeler que les modalités de recueil des accidents varient beaucoup d'un pays à un autre.

Les écarts constatés par exemple entre la France et le Royaume-Uni proviennent en partie des législations différentes. Un conducteur britannique est obligé de déclarer son accident (même matériel) à la police avant d'entamer un recours devant son assurance. En France, cette procédure n'est obligatoire que pour les accidents corporels, mais en pratique, de nombreux accidents corporels légers ne sont jamais connus des forces de l'ordre.

En 2004, les vingt pays de l'Union européenne dont les données sont disponibles ont enregistré 1,287 million d'accidents corporels ayant occasionné le décès de plus de 41 863 personnes.

Entre 2005 et 2004, pour les dix-huit pays dont les données sont disponibles (les pays en dehors de l'Union sont exclus), la tendance est sensiblement à la baisse : – 1,8 % pour les accidents corporels, – 4,8 % pour les tués. Entre 2004 et 2003 la baisse du nombre de tués était de – 8,1 %. La tendance de l'année 2005 est dans le prolongement de l'année 2004. On note toutefois que la prise en compte de quatre pays ayant eu des résultats très bons (la France, l'Allemagne, l'Espagne et la Pologne) contribue à plus de 71 % du résultat final.

L'Allemagne, l'Autriche, la Suède, le Danemark et la Suède sont les pays dont l'évolution a été la plus favorable, le nombre de tués y a baissé de plus de 8 %. En revanche, la France a connu une moindre progression avec – 4,9 %.

Cette année seule la Finlande, voit au contraire sa mortalité sur les routes augmenter de + 1,1 % soit + 4 tués.

PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE DES PAYS D'EUROPE EN 2005

	Superficie (milliers de km²)	**Population** (millions)	**Densité** (habitants/ km²)	**Parc en circulation** (milliers)	**Longueur du réseau** (kilomètres)	**Circulation** (millions de véhicules x km)	**Nombre de véhicules pour 100 habitants**	**Tués par million d'habitants**	**Tués par milliard de km parcourus**
Allemagne	357	82,5	231,1	54 520	626 981	684 283	66,1	64,8	7,8
Autriche	84	8,2	97,7	5 279	107 143	82 221	64,5	93,8	9,3
Belgique	33	10,4	320,3	6 159	151 372	94 677	59,1	104,5	11,5
Danemark	43	5,4	126,0	2 570	72 074	47 940	47,3	61,0	6,9
Espagne	505	43,4	86,0	27 657	666 204	ND	63,7	103,1	ND
Finlande	338	5,2	15,5	2 871	79 150	51 675	54,7	72,2	7,3
France	**551**	**60,5**	**109,7**	**37 168**	**1 002 486**	**556 000**	**61,4**	**87,9**	**9,6**
Grèce	132	11,1	84,0	6 641	40 164	81 635	59,9	149,1	20,3
Hongrie	93	10,1	108,5	3 370	180 994	ND	33,4	126,6	ND
Irlande	71	4,1	58,6	1 937	95 752	37 840	46,7	96,2	10,5
Italie	301	58,1	192,8	43 141	305 388	654 197	74,3	94,0	8,3
Luxembourg	3	0,5	179,8	358	2 876	2 875	77,0	98,9	16,0
Pays-Bas	42	16,3	392,5	8 627	117 430	133 800	52,9	46,0	5,6
Pologne	323	38,5	119,4	16 815	381 462	ND	43,6	141,3	ND
Portugal	93	10,5	113,3	5 481	81 739	ND	52,2	118,8	ND
Royaume-Uni	244	60,2	246,7	33 717	413 120	499 396	56,0	55,9	6,7
Slovaquie	49	5,4	110,1	1 834	17 755	13 402	34,0	112,6	45,4
Slovénie	20	2,0	97,0	1 150	20 196	15 519	58,5	131,2	16,6
Suède	450	9,0	20,1	5 131	214 000	75 196	56,8	48,7	5,9
Tchéquie	79	10,2	129,6	4 732	55 495	50 262	46,3	125,8	27,2
Total partiel Union européenne (vingt pays)	**3 809**	**451,1**	**118,4**	**269 158**	**4 631 781**	**3 080 918**	**59,7**	**88,5**	**13,0**
Pays hors Union européenne									
Islande	103	0,3	2,9	236	91 916	2 006	80,3	64,6	9,5
Norvège	324	4,6	14,3	2 938	92 511	36 550	63,6	48,5	6,1
Suisse	41	7,4	179,6	5 043	71 027	62 685	68,0	55,2	6,5

ND : non disponible.
Source IRTAD pour les données suivantes :
Parc automobile : 2005 sauf Irlande 2003 ; Luxembourg 2004 ; Slovaquie 2002.
Longueur du réseau : 2005 sauf Hongrie et Luxembourg 2004 ; Allemagne et Danemark 2003 ; Slovaquie 2002 ; Islande 2000 ; Irlande 2001 ; Pays-Bas 1999 ; Grèce et Royaume-Uni 1998 ; Portugal 1993 ; Italie 1992.
Kilométrage : 2005 sauf Danemark 2004 ; Italie et Pays-Bas 2003 ; Irlande 2001 ; Islande et Slovaquie 2000 ; Royaume-Uni et Grèce 1998.
Population : sauf pour l'Irlande, le Luxembourg, la Slovaquie, la Suède, l'Islande et la Norvège : source INED.

De nombreuses explications sont proposées pour analyser les différences de résultats entre les pays : les facteurs les plus couramment avancés ont trait à la démographie, au niveau de développement et à la densité de l'habitat. Mais au niveau très global où nous situons notre analyse, les réflexions les plus pertinentes utilisent la notion d'apprentissage.

On se reportera sur ce point en particulier aux travaux de Siem OPPE de l'Institut de recherche en sécurité routière des Pays-Bas (SWOW) :

– dans les pays les plus pauvres, les déplacements sont peu nombreux et se font en transports collectifs. La circulation automobile est très faible et le taux de tués par million d'habitants est très bas (– 30) ;

– le développement de l'usage de la voiture entraîne une forte hausse de la circulation donc du nombre des accidents et le ratio des tués par million d'habitants dans les pays « moins pauvres » peut dépasser les 200 ;

– de leur côté, les pays très riches connaissent beaucoup d'encombrements. Ils ont développé des politiques de transport collectif et de sécurité routière. Les comportements sont plus prudents et le ratio retombe à moins de 80 tués par million d'habitants.

Nous décrivons cette évolution en nous appuyant sur les différents pays de l'Union, selon les différents stades de développement du pays :

– la Slovaquie présente toutes les caractéristiques d'un pays qui commence seulement à se développer : un taux d'équipement en voiture très faible, une circulation peu importante et un taux de tués par million d'habitants assez faible. Àl'inverse, on note un taux de tués rapporté au parcours très élevé ;

– la Tchéquie, en pleine croissance économique (+ 3 % de croissance du PIB chaque année depuis trois ans est quand même plus sûre que sa voisine de l'Est et compte 27 tués par milliard de kilomètres contre 45 pour la Slovaquie ;

– la Slovénie présente un taux d'équipement en automobile comparable à celui des pays développés (53 voitures en circulation pour 100 habitants), son nombre de tués a légèrement baissé en 2005 ;

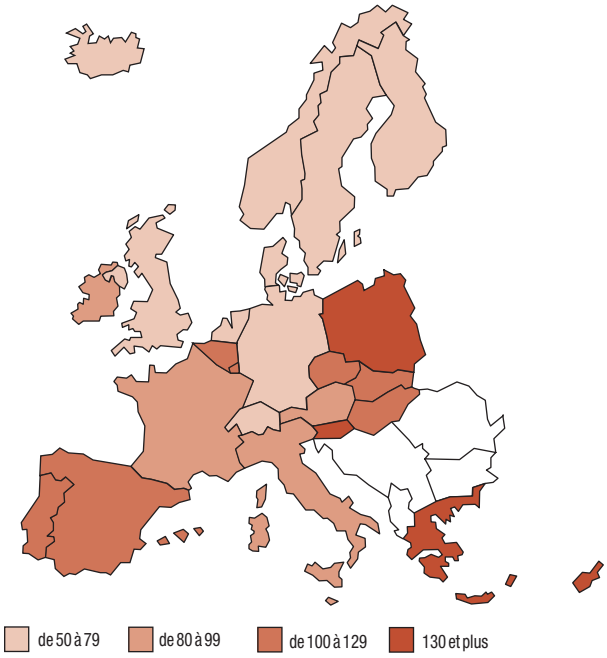
– parmi les pays riches, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni ont le taux de tués rapporté à la circulation le plus faible. Le développement automobile a provoqué de nombreux embouteillages autour des grandes villes. Cette situation a entraîné deux effets sur l'accidentologie : un report de l'automobile en faveur du deux-roues, dont

l'usage va croissant surtout en périphérie des villes et une hausse de l'accidentologie piéton, conséquence de la circulation automobile importante en ville.

Parmi les pays riches, on distingue encore deux groupes de pays : les pays d'influence latine (France, Espagne, Italie...) d'une part et les pays nordiques (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Danemark...) d'autre part. En effet, les pays nordiques présentent un taux de tués par million d'habitants beaucoup plus faible que celui des pays situés plus au sud. Une explication fait appel aux comportements individuels : il semblerait que les habitants du nord de l'Europe adoptent un comportement plus citoyen que ceux du sud.

En 2005, selon l'indicateur « tués par million d'habitants », la France se classe au septième rang sur les vingt pays de l'Union dont les données sont disponibles.

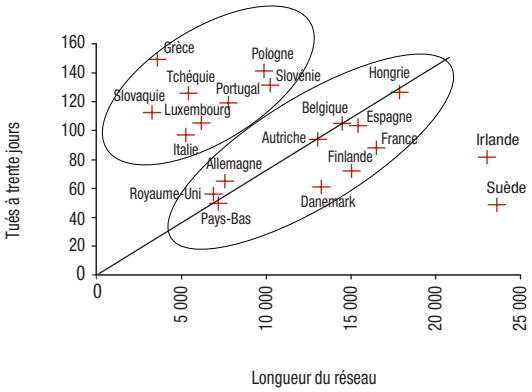
Tués à trente jours par million d'habitants



En moyenne, il y a 88,5 tués par million d'habitants dans l'Union européenne en 2005 (calculé sur vingt pays).

On distingue trois groupes de pays :
– les pays nordiques (Allemagne, Norvège, Suède, Royaume-Uni...) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 80 tués par million d'habitants) ;
– les pays de l'Europe de l'Ouest et du Sud (France, Italie, Espagne...) se situent à des taux intermédiaires (entre 80 et 130 tués par million d'habitants) ;
– les pays de l'Est, moins développés économiquement, présentent de médiocres résultats avec plus de 130 tués par million d'habitants.

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.

Nous proposons dans le graphique ci-dessus de mettre en relation le ratio tués par million sur la route en fonction du ratio longueur du réseau routier du pays par million c'est-à-dire de raisonner en terme de **densité de tués** par population sur la densité par kilomètre.

Deux groupes de pays apparaissent dans ce graphique. Le premier groupe avec des pays ayant un réseau peu développé et une forte accidentalité ; le second regroupant les pays avec un réseau développé et un ratio tués/population/réseau plus faible.

Un contre exemple de cette relation densité-accidentologie – réseau le cas des pays « faussement » peu denses tels que la Suède ou Irlande qui ont, schématiquement, une partie du pays quasiment déserte, sans habitant, sans route et donc sans accident et une autre partie du pays avec une densité voisine de celle des autres pays.

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'Etat 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.

ÉVOLUTION SUR TRENTE-CINQ ANS (DE 1970 À 2005)

Pour analyser l'évolution sur longue période du nombre de tués à trente jours, des coefficients correcteurs ont été appliqués aux nombres de tués pour chacun des pays qui les comptabilisaient à moins de trente jours de la façon suivante :
– Italie : avant 1999 (sept jours) + 8 % ;
– France : avant 1992 (six jours) + 9 %, de 1993 à 2004 (six jours) + 5,7 % ;
– Espagne : avant 1993 (24 heures) + 30 % ;
– Portugal : avant 1997 (24 heures) + 30 %, depuis 1998 (24 heures) + 14 % ;
– Grèce : avant 1996 (trois jours) + 18 % ;
– Autriche : avant 1991 (trois jours) + 12 %.

Entre parenthèses figure le nombre de jours de comptabilisation du tué utilisé par les différents pays.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Évolution 1970-2005 ***
Allemagne*	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	6 977	6 842	6 613	5 842	5 361	– 3,9 %
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	958	956	931	878	768	– 3,4 %
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	1 486	1 315	1 353	ND	1 089	– 2,9 %
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	498	431	463	432	369	331	– 3,6 %
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	5 517	5 347	5 399	4 741	4 442	– 0,6 %
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	396	433	415	379	375	379	– 2,9 %
France	**16 445**	**14 355**	**13 672**	**11 387**	**11 215**	**8 891**	**8 079**	**8 160**	**7 655**	**6 058**	**5 530**	**5 318**	**– 3,2 %**
Grèce	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	1 895	1 654	1 615	1 619	1 658	+ 1,2 %
Hongrie	1 627	1 678	1 630	1 756	2 432	1 589	1 200	1 239	1 429	1 326	1 296	1 278	– 0,7 %
Irlande	540	586	564	410	478	437	415	411	376	335	379	399	– 1,0 %
Islande	20	33	25	24	24	24	32	24	29	23	ND	19	– 0,1 %
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 649	6 682	6 736	6 015	5 625	5 462	– 1,9 %
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	76	70	62	53	50	46	– 2,8 %
Norvège	560	539	362	402	332	305	341	275	312	280	259	224	– 2,6 %
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	993	987	1 028	804	750	– 4,0 %
Pologne	3 446	5 633	6 002	4 688	7 333	6 900	6 294	5 534	5 827	5 640	5 712	5 444	+ 1,3 %
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 671	1 675	1 546	1 294	1 247	– 0,7 %
Royaume-Uni	7 499	6 366	6 010	5 165	5 217	3 621	3 409	3 450	3 431	3 508	3 368	3 336	– 2,3 %
Slovaquie****	ND	ND	ND	ND	662	660	628	614	610	645	603	560	– 0,3 %
Slovénie	620	596	558	464	517	415	313	278	269	242	274	258	– 2,5 %
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	591	554	532	529	480	440	– 3,1 %
Suisse	1 643	1 206	1 209	881	925	692	592	544	513	546	510	409	– 3,9 %
Tchéquie**	1 983	1 632	1 261	987	1 291	1 588	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	1 286	– 1,2 %

* Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.
** Jusqu'en 1990, Tchécoslovaquie.
*** En moyenne annuelle selon disponibilité des données.
**** À partir de 1990 pour la Slovaquie.
ND : non disponible.
Source : *International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD).

La plupart des pays de l'Union ont connu une baisse très importante du nombre de leurs tués entre 1970 et 2005. Par exemple, l'Allemagne et les Pays-Bas qui ont divisé par quatre leur nombre de tués en trente-cinq ans.

Pour les pays d'Europe du Nord ou de l'Ouest, cette baisse s'est effectuée en deux étapes :
– entre 1970 et 1995, on observe une baisse très importante et régulière du nombre de tués dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest. Cette baisse quasi-générale s'explique par la mise en place d'une réglementation complète ;
– entre 1995 et 2005, la tendance s'est infléchie, toujours marquée à la baisse mais de façon moins importante. En effet, la majeure partie des gains des mesures réglementaires ayant été obtenue sur la période précédente, la mesure ne produit plus que des effets marginaux au fur et à mesure que son application s'impose à l'ensemble des usagers.

En trente-cinq ans, le nombre de tués à trente jours en France a été divisé par trois, passant de 16 445 en 1970 à 5 318 en 2005. De 1996 à 2000, le nombre de tués à trente jours baissait lentement avant de connaître depuis 2002 de très fortes baisses.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Évolution* (%)
Allemagne**	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	84,8	83,0	80,1	70,8	64,8	– 4,1
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	119,3	119,0	115,4	107,1	93,8	– 3,7
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	144,8	126,4	130,1	128,9	104,5	– 3,1
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	80,6	86,3	80,2	68,3	61,0	– 3,9
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	137,5	132,3	128,0	109,2	103,1	– 1,4
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	83,6	79,9	72,8	72,1	72,2	– 3,2
France	**325,5**	**272,9**	**254,5**	**206,4**	**198,2**	**153,2**	**136,4**	**138,2**	**129,0**	**101,6**	**91,1**	**87,9**	**– 3,7**
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0	ND	150,4	146,8	145,9	149,1	+ 0,5
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	121,5	140,4	130,7	128,3	126,6	– 0,6
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	107,1	96,0	84,2	92,4	96,2	– 1,8
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	83,9	100,7	79,3	78,2	64,6	– 1,2
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	115,5	116,5	105,2	95,8	94,0	– 2,2
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	158,7	139,6	118,3	106,5	98,9	– 3,5
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	61,1	68,5	61,2	56,6	48,5	– 3,1
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	62,1	61,3	63,5	49,3	46,0	– 4,7
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	143,2	152,5	147,7	149,5	141,3	+ 0,8
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	181,3	161,8	160,9	147,6	122,1	118,8	– 1,4
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	61,2	60,5	61,4	56,0	55,9	– 2,6
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	114,1	113,4	119,4	111,7	112,6	– 0,3
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	139,4	137,0	121,2	137,0	131,2	– 2,8
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	62,4	59,7	59,2	53,3	48,7	– 3,4
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	75,5	70,7	74,6	69,3	56,4	– 4,3
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	130,4	140,2	141,8	135,5	125,8	– 1,3

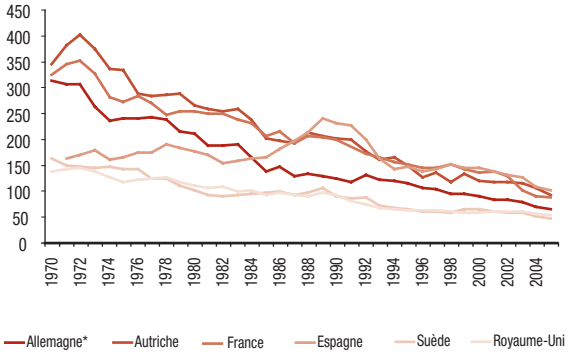
* Évolution en moyenne annuelle suivant la disponibilité des données.
** Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.
ND : non disponible.
Source : *International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD).
Sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2003 de la Grèce, la Belgique, l'Italie et l'Irlande.

Le même constat s'applique lorsque l'on rapporte le nombre de tués à la population.

Les pays dont l'essor de l'automobile est précoce voient leur mortalité décroître très rapidement entre 1970 et 1995. Puis cette tendance s'atténue à partir du moment où l'effet des grandes mesures de sécurité a fini de porter ses fruits.

Mais les pays sont encore très inégaux devant ce fléau. La Pologne, la Grèce, le Portugal, la Tchéquie et l'Espagne, pays dont le développement automobile est plus récent, n'ont pas connu une évolution aussi favorable. Leur évolution à long terme augmente ou diminue de moins de 1 % par an. Ces pays ont connu une augmentation de motorisation et donc de trafic dans les années 1980 qui ont fait augmenter leur nombre de tués. L'évolution est donc semblable aux pays les plus développés mais décalée dans le temps. Ainsi le « pic » de mortalité pour la Hongrie, le Portugal, la Pologne et l'Espagne se situe environ en 1990, contre 1970 pour la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. Depuis 1990, la mortalité routière recule dans ces pays d'environ 4 % chaque année.

1970-2005 : Évolution du nombre de tués à trente jours par million d'habitants



* Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

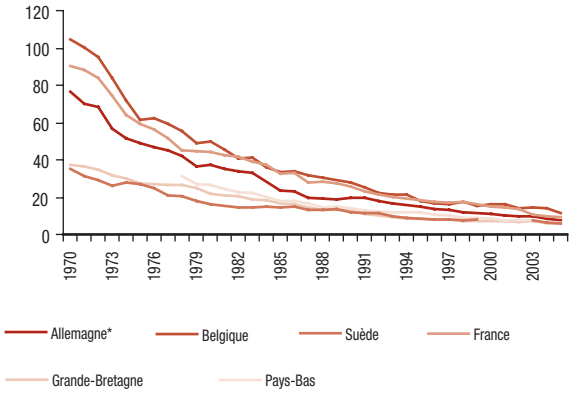
	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	ND	ND	37,2	23,7	20	15,1	11,3	10,2	10	9,7	8,4	7,8
Autriche	109,3	83,4	56,3	38,2	27,9	18,6	13,2	12,7	12,3	11,7	10,8	9,3
Belgique	104,6	61,7	50	33,6	28,1	18,1	16,3	16,2	14,2	14,6	14,3	11,5
Danemark	50,5	31	25	25,6	17,3	14	10,7	9,2	9,7	9,0*	7,7	6,9
Finlande	ND	37,3	20,6	17,4	16,3	10,5	8,5	9,1	8,5	7,6	7,4	7,3
France	**90,4**	**59,2**	**44,1**	**32,5**	**25,7**	**18,7**	**15,1**	**14,8**	**13,8**	**10,9**	**9,9**	**9,6**
Irlande	ND	ND	28,4	ND	19,2	13,7	ND	10,9	ND	8,3	10,0	10,5
Islande	ND	ND	21,1	17,9	13,5	12,7	16	ND	ND	ND	16,0	9,5
Italie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	8,6	8,3
Luxembourg	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	17,0	16,0
Norvège	ND	35,1	19,3	17,3	12	10,5	10,5	8,3	ND	ND	7,3	6,3
Pays-Bas	ND	ND	26,7	18	14,2	12,1	8,5	7,8	7,7	7,7	6,0	5,6
Pologne	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	15,1	14,4
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,5	ND	ND	ND	7,3	6,7	6,7
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	66,4	61,5	46,9	ND	ND	ND	45,0	45,4
Slovénie	ND	ND	ND	ND	ND	44,2	26,6	23,1	21,7	16,7	18,2	16,6
Suède	35,3	27	16,4	14,7	12	8,6	ND	ND	ND	ND	6,3	5,9
Suisse	56,5	35,5	30,9	20,1	18,5	13,3	10,1	9,1	8,4	8,8	8,9	6,5
Tchéquie	ND	ND	53,9	42,2	48,3	47,1	36,7	32,4	33,1	31,7	29,3	27,2

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce et Portugal.
ND : non disponible.
Source : *International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD).
Sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2004 de la Belgique et l'Irlande.
* Kilométrage Danemark 2003 non disponible, taux calculé avec le chiffre 2002.

Entre 1970 et 2005, l'écart constaté entre les pays européens s'est considérablement amoindri. En 2005, la France a presque rattrapé son retard et se classe douzième des pays européens.

Les pays d'Europe de l'Est présentent un taux de tués par milliard de kilomètres parcourus encore très élevé. Cet indicateur se révèle donc être le meilleur pour effectuer une comparaison des pays entre eux. Cependant, l'estimation du trafic n'est pas chose aisée car cette donnée est indisponible pour de nombreux pays.

1970-2005 : Évolution du nombre de tués à trente jours par milliard de kilomètres parcourus



* Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne.

RÉSULTATS DÉTAILLÉS DANS L'UNION EUROPÉENNE EN 2005

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	67,1	32,9	336 619	27,4	72,6	5 361
Autriche	61,5	38,5	40 896	26,2	73,8	768
Belgique	56,2	43,6	49 286	23,4	71,4	1 089
Danemark	52,3	47,7	6 919	28,7	71,3	331
Espagne	53,3	46,7	91 187	17,8	82,2	4 442
Finlande	52,5	47,5	7 020	26,6	73,4	379
France	**69,4**	**30,6**	**84 525**	**31,3**	**68,7**	**5 318**
Grèce	78,9	21,1	16 914	45,7	54,3	1 658
Hongrie	68,0	32,0	20 777	39,3	60,7	1 278
Irlande (2004)	53,3	46,7	5 985	26,6	73,4	335
Italie (2004)	75,7	24,3	224 553	41,1	58,9	5 625
Luxembourg (2004)	ND	ND	716	ND	ND	50
Pays-Bas	63,9	34,5	27 013	33,9	64,7	750
Pologne	71,3	28,7	48 100	45,8	54,2	5 444
Portugal	69,3	30,7	37 066	43,1	56,9	1 247
Royaume-Uni	63,8	36,2	203 682	33,4	66,6	3 336
Slovénie	56,8	43,2	10 509	31,0	69,0	258
Suède	53,5	46,5	18 094	25,0	75,0	440
Tchéquie	62,0	38,0	25 239	39,1	60,9	1 286

ND : non disponible.
Source : *International Road and Traffic Accident Database* (IRTAD).

En moyenne, les deux tiers des accidents ont lieu en milieu urbain, mais ces accidents n'ont occasionné qu'un tiers des tués sur les routes européennes.

Les pays les plus au nord (Allemagne, Autriche, Belgique, Suède, Finlande), pays les plus avancés en matière de sécurité, ont des taux de tués en milieu urbain très faibles, autour de 25 %.

Au contraire, en Italie, en Pologne et au Portugal, où la mortalité routière est assez élevée, plus de 40 % des tués l'ont été en milieu urbain. Le développement d'une politique de sécurité en milieu urbain devrait permettre de gagner de nombreuses vies dans ces pays.

Cependant le Royaume-Uni fait figure d'exception avec 33,4 % de tués en milieu urbain, alors qu'il se place parmi les pays les plus sûrs. Cela s'explique par un nombre très important de piétons tués dans ce pays qui est aussi un pays très dense, d'où un trafic très important en milieu urbain.

La France se classe dixième en milieu urbain sur les dix-huit pays dont les données sont disponibles.

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	110 744	81,1	18,9	27,1	54,0	3 890	83,0	17,0	31,8	51,2
Autriche	15 743	84,9	15,1	41,0	43,9	567	83,8	16,2	43,9	39,9
Belgique	21 473	83,1	16,9	13,6	69,6	778	79,7	20,3	14,8	64,9
Danemark	3 300	89,2	10,8	26,4	62,8	236	86,9	13,1	29,2	57,6
Espagne	42 624	92,2	7,8	ND	ND	3 652	94,0	6,0	ND	ND
Finlande	3 336	96,3	3,7	42,3	54,0	278	96,4	3,6	53,2	43,2
France	**25 863**	**80,0**	**20,0**	**18,7**	**61,3**	**3 655**	**91,1**	**8,9**	**23,2**	**68,0**
Grèce	3 576	82,8	17,2	39,8	43,0	900	87,7	12,3	47,9	39,8
Hongrie	6 652	93,9	6,1	48,4	45,5	776	93,9	6,1	57,2	36,7
Italie	54 660	74,4	25,6	ND	ND	3 315	80,5	19,5	ND	ND
Pays-Bas	9 328	70,9	29,1	ND	ND	485	73,2	26,8	ND	ND
Pologne	13 827	98,6	1,4	ND	ND	2 949	98,9	1,1	ND	ND
Portugal	11 381	82,1	17,9	11,4	70,7	710	86,2	13,8	16,9	69,3
Royaume-Uni	73 801	88,2	11,8	ND	ND	2 221	90,7	9,3	ND	ND
Slovénie	4 540	89,9	10,1	30,0	59,9	178	86,0	14,0	33,7	52,2
Suède	8 415	82,9	17,1	ND	ND	330	92,7	7,3	ND	ND
Tchéquie	9 603	95,3	4,7	35,2	60,1	783	94,3	5,7	48,7	45,6

ND : non disponible.
Ensemble rase campagne = rase campagne hors autoroute plus autoroute.
Rase campagne hors autoroute = route nationale (RN) de rase campagne plus autres routes de rase campagne.
Source : *International Road and Traffic Accident Database* (IRTAD).

Tués (à 30 jours) **et circulation par types de réseaux**

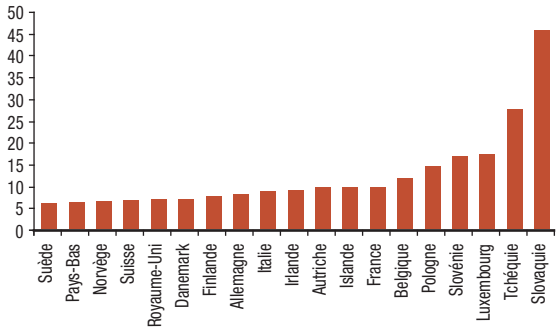
Pays de l'Union européenne	**Tués** (à 30 jours)			**Circulation** (millions de véhicules x km)			**Tués** (à 30 jours) **par milliard de km parcourus**		
	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne
Allemagne	5 361	662	1 238	684 283	216 200	107 300	7,8	3,1	11,5
Autriche	768	92	249	82 221	19 003	16 705	9,3	4,8	14,9
Belgique	1 089	158	115	94 677	32 826	32 836	11,5	4,8	3,5
Danemark	331	31	69	47 940	12 151	7 066	6,9	2,6	9,8
Espagne	4 442	219	ND	ND	ND	ND	6,7	ND	ND
Finlande	379	10	148	51 675	5 417	9 173	7,3	1,8	16,1
France	**5 318**	**324**	**847**	**556 000**	**122 000**	**96 100**	**9,6**	**2,7**	**8,8**
Grèce	1 658	111	431	81 635	ND	ND	20,3	ND	ND
Hongrie (2004)	1 278	47	444	ND	4 154	12 384	ND	11,3	35,9
Pays-Bas (2004)	750	130	ND	133 800	56 385	23 280	5,6	2,3	ND
Pologne	5 444	32	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Portugal	1 247	98	120	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Royaume-Uni	3 336	206	ND	499 396	ND	ND	6,7	ND	ND
Slovénie	258	25	60	15 519	3 336	2 025	16,6	7,5	29,6
Suède	440	24	ND	75 196	ND	ND	5,9	ND	ND
Tchéquie	1 286	45	381	50 262	6 259	ND	25,6	7,2	ND

ND : non disponible.
Données kilométrage et circulation de la même année.
Source : *International Road and Traffic Accident Database* (IRTAD).

Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de deux à trois fois selon les pays). Les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent en Finlande avec 1,8 tué par milliard de kilomètres parcourus. Les autoroutes françaises se situent dans la moyenne avec 2,7 tués par milliard de km, la moyenne européenne étant de 3,2 tués par milliard de km.

Les routes nationales de rase campagne en France se situent, en terme de sécurité, en deuxième position à égalité avec le Danemark parmi les huit pays où les données sont disponibles avec 8,8 tués par milliard de kilomètres parcourus. Tous réseaux confondus, l'ensemble du réseau est deux fois plus dangereux en Grèce, en Tchéquie et en Slovénie que pour le reste de l'Europe.

Tués à trente jours
par milliard de kilomètres parcourus en 2005



Par catégories d'usagers

Tués (à 30 jours) par catégories d'usagers (en % de l'ensemble des usagers)

Pays de l'Union européenne	Piétons	Bicyclettes	Cyclomoteurs <= 50 cm³	Motos > 50 cm³	Voitures de tourisme	Autres types d'implication	Total
Allemagne	12,8	10,7	2,0	16,3	52,8	5,3	5 361
Autriche	12,1	6,1	5,3	12,8	56,3	6,9	768
Belgique	9,9	6,5	2,8	11,3	57,3	6,4	1 089
Danemark	13,3	12,4	8,8	4,8	52,9	7,9	331
Espagne	15,3	1,8	7,0	10,6	53,8	11,4	4 442
Finlande	11,9	11,3	1,1	7,9	60,9	6,9	379
France	**11,9**	**3,4**	**6,7**	**16,6**	**57,6**	**3,8**	**5 318**
Grèce	14,1	1,1	3,5	24,5	48,9	8,0	1 658
Hongrie (2004)	25,2	14,1	1,7	5,6	46,8	6,7	1 296
Italie	12,6	5,3	6,9	19,3	49,9	6,0	5 625
Luxembourg (2004)	24,0	0,0	2,0	20,0	54,0	0,0	50
Pays-Bas	11,1	20,1	8,1	10,3	44,9	4,7	750
Pologne	32,3	11,1	1,0	2,9	46,4	6,4	5 444
Portugal	17,2	3,8	8,5	15,1	39,7	15,7	1 247
Royaume-Uni	21,0	4,6	0,7	16,8	52,7	4,3	3 336
Slovénie	14,3	7,0	2,3	13,2	58,5	4,3	258
Suède	11,4	8,6	1,8	10,5	61,6	6,1	440
Tchéquie	23,2	8,9	0,6	9,0	52,8	5,4	1 286

ND : non disponible.
Note : certains usagers sont de catégorie inconnue, le total peut donc être inférieur à 1.
Source : *International Road and Traffic Accident Database* (IRTAD).

Les habitudes locales de déplacement se répercutent sur la répartition des tués suivant les différentes catégories d'usagers. Par exemple, aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est de 20,1 % 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'usager qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

En Pologne, un tiers de tués sont des piétons ! Ce taux est très largement au-dessus de celui des autres pays. Au Royaume-Uni, un peu plus d'un tué sur cinq est un piéton. En France, ce rapport est d'un sur dix.

Le taux de tués en deux-roues motorisés (cyclomoteur et motocyclette) a augmenté dans de nombreux pays de l'Union. Ainsi entre 2004 et 2005, la Slovénie voit sa part de tués en deux-roues motorisés augmenté de 4,5 points, l'Autriche de 1,9 point, la France et l'Espagne de 1,6 point et l'Allemagne de 1,5 point.

Tués (à 30 jours) **par milliard de km parcourus par catégories d'usagers**

(Les pays européens ne comptent pas la circulation des deux-roues de la même manière : certains ne prennent en compte que les motocyclettes, d'autres les motocyclettes et les cyclomoteurs).

Pays de l'Union européenne	Tous usagers	Deux-roues motorisés	Motos > 50 cm³	Voitures de tourisme
Allemagne	7,8	56,8	67,3	4,9
Autriche	9,3	67,5	65,2	7,0
Belgique	11,5	ND	113,6	8,0
Danemark (2002)	6,9	44,4	29,0	4,5
Finlande	7,4	37,8	ND	5,2
France	**9,6**	**145,5**	**150,9**	**7,7**
Pays-Bas	5,6	ND	45,8	3,3
Royaume-Uni	6,7	113,3	ND	4,4
Slovénie	16,6	ND	303,6	11,0
Tchéquie	25,6	430,6	ND	18,2

ND : non disponible.
Source : *International Road and Traffic Accident Database* (IRTAD).

Les différentes façons de comptabiliser la circulation des motocyclettes (motocyclettes seules ou motocyclettes et cyclomoteurs) ne nous permettent pas de comparer le risque des motocyclettes ou des deux-roues pour chaque pays européen.

Le problème de l'accidentologie des usagers de motocyclettes en France se confirme avec 150,9 tués par milliard de kilomètres parcourus en 2005.

Concernant les voitures de tourisme, le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus de la France montre une légère amélioration par rapport à 2004. Notons toutefois que la comparaison s'effectue avec des pays aux bons résultats (Allemagne, Royaume-Uni, Pays-Bas et Finlande).

Ainsi entre la France et le Royaume-Uni, la circulation des voitures de tourisme est quasiment aussi importante mais le Royaume-Uni dénombre 1,4 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 du Royaume-Uni.

La Tchéquie est le pays le moins sûr, toutes catégories de véhicules confondues avec 25,6 tués par milliard de kilomètres parcourus.

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	7,1	20,1	29,2	21,8	21,7	0,1	5 361
Autriche	9,5	18,2	31,4	21,2	19,7	0,0	768
Belgique	6,2	18,0	36,0	22,1	17,1	0,6	1 089
Danemark	10,0	15,7	30,5	22,7	21,1	0,0	331
Espagne	5,8	16,6	38,2	21,7	16,1	1,7	4 442
Finlande	9,8	14,0	28,2	24,0	24,0	0,0	379
France	**7,6**	**23,0**	**30,9**	**19,4**	**18,7**	**0,4**	**5 318**
Grèce	4,9	19,7	36,7	18,0	19,4	1,3	1 658
Hongrie (2004)	4,6	10,6	37,0	30,0	16,5	1,3	1 296
Italie (2004)	5,5	15,7	35,1	18,7	20,7	4,3	5 625
Luxembourg (2004)	4,0	16,0	42,0	8,0	28,0	0,0	50
Pays-Bas	8,5	16,3	28,4	21,7	25,1	0,0	750
Pologne	5,7	17,1	30,1	27,4	17,0	2,6	5 444
Portugal	5,4	17,7	35,0	23,1	17,8	1,0	1 247
Royaume-Uni	10,4	21,0	31,8	18,1	18,5	0,3	3 336
Slovénie	6,6	17,1	38,8	21,7	15,9	0,0	258
Suède	6,6	15,2	29,8	24,8	23,6	0,0	440
Tchéquie	5,6	17,3	32,4	28,5	15,7	0,4	1 286

Source : *International Road and Traffic Accident Database* (IRTAD).

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

En France et au Royaume-Uni, la part des jeunes de moins de 24 ans représente 31 % des tués sur les routes ; cette population représente moins de 23 % des tués en Pologne, en Italie, en Suède, en Espagne et en Tchéquie.

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	25,8	158,8	65,0	54,5	75,6	65,0
Autriche	45,3	193,9	96,6	78,9	112,9	93,3
Belgique	31,3	221,2	132,3	91,8	103,3	104,3
Danemark	27,4	127,1	65,3	52,2	86,2	61,1
Espagne	33,4	194,4	117,6	93,9	97,7	102,2
Finlande	33,5	115,0	77,9	62,1	109,5	72,4
France	**29,8**	**221,7**	**98,5**	**69,4**	**99,9**	**87,8**
Grèce	42,1	318,0	179,8	109,6	160,4	149,6
Hongrie	30,2	145,1	165,6	142,6	135,6	128,3
Italie (2004)	31,1	199,3	110,9	71,9	104,7	97,2
Luxembourg (2004)	20,0	222,2	147,9	36,7	218,8	110,9
Pays-Bas	17,8	89,7	44,3	38,3	82,1	46,0
Pologne	39,8	206,8	152,6	149,6	182,4	142,7
Portugal	33,6	234,1	136,0	110,4	122,7	118,0
Royaume-Uni	26,3	127,5	61,8	41,0	63,8	55,4
Slovénie	48,0	231,6	165,3	103,7	131,0	128,8
Suède	14,9	90,4	54,0	46,4	66,9	48,8
Tchéquie	37,6	228,2	136,1	129,8	140,8	125,8

Source : *International Road and Traffic Accident Database* (IRTAD).

La Slovénie, la Pologne, la Grèce, la Hongrie et la Tchéquie se démarquent des autres pays par un nombre de tués par million d'habitants très élevé, supérieur à 125. À l'inverse, la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas occupent les premières positions avec moins de 60 tués par million d'habitants.

Dans la plupart des pays de l'Union européenne, ce sont les jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui sont les plus exposés : en moyenne ces personnes ont deux fois plus de risque de mourir dans un accident de la route que le reste de la population.

L'Allemagne, qui présente pourtant de bons résultats en matière de sécurité routière, dévoile une faiblesse sur la classe d'âge des 18-24 ans, avec un taux de tués supérieur à 158 tués par million d'habitants.

Les plus de 65 ans sont aussi plus fréquemment touchés que les autres classes d'âge. Même si les personnes de cette tranche d'âge ont moins d'accidents que le reste de la population, elles succombent plus facilement de leurs blessures.

Les résultats de la France sont assez particuliers : elle présente toujours un taux de tués 18-24 ans très important (sur les seize pays dont les données sont disponibles en 2005, elle se classe douzième) et un taux de tués des plus de 65 ans assez faible (elle se classe d'après cet indicateur à la septième place). Au final, elle se situe à une position intermédiaire (septième place), ces deux résultats se compensant.

MESURES DE SÉCURITÉ

État de la réglementation en 2005

Pays de l'Union européenne	Réglementation concernant le téléphone portable	Limitations de vitesse en km/h			Taux d'alcoolémie maximum autorisé en g/l	Réglementation sur le permis à point
		Agglomération	Route	Autoroute		
Allemagne	Kit main libre toléré	50	100	130*	0,5	Oui
Autriche	Kit main libre toléré	50	100	130	0,5 **	Non
Belgique	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5	Non
Bulgarie	Kit main libre toléré	50	100	130	0,5	Non
Chypre	Aucune	50	80	100	0,9	Non
Danemark	Kit main libre toléré	50	80	130	0,5	Non
Espagne	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5 ***	Non
Estonie	Aucune	50	90	110	0,2	Non
Finlande	Aucune	50	100	120	0,5	Non
France	**Kit main libre toléré**	**50**	**90**	**130**	**0,5 ******	**Oui**
Grèce	Aucune	50	90	120	0,5	Oui
Hongrie	Aucune	50	110	130	0,0	Non
Irlande	Kit main libre toléré	50	100	120	0,8	Oui
Italie	Kit main libre toléré	50	90	130	0,5	Oui
Lettonie	Kit main libre toléré	50	90	100	0,5 (5)*	Oui
Lituanie	Aucune	60	90	130	0,4	Non
Luxembourg	Kit main libre toléré	50	90	120	0,8	Oui
Malte	Aucune	50	80	–	0,8	Non
Pays-Bas	Kit main libre toléré	50	80	120	0,5	Non
Pologne	Kit main libre toléré	50/60 (6)*	90	130	0,2	Oui
Portugal	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5	Non
Roumanie	Kit main libre toléré	50	90	120	0,0	Non
Royaume-Uni	Kit main libre toléré	48	96	112	0,8	Oui
Slovaquie	Kit main libre toléré	50	90	130	0,0	Non
Slovénie	Aucune	50	90	130	0,5	Non
Suède	Aucune	50	90	110	0,2	Non
Tchéquie	Aucune	50	90	130	0,0	Non

* Conseillé.
** 0,1 : pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis), conducteurs d'autocars, de poids lourds (> 7 tonnes), 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 tonnes), d'autocars (> 9 places), de matières dangereuses, de transports de scolaires et mineurs, d'ambulances et de taxis.
**** Depuis le 25 octobre 2004, 0,2 g/l pour les conducteurs de transport en commun.
(5)* : 0,2 g/l pour les nouveaux conducteurs.
(6)* 50 km/h la journée et 60 km/h la nuit.
Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières – mission des affaires internationales.

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

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

Si les limitations de vitesse en agglomération sont identiques dans l'ensemble des pays (à l'exception de la Lituanie et de la Pologne), il n'en est pas de même pour les autres réseaux. Sur routes, les limitations varient entre 80 et 100 km/h sauf la Hongrie qui a opté pour 110 km/h mais la plupart des pays ont cependant adopté 90 km/h. Sur autoroutes, elles oscillent entre 100 et 130 km/h suivant les pays.

Concernant l'alcoolémie, la législation est encore très variable. Cinq pays ont un taux maximum autorisé supérieur à 0,5 g/l. Quatorze pays ont adopté comme limite 0,5 g/l. Pour les huit derniers pays, la législation est plus restrictive avec un taux maximum autorisé compris entre 0,4 g/l et 0,0 g/l.

Il faut noter aussi la spécificité des réglementations espagnoles, autrichiennes, françaises et lettones qui ont baissé le taux d'alcool maximum autorisé pour certaines catégories de conducteurs (les novices ayant moins de deux ans de permis notamment).

Les réglementations sur le téléphone portable commencent à se généraliser depuis 2001. Aujourd'hui dix-sept pays de l'Union interdisent son usage pendant la conduite d'un véhicule mais tolèrent l'utilisation du kit main libre.

Dans neuf pays européens, un système de permis à points a été mis en place. Dans certains pays comme l'Allemagne ou le Royaume-Uni, cette législation est très ancienne. Mais elle fait de nombreux émules puisque trois pays (la Lettonie, l'Italie et le Luxembourg) l'ont mise en place depuis moins de trois ans.

Taux de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs en 2005

	Autoroute	Milieu urbain
Allemagne	98	94
Autriche	86	78
Belgique	80	70
Danemark	92	83
Finlande	84	84
France	**99**	**97**
Hongrie	77	58
Pays-Bas	ND	91
Pologne	ND	75
Portugal	94	ND
Slovénie	95	87
Suède	98	85

ND : non disponible.
Source : *International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD).

Il n'existe pas au niveau de chaque pays européen d'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme pour l'ensemble du réseau. Les taux de port sont fournis pour deux types de réseaux : milieu urbain et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé se situe en France avec 97 %.

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 principalement les Hongrois et les Belges) portent la ceinture sur autoroute. Il semblerait donc que les Européens ont compris l'intérêt de la ceinture sur les longues distances mais qu'ils restent plus nombreux à l'oublier en ville et sur les petits trajets (pourtant les plus accidentogènes).

Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2005

L'absence de définitions et de références communes rend difficiles de véritables comparaisons entre les différents modes de transport : aussi se limitera-t-on ici à la présentation globale des données brutes d'accidents et d'activité et à une comparaison partielle des différents modes de transports en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible, à savoir l'année 2005.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

Accidents d'avions avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents survenus, en France ou à l'étranger, à des appareils d'immatriculation ou d'exploitation française.

	Aviation commerciale (1)	Aviation générale (2)	Travail aérien (3)	Ensemble
Nombre d'accidents corporels	4	54	5	63
Nombre de tués (4)	3	51	4	58
Nombre de blessés	16	42	2	60

(1) Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).
(2) Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés, privés).
(3) Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treuillage...).
(4) Décédés dans les trente jours.
Source : Direction générale de l'aviation civile.

Indicateurs d'activité

En 2004, le parc global (source : Bureau Véritas) représentait 11 890 aéronefs répartis en :
– 8 084 avions (dont 618 pour le transport public) ;
– 838 hélicoptères ;
– 2 051 planeurs ;
– 900 ballons libres ;
– 17 autres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (source : Direction générale de l'aviation civile et Groupe Air France) s'élevait en 2005 à :
– 153,0 milliards de passagers-kilomètres transportés ;
– 16,5 millions de tonnes-kilomètres transportées.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

(hors RATP et métros de province)

Accidents de chemin de fer avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement ayant entraîné une conséquence grave :
– mort ou blessure grave ;
– avaries importantes au matériel, à la voie ou à d'autres installations ;
– perturbations importantes dans la circulation des trains.

Accidents de chemin de fer en 2005

Nombre d'accidents (1)	350
Accidents de train	94
dont :	
– collisions	*47*
– déraillements	*47*
Accidents de cars	0
Accidents individuels (2)	61
Autres accidents (3)	195
Nombre de tués (4)	41
Agents en service (5) (6)	3
Voyageurs (6)	5
dont voyageur par accident de train (6)	*0*
Autres personnes (7)	33
Nombre de blessés graves (8)	24
Agents en service (5) (6)	1
Voyageurs (6)	8
dont voyageur par accident de train (6)	*0*
Autres personnes (7)	15

(1) Accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement. Toutefois, ne sont pris en compte que ceux ayant entraîné une « conséquence grave » : mort ou blessures graves, avaries importantes au matériel, à la voie et autres installations, perturbation importante dans la circulation des trains.
(2) Notamment : chute d'un train, heurt par un train... (non compris, les suicides et tentatives de suicide).
(3) Par exemple : avaries en pleine voie de véhicules moteurs, rupture de caténaire, etc. Y compris les accidents de cars.
(4) Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.
(5) Il s'agit d'une partie des accidents du travail survenus lors d'accidents entrant dans le cadre de la définition (1).
(6) Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveaux.
(7) Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau ferroviaire français.
(8) Est considérée comme blessé grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné, ou aurait pu entraîner, une hospitalisation de plus de trois jours.

Accidents de passage à niveau (9)

Nombre d'accidents (10)	130
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	0
– avec signalisation automatique	95
– non gardés (sans barrière ni signalisation)	23
Accidents de piétons	12
Nombre de tués (11)	38
Nombre de blessés graves (11)	18

(9) Non compris dans la rubrique « accidents de chemins de fer ».
(10) Y compris les accidents de véhicules routiers sur un passage à niveau.
(11) Non compris les agents et voyageurs victimes de collisions aux passages à niveaux.
Source : SNCF, Direction de la comptabilité et du contrôle de gestion.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules moteurs de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des entreprises ferroviaires étrangères, représentait en 2005 : 663 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 76,5 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 40,7 milliards de tonnes-kilomètres de fret (51,5 en 1990) (source : SNCF, Direction de la comptabilité et du contrôle de gestion).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Bilan des accidents corporels

Le bilan des accidents corporels était le suivant en 2005 :
– 84 525 accidents corporels ;
– 5 318 tués à trente jours, dont 3 065 usagers de voitures de tourisme ;
– 108 076 blessés (source : ONISR, fichier des accidents).

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 37,5 millions de véhicules dont 30,1 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 2005 à 727,4 milliards (source : DAEI/SESP – INSEE – 43e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation).

COMPARAISONS ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un niveau de risque pour l'usager d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on ne retiendra que les ordres de grandeur des résultats. L'élément de comparaison sera le nombre de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres.

Les définitions des tués, différentes suivant les trois modes de transports étudiés (tué à deux, six ou trente jours), sont malgré tout assez proches en terme de résultat.

Pour les transports aériens, nous nous limiterons à l'aviation commerciale, seul domaine où les passagers x kilomètres sont connus.

Pour les transports ferroviaires, aux seuls voyageurs à l'exclusion des agents de l'entreprise de transport et des sociétés de service travaillant pour le transporteur ; de façon à éviter les doubles comptes, nous éliminerons les tués sur les passages à niveau comptabilisés dans les transports routiers.

Ne sont pas comptabilisés la RATP et les métros de province pour lesquels nous manquons de données.

Pour les transports routiers, nous ne prendrons en compte que les véhicules particuliers.

Pour les calculs de passagers x kilomètres, il s'agit d'estimations. Elles sont cohérentes avec les champs retenus pour les statistiques d'accidents et de victimes des trois modes de transport (y compris les parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement les parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des cinq dernières années.

Globalement, on voit donc, sur la période observée, que le moyen de transport le plus sûr en terme de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres est l'avion. Le train reste assez proche. L'automobile est loin derrière.

On peut estimer, avec prudence, que sur les années 2001 à 2005, l'avion est en moyenne 3,5 fois plus sûr que le train et 139 fois plus sûr que l'automobile.

Évaluation du risque encouru par l'usager hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour un milliard de passagers x km
	2001	2002	2003	2004	2005	Moyenne 2001-2005	2001	2002	2003	2004	2005	Moyenne 2001-2005	
Transports aériens	19	5	1	0	3	5,6	127,1	129,8	130,1	140,4	153,0	136,1	0,04
Transports ferroviaires	11	22	7	6	5	10,2	71,6	73,5	72,3	74,3	76,5	73,6	0,14
Transports routiers (véhicules particuliers)*	5 283	4 864	3 709	3 406	3 065	4 065	728	734	739	737	727	733	5,55

* Pour tenir compte du changement de définition du tué à six jours au tué à trente jours à compter du 1er janvier 2005, les données contenues dans les éditions précédentes ont été majorées de 5,7 % de 2001 à 2003 et de 6,9 % en 2004.

Exposition au risque

Parc en circulation

PARC AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE (en milliers) EN MÉTROPOLE

Quatre roues	2002	2003	2004	2005	2006
Voitures particulières	29 160	29 560	29 900	30 100	30 400
Véhicules utilitaires	5 687	5 772	5 842	5 902	5 965
Tracteurs routiers	216	214	215	213	213
Autocars-autobus	81	82	82	83	83

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

Deux-roues	2002	2003	2004	2005	2006
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Cyclomoteurs	1 387	1 357	1 331	1 303	1 262
Motocyclettes	1 054	1 091	1 131	1 177	1 248

* Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
Source : Chambre syndicale nationale du motocycle.

Pour les quatre roues, on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières et de véhicules utilitaires. Le parc de tracteurs routiers, semble s'être stabilisé à son niveau le plus bas de ces cinq dernières années tandis que le parc d'autocars et d'autobus semble stabilisé à son niveau le plus haut de la série.

Pour les deux-roues, tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer celui des motocyclettes poursuit sa progression.

Évolution de la circulation et de la consommation de carburants

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL* (en millions de véhicules x km)

2006/2005	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 0,2 %	– 1,4 %	– 0,5 %
Février	+ 1,4 %	+ 0,7 %	+ 1,1 %
Mars	– 2,2 %	– 2,1 %	– 2,2 %
Avril	+ 6,3 %	+ 1,0 %	+ 4,0 %
Mai	+ 0,8 %	– 1,4 %	– 0,2 %
Juin	+ 2,2 %	– 0,1 %	+ 1,2 %
Juillet	+ 1,6 %	– 2,0 %	+ 0,1 %
Août	+ 1,4 %	– 2,5 %	– 0,3 %
Septembre	+ 4,4 %	+ 0,2 %	+ 2,5 %
Octobre	+ 3,9 %	+ 1,3 %	+ 2,7 %
Novembre	+ 4,7 %	+ 2,6 %	+ 3,8 %
Décembre	+ 4,1 %	+ 2,6 %	+ 3,4 %
Total	+ 2,4 %	– 0,2 %	+ 1,2 %

* La circulation sur le Réseau National contenue dans ce tableau a été calculée, comme par le passé, sur les 24 000 kilomètres de routes nationales.
Source : SETRA.

LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

2006/2005	Supercarburants	Gazole	Ensemble
Janvier	– 4,8 %	+ 4,8 %	+ 2,1 %
Février	– 5,7 %	+ 2,2 %	0,0 %
Mars	– 7,8 %	+ 5,0 %	+ 1,4 %
Avril	– 4,4 %	– 0,9 %	– 1,9 %
Mai	– 8,0 %	+ 2,2 %	– 0,8 %
Juin	– 6,4 %	+ 2,2 %	– 0,3 %
Juillet	– 6,0 %	+ 2,8 %	+ 0,2 %
Août	– 8,8 %	+ 0,6 %	– 2,3 %
Septembre	– 5,4 %	+ 0,3 %	– 1,3 %
Octobre	– 2,2 %	+ 6,9 %	+ 4,4 %
Novembre	– 7,5 %	+ 2,0 %	– 0,5 %
Décembre	– 4,1 %	+ 2,1 %	+ 0,4 %
Total	– 5,9 %	+ 2,9 %	+ 0,4 %

Source : Comité professionnel du pétrole.

– En 2006, par rapport à 2005, on assiste à une légère augmentation de la circulation (+ 1,2 %) sur le seul réseau national alors qu'elle avait stagné (+ 0,3 %) en 2005 par rapport à 2004. À noter qu'au cours des années antérieures les augmentations étaient plutôt de l'ordre de 3 à 4 %.

La circulation est restée globalement stable sur les routes nationales et a progressé de 2,4 % sur les autoroutes. Rappelons que sur ce dernier réseau la progression n'avait été que de 0,5 % l'an dernier.

– La consommation de carburants en 2006 est quasiment stable par rapport à celle de 2005. La hausse de 2,9 % de la consommation de gazole, en augmentation de 1,9 point par rapport à l'an dernier, est loin de compenser la baisse de 5,9 % de la consommation de supercarburants, diminution du même ordre que celle enregistrée en 2004 (– 6,0 %).

Au cours de la dernière décennie, c'est la troisième fois que la consommation de carburants reste à peu près stable, après 2000 (– 0,1 %) et 2004 (+ 0,1 %). Alors que les années 1997 à 1999, puis 2001 connaissaient des progressions d'environ 2,5 % par an, les variations depuis 2002, si elles ne restent pas à peu près stables, sont plutôt de l'ordre d'un peu plus de 1 %.

Il convient de noter que cet indicateur est étroitement lié aux phénomènes de stockage et de déstockage guidés par les décisions de hausse et de baisse des prix des carburants.

Selon les premiers résultats du 44e rapport des comptes des transports de la nation de juin 2007, après une baisse fin 2005, les prix des carburants ont de nouveau été orientés à la hausse jusqu'à l'été, pour revenir en fin d'année à des niveaux proches de la moyenne 2005. En moyenne annuelle, les prix des carburants et lubrifiants pour les ménages augmentent encore de 4,2 %, en euros constants, après plus de 13 % en 2005.

L'écart de prix entre essence et gazole reste globalement stable en niveau au cours de l'année 2006 (0,15 euro/litre environ). Il est directement lié à la fiscalité, inchangée en 2006. Pour le consommateur, le coût plus élevé du gazole sur les marchés internationaux est donc occulté, ce qui encourage la consommation de gazole au détriment de l'essence. En valeur relative, l'écart s'est à peu près stabilisé en 2006 mais s'est réduit à plus long terme. En mai 1995, le gazole coûtait 32 % moins cher que l'essence. En mai 2006, l'écart n'est plus que de 14 % (contre 12 % en mai 2005 et 20 % en mai 2004).

Permis de conduire délivrés

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Permis A1	6 396	5 865	5 147	5 394	4 980	4 437
Permis A	107 092	102 282	100 820	99 056	97 642	98 050
Permis B + BA	746 487	714 685	680 078	684 155	686 602	688 019
Permis C	26 701	26 579	28 759	30 414	28 767	28 579
Permis EC	21 249	21 440	24 114	26 643	27 176	27 941
Permis D	6 979	6 833	6 678	7 031	6 943	6 495
Total	914 904	877 684	845 596	852 693	852 110	853 521

Source : DSCR – sous-direction de l'éducation routière.

Définition des permis :
– A1 : motos de 125 cm³ et moins ;
– A : motos de plus de 125 cm³ ;
– B : voitures de tourisme ;
– BA : voitures de tourisme avec boîte automatique ;
– C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 tonnes. 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, 2006, avec un nombre de permis délivrés proche celui de 2005 (hausse limitée à 0,2 %), s'inscrit dans la stabilité.

Par catégorie de permis, il apparaît, d'une manière générale, que 2006 consolide dans une plus ou moins grande mesure la tendance précédente. Parmi les faits marquants, on retient que 2006 marque :
– la poursuite de l'évolution continue à la hausse du nombre de permis de conduire de la catégorie EC ;
– une inversion de tendance pour le permis de catégorie A (+ 0,4 % faisant suite à quatre baisses successives) ;
– pour le permis de catégorie D, la plus forte évolution à la baisse de la série.

Part respective de chacune des catégories de permis

	2002	2003	2004	2005	2006
Permis A1	0,7 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,5 %
Permis A	11,7 %	11,9 %	11,6 %	11,5 %	11,5 %
Permis B + BA	81,4 %	80,4 %	80,2 %	80,6 %	80,6 %
Permis C	3,0 %	3,4 %	3,6 %	3,4 %	3,3 %
Permis EC	2,4 %	2,9 %	3,1 %	3,2 %	3,3 %
Permis D	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %

Source : DSCR – sous-direction de l'éducation routière.

Estimation du nombre de titulaires du permis de conduire et du nombre de conducteurs dans la population

Les données utilisées pour cette estimation ont pour source l'enquête « Parc Auto Sofres 2007 » qui concerne 15 669 personnes âgées de 18 ans ou plus titulaires du permis de conduire réparties sur six classes d'âge. Cet échantillon est issu d'un panel constitué de 10 000 ménages métropolitains représentatifs des caractéristiques générales de la population notamment en termes de nombre de personnes et de répartition selon l'âge.

Parmi les items de l'enquête figure un questionnement sur la fréquence de conduite établie selon trois modalités « conduit régulièrement, conduit occasionnellement, ne conduit pas ». Cette information permet d'approcher le nombre de conducteurs dans la population et parmi ces conducteurs d'estimer leur répartition selon la fréquence de conduite.

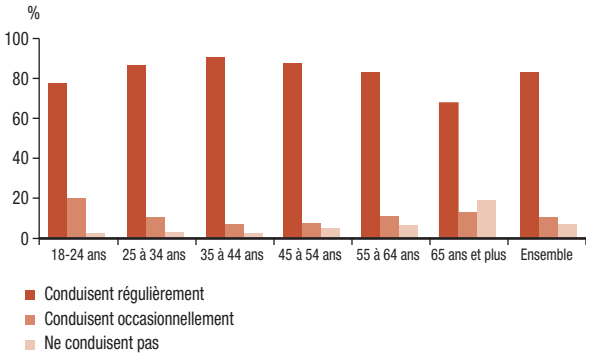
Répartition des effectifs des titulaires du permis de conduire et de conducteurs dans la population selon l'âge et la fréquence de conduite

	18-24 ans	25 à 34 ans	35 à 44 ans	45 à 54 ans	55 à 64 ans	65 ans et plus	Total
Population [1]	5 482 949	8 017 159	8 735 340	8 400 444	7 164 371	10 111 093	47 911 356
Titulaires du permis [2]	2 720 196	7 643 547	8 038 332	7 108 677	6 413 346	7 984 845	39 908 943
Part des titulaires du permis	49,6 %	95,3 %	92,0 %	84,6 %	89,5 %	79,0 %	83,3 %
– dont conducteurs	2 646 333	7 391 394	7 798 914	6 767 379	6 000 732	6 479 568	37 084 320
– dont conducteurs réguliers	2 088 540	6 604 371	7 238 574	6 222 321	5 300 307	5 394 546	32 848 659
– dont conducteurs occasionnels	557 793	787 023	560 340	545 058	700 425	1 085 022	4 235 661

Source : SOFRES.
[1] Population INSEE au 1er janvier 2007.
[2] Estimation = effectifs du panel Sofres « Parc Auto 2007 » x 2 547.

En métropole :
– en moyenne, 7 % de la population ayant l'âge légal n'est pas titulaire du permis de conduire ;
– la quasi-totalité de la population des 25-44 ans détient le permis de conduire ;
– seulement, la moitié de la population âgée de 18 à 24 ans est titulaire du permis de conduire ;
– en moyenne, 7 % des titulaires du permis de conduire ne conduisent pas ;
– parmi les conducteurs, une très large majorité conduit régulièrement, 89 % en moyenne.

Répartition des titulaires du permis de conduire par âge selon la fréquence de conduite



Réseau routier et circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER EN MÉTROPOLE

Au 1er janvier 2006, la longueur totale du réseau routier était estimée à 1 037 647 kilomètres

Réseaux	Longueur (en kilomètres)	
	1er janvier 2005	1er janvier 2006
Autoroutes concédées (1)	7 907	8 175
Autoroutes non concédées (1)	2 579	2 625
Routes nationales (1)	26 014	10 336
Routes départementales (2)	359 955	406 181
Routes communales (y compris réseau urbain) (2)	606 031	610 330
Total	1 002 486	1 037 647

Sources :
(1) SETRA
(2) Ministère de l'Intérieur – Direction générale des collectivités locales.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN MÉTROPOLE

En 2005, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 556 milliards de kilomètres :

Catégories de véhicules	Parcours (en milliards de km)	
	2004	2005
Voitures de tourisme immatriculées en France	403 (72,0 %) dont : essence : 174 (31,1 %) gazole : 229 (40,9 %)	398 (71,6 %) dont : essence : 164 (29,5 %) gazole : 234 (42,1 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	90 (16,1 %)	91 (16,4 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	21 (3,8 %)	21 (3,8 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	27 (4,8 %)	27 (4,9 %)
Bus et cars immatriculés en France	3 (0,5 %)	3 (0,5 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	8 (1,4 %)	8 (1,4 %)
Deux-roues	8 (1,4 %)	9 (1,6 %)
Total	560 [22] (100 %)	556 [22] (100 %)

Source : 43e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SESP-INSEE, juin 2006.

22. Fin 1999 - début 2000 un rechiffrage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 557 milliards de kilomètres en 2003, 553 en 2002, 545 en 2001, 526 en 2000, 523 en 1999, 507 en 1998, 492 en 1997, 482 en 1996, 476 en 1995 et 465 en 1994.

Catégories de routes	Parcours (en milliards de km)	
	2004	2005
Autoroutes concédées	76 (13,6 %)	77 (13,8 %)
Autoroutes non concédées	45 (8,0 %)	45 (8,1 %)
Routes nationales	96 (17,1 %)	96 (17,3 %)
Routes départementales et réseau local urbain	343 (61,3 %)	338 (60,8 %)
Total	560 [22] (100 %)	556 [22] (100 %)

Source : 43e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SESP – INSEE, juin 2006.

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	1994	166
1981	103	1995	171
1982	106	1996	174
1983	107	1997	180
1984	108	1998	188
1985	111	1999	196
1986	119	2000	200
1987	126	2001	206
1988	133	2002	212
1989	141	2003	215
1990	147	2004	220
1991	151	2005	220
1992	154	2006	223
1993	160		

Source : SETRA.

Entre 1980 et 2006, la circulation sur le seul réseau national, a été multipliée par 2,2.

LA MOBILITÉ EN 2006

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 2006, le kilométrage moyen annuel était de 12 890 km (16 090 km pour les véhicules diesel) ; 13 550 km pour les hommes et 11 910 km pour les femmes ; 15 160 km pour les 25-34 ans et 9 500 km pour les plus de 65 ans).

Plus de 82 % des ménages français sont équipés de voitures de tourisme dont 46 % d'un seul véhicule, 30 % de deux véhicules et 6 % de trois véhicules et plus.

78 % des voitures constituant le panel ont parcouru moins de 20 000 kilomètres, 16 % entre 20 000 et 30 000 kilomètres et 6 % plus de 30 000 kilomètres.

Les voitures de moins de cinq ans ont parcouru 15 450 kilomètres et celles de cinq ans et plus, 11 712 kilomètres.

48 % des voitures de tourisme sortent tous les jours et 4 % uniquement le week-end. 54 % sont utilisées pour le trajet domicile-travail.

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 2006 :

Professions et catégories sociales	Kilométrage annuel moyen
Agriculteurs	12 190
Artisans, commerçants	16 170
Cadres supérieurs et professions libérales	16 490
Professions intermédiaires	14 630
Employés	13 250
Ouvriers	13 840
Inactifs	10 320

Source : SOFRES.

D'après une exploitation réalisée par l'INRETS sur les données de la SOFRES de l'année 2002 :
– les trajets automobiles s'effectuaient pour 33,0 % dans les zones urbaines, pour 20,5 % sur les autoroutes et pour 46,4 % sur les routes ;
– les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (36,7 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 30,4 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (17,4 % pour les femmes et 22,8 % pour les hommes), la répartition sur routes restant équivalente (45,9 % pour les femmes et 46,8 % pour les hommes).

22. Fin 1999 - début 2000 un rechiffrage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 557 milliards de kilomètres en 2003, 553 en 2002, 545 en 2001, 526 en 2000, 523 en 1999, 507 en 1998, 492 en 1997, 482 en 1996, 476 en 1995 et 465 en 1994.

Éléments d'appréciation

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1996 à 2005

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 par exemple deux véhicules assurés du 1er janvier au 30 juin.

Fréquence : la fréquence est obtenue en faisant le rapport du nombre de sinistres avec suite rapporté à celui des véhicules année. Elle est un indicateur de la probabilité de survenance d'un accident.

Coût moyen : le coût moyen est obtenu en rapportant la charge des sinistres, soit les sommes payées et provisionnées, au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1996 À 2005 – 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

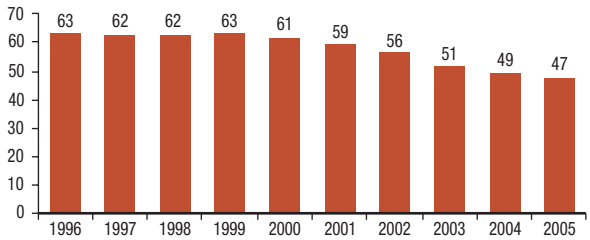
	Fréquence 0/00		
	Matérielle	Corporelle	Matérielle + corporelle
1996	55,6	7,2	63
1997	54,7	7,2	62
1998	54,4	7,2	62
1999	56,0	7,1	63
2000	54,5	6,7	61
2001	53,1	6,3	59
2002	50,0	5,9	56
2003	45,5	5,2	51
2004	43,7	5,0	49
2005	42,4	4,8	47

Source : FFSA, statistique commune automobile.

La fréquence des accidents matériels et corporels, assez stable jusqu'en 1999 ne cesse de diminuer ensuite. Depuis 2001, la baisse s'accélère et s'élève à 20,2 % pour les accidents matériels et 23,8 % pour les accidents corporels, à comparer aux baisses de 27,6 % des accidents corporels et 29,8 % des accidents mortels enregistrés par les forces de l'ordre.

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



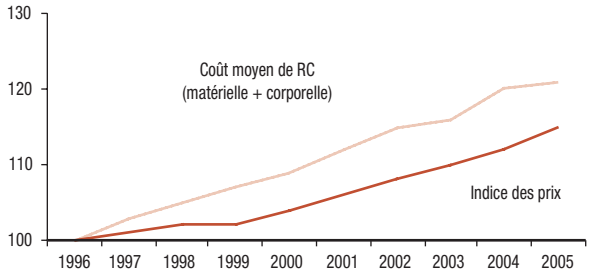
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1996 À 2005 – RESPONSABILITÉ CIVILE

Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1996)

	Coût moyen de RC (matérielle + corporelle)	Indice des prix
1996	100	100
1997	103	101
1998	105	102
1999	107	102
2000	109	104
2001	112	106
2002	115	108
2003	116	110
2004	120	112
2005	121	115

Source : FFSA, statistique commune automobile.

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2005

En 2005, 3 845 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents à 3 845 000/1,72 = 2 235 000. 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 2005, les sociétés d'assurances ont payé et provisionné 13,6 milliards d'euros (y compris les frais de gestion) dont 9,75 milliards d'euros pour les dommages matériels et 3,85 milliards d'euros pour les sinistres corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Le 1er janvier 1997 l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :
– il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
– le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
– le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

Années de survenance	Nombre (en milliers)	Montant (en millions d'euros)	Coût moyen (en euros)	Forfait (en euros)
1996	1 298,4	1 321,4	1 060,7	976
1997	1 329,1	1 390,2	1 086,8	976
1998	1 371,3	1 491,0	1 128,9	1 037
1999	1 377,3	1 496,9	1 128,9	1 098
2000	1 362,7	1 492,7	1 137,2	1 128
2001	1 357,4	1 520,9	1 162,8	1 128
2002	1 342,1	1 531,8	1 185,2	1 172
2003	1 270,2	1 430,6	1 169,6	1 204
2004	1 279,4	1 447,2	1 175,6	1 204
2005	1 278,7	1 456,0	1 184,4	1 204
2006	1 247,9	1 433,1	1 195,6	1 204

Source : FFSA, statistique commune automobile.

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2005

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances).

Globalement, pour 100 euros de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :

Responsabilité civile	51
Dommage aux véhicules	33
Vol-incendie	10
Bris de glaces	5
Autres	1
Total toutes garanties	**100**

Plus spécifiquement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 2005 se ventile de la manière suivante :

Dommages matériels et réparations	
Main-d'œuvre	13
Pièces détachées	19
Pertes totales	10
Total des dommages matériels	**42**
dont dommages matériels des sinistres corporels	*4*

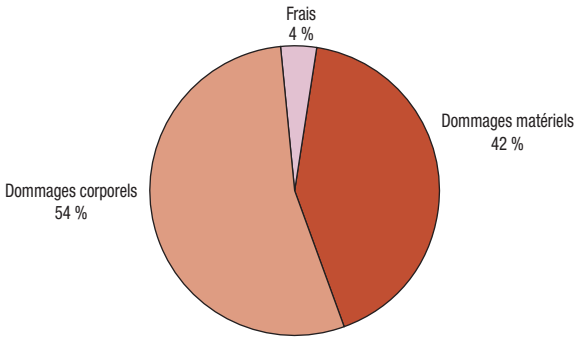
Dommages corporels	
Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation	13
Incapacité temporaire	6
Capitaux constitutifs	14
Pretium doloris	6
Préjudice esthétique	1
Préjudice d'agrément	2
Préjudice moral	6
Autres	6
Total des dommages corporels	**54**

Frais	
Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus)	**4**

Total général	**100**

Globalement sur 100 euros de sinistrés payés :
– 54 concernent les dommages corporels ;
– 42 les dommages matériels ;
– 4 les frais divers.

Répartition de 100 euros de sinistres au titre de la responsabilité civile



Les conséquences sanitaires des accidents de la route

L'apport du Registre d'accidentés de la circulation dans le département du Rhône [23] : 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.

Une baisse notable des effectifs de victimes recensées par le Registre a été constatée en 2002, ceux-ci étant ensuite restés stables jusqu'en 2005, dernière année validée du Registre : on a compté 8 602 victimes par an en moyenne pour les années 2002 à 2005 (extrêmes 8 462 et 8 640), contre 10 719 (extrêmes 10 185 et 11 301) en moyenne sur la période 1996-2001. La baisse de 20 % des effectifs annuels entre les deux périodes semble donc stabilisée.

Les résultats présentés ci-dessous concernent les 34 409 victimes [24] recensées par le Registre pour les années 2002-2005. Lorsqu'une différence significative existe avec la période 1996-2001 pour un indicateur, elle est indiquée.

CONSÉQUENCES SANITAIRES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Populations concernées, incidences

Le Rhône compte 1,6 million d'habitants dont 48 % d'hommes. Presque 87 % des victimes accidentées dans le Rhône résidaient effectivement dans le département (89 % pour la période précédente). On calcule des incidences en rapportant le nombre de victimes à la population pour chaque catégorie d'âge et de sexe (voir tableau 1). L'accident de la circulation a concerné, en moyenne chaque année, 545 personnes sur 100 000 dans le département du Rhône, l'un des départements français les plus sûrs (contre 681 pour 100 000 pour la période précédente).

Les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route : 718 hommes sur 100 000 contre 384 femmes sur 100 000, soit un rapport d'incidences de 1,9 toutes gravités confondues (1,8 sur la période précédente).

Les jeunes présentent toujours les taux d'incidence les plus élevés. Le pic d'incidence se situe entre 15 et 17 ans chez les hommes avec 1 833 victimes pour 100 000 adolescents, il est principalement attribuable aux deux-roues motorisés. Le pic d'incidence se situe entre 18 et 24 ans chez les femmes avec 854 victimes pour 100 000 jeunes femmes, majoritairement constitué d'automobilistes (passagères dans près de quatre cas sur dix).

Entre les deux périodes ce sont surtout les effectifs ou incidences de victimes automobilistes qui ont baissé (– 30 %) tandis que les victimes accidentées à deux-roues à moteur ne baissaient que de 2 %.

Au total la baisse des incidences est plus prononcée chez les femmes (– 22 %) que chez les hommes (– 18 %), et a concerné toutes les classes d'âges, surtout les moins de 14 ans (– 30 %) et les 25-34 ans (– 25 %).

Le profil des victimes de la route a donc évolué, le moyen de locomotion utilisé au moment de l'accident variant toujours fortement selon l'âge et le sexe (voir tableau 2). Les hommes représentent 63,4 % des victimes (62,0 % en 1996-2001) ; ils ne sont plus majoritaires en effectif en tant qu'automobilistes, même si leur incidence reste supérieure à celle de femmes (voir tableau 1), ce paradoxe étant permis par le plus grand nombre de femmes dans la population. Plus précisément ce sont les femmes blessées en tant que passagères de voiture qui sont nettement plus nombreuses que les hommes. Ceux-ci sont majoritaires pour tous les autres modes de transport (y compris en tant que conducteurs de voiture) à l'exception des transports en commun.

Pour la période récente (voir tableau 2), on voit que seulement 35 % des hommes accidentés le sont en voiture (42 % dans la période précédente) dont moins d'un sur quatre en tant que passager, alors que c'est le cas pour 63 % des femmes (68 % dans la période précédente) dont plus d'un sur trois en tant que passagère (35 % contre 38 % dans la période précédente).

23. UMRESTTE. Unité mixte (INRETS/université Lyon-1/InVS) de recherche et de surveillance transport travail environnement et ARVAC, Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône, 25, avenue François Mitterrand, Case 24, 69675 Bron Cedex.
24. Données du Registre de mars 2007.

Malgré les petits effectifs, on peut relever une augmentation des victimes accidentées en « voiturettes » : 7,0 victimes par an en moyenne sur la période 2002-2005 contre 2,2 pour la période antérieure. Les hommes ont été accidentés dans 31 % des cas lors de l'usage d'un deux-roues à moteur (25 % dans la période précédente), les femmes dans 8 % des cas (7 % dans la période précédente). Les hommes se caractérisent donc par une proportion forte (47 % *vs* 42 % précédemment) de victimes usagers de deux-roues : vélos avant quinze ans, deux-roues à moteur ensuite, dont la part augmente. Le Registre révèle l'importance en effectifs des jeunes qui se blessent à deux-roues, particulièrement lorsqu'ils s'accidentent seuls.

Atteintes corporelles initiales : les lésions

Les lésions initiales de chaque victime sont codées selon l'échelle AIS *(Abbreviated Injury Scale* [25]*)* version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier le territoire corporel [26], l'organe atteint et la nature de la lésion. À chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS, prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale : lésion toujours mortelle).

Les lésions élémentaires [27] observées pour le plus grand nombre de victimes du Registre sont, pour chaque niveau de gravité [28] :
– AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (6 367 victimes), contusion superficielle du cou (3 636), érosions cutanées sur tout le corps ou dans une zone indéterminée (3 174), contusion du genou (3 001), hématome superficiel du membre inférieur (2 303), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (2 240), contusion de l'épaule (1 970), hématome superficiel du thorax (1 954) ;
– AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inconnue (1 020), fracture du radius (fracture simple, 770), de la clavicule (731), du carpe ou du métacarpe (517), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée connue inférieure à une heure (480), fracture du péroné (438), entorse du genou (406), fracture de doigt (s) (368), fracture du sternum (360) ;
– AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (495), du tibia (381), du cubitus (291), du fémur (199), de l'humérus (189), contusion pulmonaire unilatérale (176), hémorragie sous-arachnoïdienne (151), fracture complexe du bassin (132) ;
– AIS4 : contusion pulmonaire bilatérale (125), hématome intracérébral en pétéchies (90), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre d'un côté, au plus trois de l'autre) avec hémo ou pneumothorax (76), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (57), hémorragie cérébrale intra-ventriculaire (47), hématome sous-dural petit (< 50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 chez l'enfant, 45), fracture complexe de la base du crâne (41), œdème cérébral modéré (38), plaie majeure de rate (30), hématome extradural petit (< 50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 chez l'enfant, 26) ;
– AIS5 : œdème cérébral sévère (36), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » bilatéral (34), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (29), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre de chaque côté) avec hémo ou pneumothorax (24), contusion du tronc cérébral (14), hématome intracérébral petit (30 cm^3 chez l'adulte) bilatéral (14), hématome sous-dural volumineux (50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 avant dix ans, 14), hématome sous-dural bilatéral (9), hématome extradural volumineux (> 50 cm^3 chez l'adulte, à 25 cm^3 chez l'enfant, 8) ;
– AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (22), écrasement bilatéral du thorax (8), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et fracture (4), décapitation (3), arrachement du foie (3), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (3), plaie majeure de l'aorte thoracique (2), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents sans autre précision (2), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents mais sans fracture ni luxation (2), carbonisation (2).

Pour chaque victime, on appelle MAIS le score de la lésion la plus grave.

Au total : 1,2 % des victimes sont décédées, 0,3 % ont survécu avec un MAIS5 (au moins une lésion critique), 1,1 % avec un MAIS4 (lésion sévère), 5,6 % avec un MAIS3 (lésion sérieuse), 21,0 % avec un MAIS2 (lésion modérée). La grande majorité des victimes (70,9 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésion (s) mineure (s), cette part était de 72,2 % pour la période précédente.

Ce sont les effectifs de victimes décédées (– 23 %) et celles présentant des lésions mineures (– 21 %) qui ont le plus diminué entre les deux périodes.

La plupart des victimes (53 % *vs* 56 % en 1996-2001) n'étaient atteintes que dans une seule zone parmi les neuf définies par l'AIS, 32 % dans deux zones, 12 % dans trois et 3 % dans quatre ou plus. Les occupants de poids lourd, de camionnette ainsi que les piétons et les usagers de deux-roues à moteur étaient plus souvent polytraumatisés que les autres victimes, avec plus de la moitié des victimes atteintes dans deux zones ou plus.

La répartition des lésions, toutes gravités confondues, entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre.

La zone la plus touchée au total (voir figure 1) est le membre inférieur (35 % des victimes). Les victimes

25. D'après l'AAAM *Association for the Advancement of Automotive Medicine*.
26. Les neuf zones corporelles sont la tête, la face, le cou (hors colonne vértébrale), le thorax (hors colonne), l'abdomen (hors colonne), la colonne vertébrale, le membre supérieur, le membre inférieur (comprenant le bassin), la « zone externe », c'est-à-dire la peau.
27. 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).
28. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

blessées dans cette zone sont dans moins d'un cas sur quatre automobilistes (1/3 auparavant), ils sont presque quatre fois sur dix usagers de deux-roues à moteur (3/10 auparavant), et une fois sur six piétons.

Les victimes blessées au membre supérieur sont presque aussi nombreuses (32 %). La part des deux-roues à moteur et des piétons y est moindre, celle des cyclistes et patineurs y est maximale (respectivement 19 % et 7 %, alors qu'ils ne représentent que 13 % et 4 % des victimes).

Pour l'ensemble des autres zones corporelles (excepté la « zone externe », c'est-à-dire la peau dans son ensemble) les automobilistes sont la catégorie la plus représentée, mais de façon moins écrasante qu'auparavant, notamment pour la face et l'abdomen où leur part est inférieure à 50 % du total.

Globalement la colonne vertébrale est touchée pour plus d'une victime sur quatre (1/5 auparavant), la tête (18 %) et le thorax (16 %) arrivent ensuite.

Les atteintes de la face accusent une baisse : 13 % des victimes en sont atteintes, contre 16 % pour la période précédente. Pour cette zone 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 moins de 10 % des victimes sont des piétons, cette catégorie compte pour 17 % des blessés au membre inférieur, 14 % à la tête, 14 % à la peau de façon étendue.

Sur la période 2002-2005, 748 victimes ont été atteintes de lésions sévères à maximales (AIS4 et plus), qui mettent en jeu le pronostic vital et nécessitent, lorsqu'elles ne sont pas mortelles d'emblée, des soins urgents et/ou complexes (voir figure 2). Lorsqu'on s'intéresse à ces lésions, ce sont la tête (1,13 % des victimes) et le thorax (1,01 %) qui occupent l'avant-scène, nettement devant l'abdomen (0,15 %) et la colonne vertébrale (0,16 %). Aucune autre région corporelle n'est touchée avec cette sévérité pour plus d'une victime sur 1 000.

Les piétons sont ici surreprésentés pour l'ensemble des zones (excepté la colonne et la peau), représentant par exemple 31 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur, 25 % à la tête, 14 % à l'abdomen, 14 % au thorax, alors qu'ils ne comptent que pour 10 % de l'ensemble des victimes. Leur vulnérabilité est ainsi concrétisée.

Les usagers de deux-roues à moteur, qui comptent pour 23 % des victimes, sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à l'abdomen (34 % contre 28 % pour la période antérieure) ou à la colonne vertébrale (36 % au lieu de 27 % auparavant).

Les atteintes sévères de la zone externe concernent uniquement des automobilistes (voiture ou camionnette) brûlés dans l'incendie de leur véhicule.

Quant aux cyclistes, ils sont ici sous-représentés pour l'ensemble des régions corporelles, étant en grande majorité victimes d'une simple chute sans antagoniste, rarement sévère. Ce phénomène est encore plus accentué pour les patineurs.

La plupart (81 % *vs* 77 % sur la période 1996-2001) des victimes gravement atteintes (AIS4 ou plus) ne le sont que dans une seule zone, tandis que 16 % le sont dans deux zones, et 3 % dans trois ou plus.

Sur la période 2002-2005, 748 victimes ont été atteintes de telles lésions mettant en jeu leur pronostic vital. Les hommes représentent les trois quarts des effectifs. Les jeunes sont particulièrement concernés : 26 % des victimes gravement atteintes ont entre 15 et 24 ans.

Parmi les lésions mortelles d'emblée (AIS6), on remarque la baisse très importante des lésions thoraciques (sept fois moins en effectifs, en lien avec la baisse des tués en voiture), tandis que les lésions de la colonne vertébrale (niveau C3 ou supérieur), ont légèrement augmenté en effectifs, en lien avec les accidents de deux-roues à moteur, devenant plus nombreuses que les lésions thoraciques.

La nature médicale du recueil, incluant toutes les lésions minimes grâce à la participation des services d'accueil des urgences, met en évidence l'importance des effectifs des blessés de la route. Ainsi, pour la même période 2002-2005, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a enregistré 13 342 victimes pour le Rhône.

Hospitalisations

Entre 16 % et 17 % des victimes ont été hospitalisées (5 626 à 5 945), cette fourchette étant attribuable à des différences d'interprétation sur la notion d'hospitalisation. Parmi elles 1,8 % sont décédées.

Une victime peut avoir été hospitalisée dans plusieurs services. La fréquence d'hospitalisation des victimes dans les différents types de service est la suivante : chirurgie (77 %), réanimation (12 %), rééducation (10 %), chirurgie pédiatrique (9 %), pédiatrie (8 %), médecine (5 %), neurologie (3 %), neurochirurgie (2 %), neurologie pédiatrique (0,6 %) et réanimation pédiatrique (0,6 %).

On calcule la durée d'hospitalisation pour les victimes pour lesquelles l'hospitalisation a été continue, sans retour à domicile suivi d'une réhospitalisation, et pour lesquelles la fin de l'hospitalisation à savoir le retour à domicile ou le décès est connu (soit 87 % des victimes hospitalisées).

L'hospitalisation a duré au plus une journée pour 28 % des victimes hospitalisées (5 % de l'ensemble des victimes), entre deux et six jours pour 40 % (respectivement 6 %), entre 7 et 30 jours pour 21 % (respectivement 3 %) et plus de trente jours pour 12 % des victimes hospitalisées (soit 2 % de l'ensemble des victimes).

Décès

La **létalité** (nombre de tués rapporté aux victimes) est globalement stable entre les deux périodes 1,2 % des victimes sont décédées. Elle augmente régulièrement avec l'âge à partir de quinze ans : chez les moins de quinze ans 0,2 % des victimes sont décédées (contre 0,4 % sur la période précédente, cette baisse significative concernant essentiellement les 5-9 ans), chez les 15-24 ans 0,7 %, et chez les 80 ans et plus 10,4 %.

Les hommes, excepté aux deux extrêmes de la vie, décèdent plus souvent quand ils sont victimes d'un accident corporel (1,3 % des hommes sont morts, 0,9 % des femmes).

La létalité est très variable d'un type d'usager à l'autre : 2,2 % pour les piétons (*vs* 2,9 %, baisse significative par rapport à la période 1996-2001), 2,1 % de décès chez les victimes occupants de poids lourd, 1,5 % 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 2002-2005, 409 victimes sont décédées des suites de leur accident. Les hommes représentent plus de sept tués sur dix (292). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, composant même la totalité des cyclistes tués (18) et 96 % des usagers de deux-roues à moteur (quatre-vingt-sept pour quatre femmes).

Chez les hommes, les jeunes entre 15 et 30 ans sont particulièrement concernés, représentant un homme tué sur trois (quatre sur dix dans la période précédente). La part des deux-roues à moteur est de 30 % parmi les hommes tués (3 % chez les femmes), particulièrement importante entre 15 et 35 ans : plus de quatre hommes tués sur dix pour cette tranche d'âge.

Pour les femmes, l'effet de l'âge est minime. Près d'une femme tuée sur trois était piéton (contre un homme sur huit).

Au total seulement 44 % (contre la moitié pour la période 1996-2001) des tués étaient automobilistes, avec plus de quatre passagères pour dix femmes automobilistes tuées, un passager pour six hommes, cette différence allant en s'accentuant.

Globalement, la **mortalité** moyenne annuelle (nombre de tués rapporté à la population) est de 6,5 pour 100 000 (*vs* 8,4 pour la période précédente), 9,6 hommes pour 100 000 et 3,6 femmes pour 100 000. Elle est maximale pour les hommes entre 18 et 24 ans (17,0 pour 100 000) et entre 75 et 84 ans (19,3 pour 100 000), et croissante avec l'âge pour les femmes (jusqu'à 11,3 pour 100 000 femmes âgées de 75 ans et plus).

Parmi les 294 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès (au moins une lésion AIS4+), 17 % (*vs* 38 % sur la période précédente) étaient atteints d'au moins une lésion mortelle d'emblée (AIS6), une fois sur deux à la tête, une fois sur quatre à la colonne vertébrale, une fois sur cinq au thorax, moins d'une fois sur dix à l'abdomen, au cou ou à la peau (brûlures). La part des lésions thoraciques est en diminution dans ces lésions mortelles d'emblée. Le nombre de victimes décédées atteintes d'une ou plusieurs lésion(s) critique(s) (AIS5) est équivalent à celui des victimes présentant seulement une ou plusieurs lésion(s) sévères (AIS4) : 122 victimes dans chaque catégorie, ce qui représente pour chacune 41 % des victimes présentant au moins une lésion potentiellement mortelle.

La grande majorité des victimes sont décédées rapidement après l'accident, le plus souvent dans la journée. Parmi les 404 victimes pour lesquelles le délai de décès est connu, 374 sont décédées dans les six jours (93 %) dont 336 dans les 24 heures (83 %), 18 entre le septième et le trentième jour (4 %), 12 plus d'un mois après l'accident (2,97 %). Pour passer du nombre de tués à trente jours au nombre total de tués, on peut donc appliquer un coefficient de passage de 1,031.

Pour sept victimes tuées sur dix, le décès est survenu sans que la victime soit hospitalisée. Les victimes décédées après hospitalisation avaient été admises principalement dans l'un et/ou l'autre des services suivants : réanimation (72 %), chirurgie (24 %) ou neurologie (18 %) et plus rarement dans un service de médecine (3 %), rééducation (3 %) ou réanimation pédiatrique (3 %). Une victime peut avoir été hospitalisée dans plusieurs services avant de décéder. Le décès est principalement survenu dans un service de soins intensifs ou de réanimation (7 décès sur 10).

Séquelles

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir, dès l'admission, les séquelles probables. Un indice couplé à l'AIS fournit un niveau de déficience prévisible à un an. Pour les déficiences mineures ou modérées, cet indicateur n'a pas de qualité prédictive au niveau individuel, la récupération dépendant de nombreux facteurs autres que la lésion initiale elle-même. Les constructeurs de l'indice estiment que la prévision est valable pour 80 % des cas au moins. Par contre, pour les hauts niveaux de handicap, dus à des lésions telles que la destruction de structures anatomiques, le niveau de fiabilité de la prévision est élevé.

Par analogie avec l'AIS, le code IIS a six niveaux de gravité (et un niveau 0 pour les lésions sans séquelles prévisibles) prenant en compte la mobilité, les aspects cognitif, esthétique, sensoriel, sexuel/reproductif et la douleur. Les lésions élémentaires les plus fréquemment observées [29] chez les survivants pour chaque niveau de gravité sont :
– IIS0 : lésions sans séquelles prévues : contusion superficielle du cou (3 634 victimes), érosion cutanée sans précision (3 160), contusion du genou (3 000), hématome superficiel du membre inférieur (2 299), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (2 240), contusion de l'épaule (1 968), hématome superficiel du thorax (1 949) ;
– IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (6 365 victimes), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (1 334), perte de connaissance antérieure à l'admission, de durée inconnue (1 019), étirement de la colonne vertébrale dorsale sans fracture ni luxation (534), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inférieure à une heure (479), fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (478) ;
– IIS2 : fracture complexe du bassin (113), hématome intracérébral en pétéchies (81), fracture du calcanéum (50), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (41), œdème cérébral modéré (36), fracture de l'astragale (36), fracture de

29. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

l'articulation sacro-iliaque (25), contusion cérébrale petite (< 30 cm³, déplacement du plan médion < 5 mm, 19), contusion cérébrale sans précision (18) ;
– IIS3 : luxation du genou (130), hématome intracérébral petit (<= 30 cm³ ou quatre centimètres de diamètre pour un adulte, 15 cm³ ou deux centimètres pour un enfant de moins de 10 ans, 20), hémorragie cérébrale intraventriculaire (18), hématome intracérébral de taille non précisée (15), rupture complète du ligament croisé postérieur du genou (9), amputation en dessous du genou (8) ;
– IIS4 : hématome sous-dural petit (<= 50 cm³ pour un adulte, 25 cm³ pour un enfant, 38), hématome intracérébral petit (< 30 cm³ chez l'adulte, 11), hématome sous-dural de taille non précisée (11), fracture de la voûte crânienne avec enfoncement > 2 cm (4), amputation au-dessus du genou (4), arrachement du plexus brachial (3), contusion de la moelle cervicale avec signes d'atteinte neurologique partielle et fracture (3), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète et fracture (3) ;
– IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (22), hématome sous-dural volumineux (3), hématome sous-dural bilatéral (2), contusion de la moelle épinière cervicale en dessous de la troisième vertèbre avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (2), lésion axonale diffuse du cervelet (1), contusion de la moelle épinière au niveau cervical en dessous de la troisième vertèbre avec fracture (1), plaie de la moelle cervicale niveau C4 ou au-dessous, sans fracture ni luxation (1), avec fracture (1), avec fracture et luxation (1) ;
– IIS6 : contusion du tronc cérébral (10), lésion hémorragique du tronc cérébral (3), lésion axonale diffuse du tronc cérébral (1), atteinte du tronc cérébral sans description (1).

Au total, outre les victimes décédées (1,2 %), 12 029 personnes (35,0 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS1 ou 2), et 355 (1,0 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS3 ou plus).

Dans la période 1996-2001, 32,0 % des victimes avaient gardé des séquelles légères, et 0,8 % des séquelles lourdes. En effectifs annuels moyens, on observe une augmentation de 13 % des porteurs de séquelles lourdes, tandis que la baisse porte principalement sur les victimes sans séquelles prévues (– 24 %) et les morts (– 23 %).

L'incidence moyenne annuelle des séquelles graves est donc de 5,6 pour 100 000 (5,0 pour la période 1996-2001). L'augmentation touche les deux sexes : 8,4 pour 100 000 hommes, 3,0 pour 100 000 femmes, contre respectivement 7,6 et 2,6 précédemment.

Les hommes représentent plus de sept porteurs de séquelles sur dix (256). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, représentant même 86 % des cyclistes concernés et 89 % des usagers de deux-roues à moteur (102 pour 12 femmes).

Plus de la moitié (52 %) des hommes qui garderont des séquelles lourdes sont âgés de moins de 30 ans, et le tiers (33 %) de 15 à 24 ans, (respectivement 41 % et 32 % des femmes).

Le rapport séquelles lourdes/décès décroît avec l'âge. Chez les victimes âgées de moins de 34 ans, il est supérieur à 1. Il est à sa valeur moyenne (presque neuf handicapés pour dix morts) entre 35 et 54 ans. Dans la période précédente on avait six séquelles lourdes attendues pour dix morts.

La grande majorité des victimes concernées (98,6 %) ont des séquelles graves prévues pour une seule zone.

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).

Les membres inférieurs sont la première région touchée, en nette augmentation (0,48 % de l'ensemble des victimes contre 0,19 % dans la période précédente). Cette zone est responsable de l'augmentation globale d'incidence des séquelles. Il s'agit de dégâts des grosses articulations ou d'amputations, concernant dans quatre cas sur dix des usagers de deux-roues à moteur. Leur gravité est cependant d'un niveau moindre que les séquelles attendues pour les autres zones corporelles.

Les séquelles à la tête sont presque aussi nombreuses (0,44 % des victimes), les piétons étant particulièrement à risque (21 % des lésions graves cérébrales, alors qu'ils comptent pour 10 % des victimes). De telles séquelles, les plus lourdes pour l'avenir de la victime, peuvent toucher l'intellect, la mémoire, le comportement, la motricité, la vue, etc.

Les séquelles médullaires (0,11 % des victimes, atteintes de tétraplégies ou paraplégies) concernent surtout automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, ces derniers sont donc un groupe à risque pour ce type de séquelles (dont ils constituent 34 % des cas, ne représentant que 23 % des victimes).

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 [30] concernant les quatre principaux types d'usagers pour les séquelles sérieuses à maximales (MIIS3 et plus) dans les trois zones corporelles les plus concernées, il apparaît que parmi les victimes ayant survécu à un accident de la route, l'automobiliste

30. Gadegbeku B., Ndiaye A., Chiron M., *Séquelles majeures en traumatologie routière*, Registre du Rhône, 1996-2003, BEH, 2006 ; 36 : 267-72, http : //www.invs.sante.fr/BEH/

ceinturé est le mieux protégé pour les trois grands types de séquelles (encéphaliques, médullaires, membres inférieurs), en prenant en compte les circonstances de l'accident à travers les lieu et heure de l'accident et l'obstacle percuté.

À l'autre extrême, l'usager de deux-roues à moteur est très exposé. L'absence du casque entraîne bien entendu un risque maximal pour la tête (cinq fois plus qu'avec un casque), mais même casqué, l'utilisateur d'un deux-roues à moteur accidenté est exposé à un risque élevé de séquelles encéphaliques (deux fois plus que l'automobiliste ceinturé).

Pour la colonne vertébrale et pour les membres inférieurs, l'utilisateur d'un deux-roues motorisé a un risque cinq fois supérieur à celui de l'automobiliste ceinturé.

Le piéton a lui aussi un risque très élevé de conserver des séquelles majeures, pour les trois régions, respectivement six fois, quatre fois et cinq fois plus que l'automobiliste ceinturé pour la tête, la colonne et les membres inférieurs. Il est le plus à risque pour les séquelles des membres inférieurs.

Le cycliste ne présente aucun surrisque brut par rapport à l'automobiliste ceinturé, du fait qu'il se blesse généralement en tombant seul (sans antagoniste), avec un faible niveau de gravité.

La prise en compte de la nature de l'antagoniste fait apparaître la vulnérabilité du cycliste en cas de collision pour les membres inférieurs (risque doublé par rapport à l'automobiliste ceinturé) et pour la tête, particulièrement en l'absence de casque (risque triplé par rapport à l'automobiliste ceinturé). Le port du casque divise par deux le risque de séquelles à la tête pour le cycliste.

Pour l'automobiliste, l'absence de ceinture multiplie par trois le risque de séquelles cérébrales, et par quatre le risque de séquelles médullaires.

Pour l'ensemble des usagers et quelle que soit la région corporelle, les risques de séquelles sont augmentés lorsque l'accident se produit la nuit, sur une route départementale ou nationale (*vs* en ville), et/ou lorsqu'il y a une collision avec un obstacle fixe. La collision avec un poids lourd augmente aussi le risque pour la tête et les membres inférieurs.

Le risque de séquelles encéphaliques ou orthopédiques est croissant avec l'âge, de façon attendue. En revanche et de façon surprenante le risque est maximal, après prise en compte des circonstances de l'accident, pour les 15-44 ans pour les séquelles médullaires.

Le surrisque lié au sexe masculin est encore présent pour les séquelles encéphaliques même après prise en compte de plusieurs facteurs explicatifs de la gravité, en particulier le type d'usager et l'usage des dispositifs de sécurité, le type d'antagoniste et les lieu et heure de l'accident, ces deux dernières caractéristiques ayant un lien avec la vitesse du trafic environnant. D'autres caractéristiques de l'accident non disponibles dans le Registre expliquent ce surrisque masculin. Ce sont par exemple la vitesse propre de la victime au moment de l'accident, l'imprégnation alcoolique ou cannabique ou d'autres comportements à risque. En effet on sait par ailleurs qu'à choc égal les femmes présentent au contraire une plus grande fragilité.

Les risques relatifs liés aux différentes modalités ne doivent pas être considérés indépendamment des incidences liées au sexe et à l'âge. Par exemple, si la présente analyse montre que la jeunesse est protectrice vis-à-vis de la survenue de séquelles chez l'accidenté survivant (excepté pour la colonne vertébrale), elle se caractérise malheureusement par une très forte incidence des accidents corporels, ainsi que de leurs séquelles, et une mortalité élevée dans la population générale.

TYPES DE TRAJET

Tous âges confondus, presque une victime sur cinq a été accidentée lors d'un trajet lié au travail : trajet domicile-travail ou mission professionnelle.

Parmi les victimes âgées de 20 à 59 ans, les blessés lors d'un accident de trajet comptent pour 20 % des victimes chez les hommes et 23 % chez les femmes, alors que les victimes d'accident de travail proprement dit représentent 7 % des hommes et 3 % des femmes.

En trajet domicile-travail les femmes sont blessées près de huit fois sur dix en voiture, ce n'est le cas que d'un peu moins de la moitié des hommes, qui se blessent aussi (dans près de quatre cas sur dix) sur un deux-roues motorisé.

En mission professionnelle aussi, les femmes étaient majoritairement en voiture (plus de six fois sur dix), alors que les hommes ont été accidentés en voiture près de quatre fois sur dix, en poids-lourd ou véhicule utilitaire dans un peu moins de trois cas sur dix, et presque deux fois sur dix à deux-roues motorisé.

CONCLUSIONS

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures depuis 1996.

Entre les deux périodes 1996-2001 et 2002-2005, une baisse de 20 % dans l'effectif annuel des victimes a été observée. Cette baisse a surtout concerné les victimes blessées de façon mineure (MAIS1) et les tués. Les effectifs de victimes touchées avec une gravité intermédiaire, en particulier celles pour qui des séquelles sont prévues, n'ont pas baissé.

La part des automobilistes a nettement décru, devenant minoritaire, tandis que celle des usagers de deux-roues à moteur a augmenté, surtout chez les hommes.

Les hommes représentent toujours la majorité des victimes : 63 % toutes gravités confondues, 71 % des tués, 72 % des survivants qui garderont des séquelles.

Les lésions mettant en jeu le pronostic vital touchent principalement le thorax et la tête, les séquelles lourdes sont majoritairement orthopédiques (membre inférieur) et cérébrales.

On retiendra que dans le département du Rhône, pour dix tués dans un accident de la route, près de neuf autres victimes garderont des séquelles lourdes (le chiffre était de six pour dix pour la période précédente).

Tableau 1 : Incidences moyennes annuelles des accidents de la route pour 100 000 hommes de même âge et sexe, par type d'usager pour la période 2002-2005

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation 2002-2005, INRETS-ARVAC, n = 34 332 victimes d'âge et sexe connu)

	Hommes										
	Piéton	Voiture		Camion	Car/bus	Camionnette	Deux-roues motorisé	Vélo	Patins, planche	Autre ou inconnu	Total
		Total	dont conducteur (passagers)								
0 à 14 ans	88	64	0/63	1	4	1	47	207	62	29	501
15 à 17 ans	88	133	22/110	2	6	5	1 201	298	86	15	1 833
18 à 24 ans	77	741	524/200	14	2	14	622	156	48	26	1 701
25 à 34 ans	53	424	340/76	17	3	15	282	97	23	14	928
35 à 44 ans	45	263	220/35	18	4	13	210	88	14	13	668
45 à 54 ans	37	175	153/18	11	3	7	109	66	5	9	422
55 à 64 ans	40	148	129/16	5	7	4	42	69	3	3	320
65 à 74 ans	53	105	87/14	0	5	1	22	50	0	4	240
75 à 84 ans	82	139	115/21	0	14	1	9	32	0	4	281
85 ans et plus	68	62	40/20	0	6	0	11	11	0	6	165
Incidence totale	**61**	**254**	**187/61**	**9**	**4**	**7**	**221**	**118**	**28**	**15**	**718**

	Femmes										
	Piéton	Voiture		Camion	Car/bus	Camionnette	Deux-roues motorisé	Vélo	Patins, planche	Autre ou inconnu	Total
		Total	dont conducteur (passagers)								
0 à 14 ans	49	70	1/69	0	4	2	14	67	42	15	262
15 à 17 ans	83	181	8/171	0	5	3	197	35	16	5	525
18 à 24 ans	64	588	357/221	2	7	3	102	50	26	12	854
25 à 34 ans	35	397	292/95	1	5	2	36	29	14	7	526
35 à 44 ans	34	283	223/52	0	5	2	27	28	9	4	392
45 à 54 ans	34	218	163/51	0	8	3	15	23	5	3	309
55 à 64 ans	47	179	111/65	0	9	0	4	15	1	5	261
65 à 74 ans	51	105	52/52	0	15	0	1	7	0	2	182
75 à 84 ans	77	107	44/58	0	16	0	1	4	1	3	208
85 ans et plus	50	26	9/17	0	5	1	0	0	0	1	83
Incidence totale	**47**	**242**	**152/84**	**0**	**7**	**2**	**32**	**32**	**15**	**7**	**384**

Tableau 2 : Victimes d'accidents de la circulation dans le département du Rhône – répartition par type d'usager et sexe

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation 2002-2005, INRETS-ARVAC, n = 34 409 victimes)

Types d'usager	Hommes		Femmes		Total (dont onze de sexe inconnu)	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	1 843	8,4	1 552	12,3	3 395	9,9
Voiture	7 724*	35,4	7 928*	62,9	15 660*	45,5
(dont passager)	*1 869*	*8,6*	*2 758*	*21,9*	*4 629*	*13,5*
Camion	269	*1,2*	12	*0,1*	281	0,8
Car/bus	135	0,6	239	*1,9*	374	1,1
Camionnette	224	1,0	51	*0,4*	275	0,8
Deux-roues motorisé	6 711	30,8	1 055	8,4	7 767	22,6
Vélo	3 594	16,5	1 044	8,3	4 638	13,5
Patins, planche	836	3,8	490	3,9	1 326	3,9
Autre ou inconnu**	464	2,1	227	1,8	693	2,0
Total	21 800	100,0	12 598	100,0	34 409	100,0

* Dont 28 « voiturettes » : 14 hommes et 14 femmes.
** Dont 234 inconnus, 37 tracteurs ou engins, 19 trams et 403 autres.
NB : Pour 2 % des automobilistes on ignore le statut de conducteur ou passager.

Figure 1 : Régions corporelles touchées, toutes gravités confondues
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager
(données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 2002-2005, INRETS-ARVAC, n = 34 409)
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

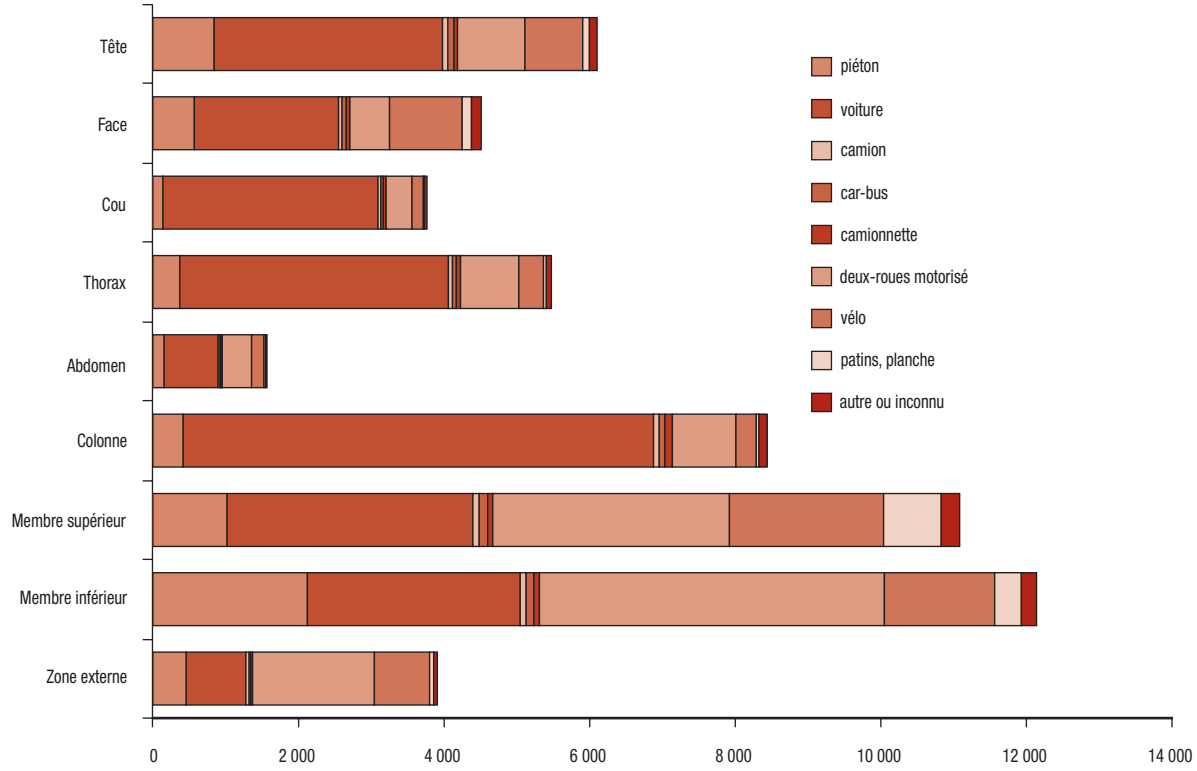


Figure 2 : Régions corporelles touchées de façon sévère à maximale (AIS4 et plus)
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager
(données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 2002-2005, INRETS-ARVAC, n = 748)
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

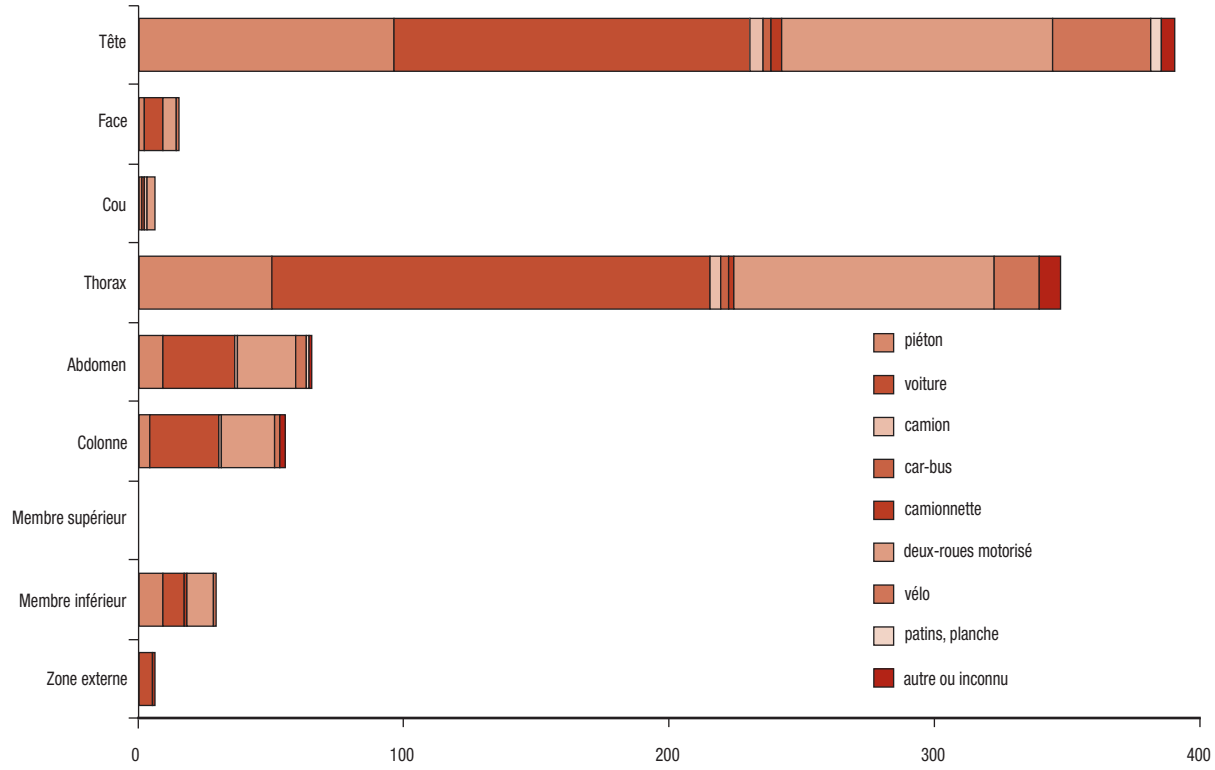
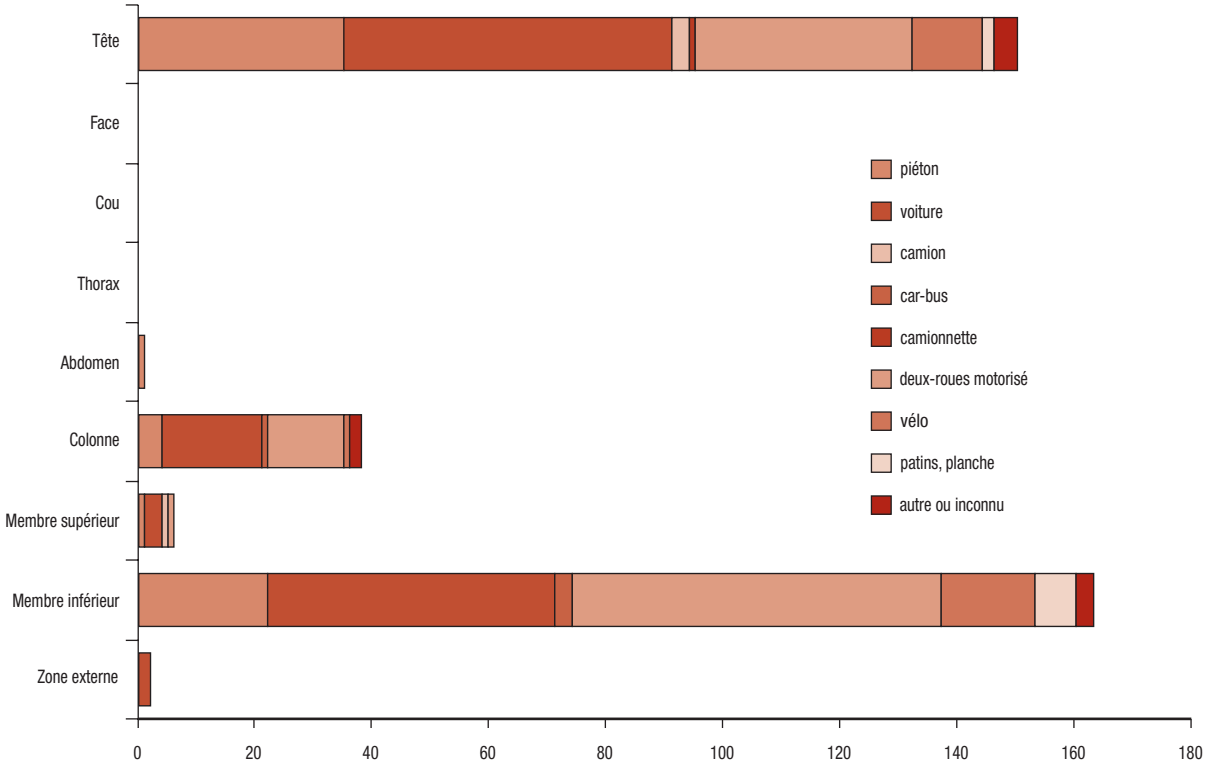


Figure 3 : Régions corporelles touchées par des lésions avec séquelles prévisibles sérieuses à maximales (IIS3 et plus) chez les survivants
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager
(données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 2002-2005, INRETS-ARVAC, n = 355)
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones



Les aspects économiques

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2006

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 » [31] a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculé en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Elle distingue en particulier :

Les coûts marchands directs

– **Les coûts médicaux et sociaux** : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile.
– **Les coûts matériels** : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...
– **Les frais généraux** : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.

Les coûts marchands indirects

– **Perte de production future** des tués.
– **Perte de production temporaire** des blessés ; des personnes éventuellement emprisonnées suite à l'accident ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage du (des) blessés.
– **Perte de production potentielle** de la descendance potentielle des accidentés, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités.

Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.
– **Cas du tué** : préjudice moral, *pretium mortis*, transfert du *pretium doloris* du mort aux héritiers.
– **Cas du blessé** : *pretium doloris*, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet.

Pour 1999, l'actualisation des valeurs conduit aux chiffres suivants : 3 950 380 francs pour un tué, dont 88 % de coûts marchands indirects, 406 812 francs pour un blessé grave, 86 478 francs pour un blessé léger et 22 205 francs pour les dégâts matériels. C'est sur cette base qu'avait été calculé le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1999.

Un groupe de travail du Commissariat général au Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros valeur 2 000 pour un tué, 150 000 euros pour un blessé grave, 22 000 euros pour un blessé léger et 5 500 euros pour les dégâts matériels. Le groupe recommande par ailleurs de faire croître la valeur du tué au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête, soit + 4,1 % en 2001, + 2,8 % en 2002, + 2,7 % en 2003, + 2,9 % en 2004, + 2,3 % en 2005 et + 3,2 % en 2006. Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur du tué, les mêmes pourcentages de progression étaient appliqués. Pour les accidents matériels, on appliquera le taux annuel d'inflation, soit 1,4 % en 2001, 2,4 % en 2002, 2,3 % en 2003 et 2004 et 1,7 % en 2005 et 2006.

Pour 2006, les valeurs suivantes seront donc utilisées : 1 193 947 euros pour un tué et 6 181 euros pour les dégâts matériels. Par ailleurs, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005, l'Observatoire avait procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé évalué à 124 987 euros et d'un blessé léger évalué à 5 000 euros, en prenant pour convention que le coût estimé de l'insécurité routière ne devrait pas être changé à la suite de la modification des définitions de la gravité des blessés. Pour 2006, les valeurs utilisées seront donc de 128 987 euros pour un blessé hospitalisé et 5 160 euros pour un blessé léger.

31. De Le Net M., 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.

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2006

Estimation du coût des accidents corporels en 2006

Nombre de tués à trente jours : 4 709 ; coût des tués : 5,6 milliards d'euros.

Nombre de blessés hospitalisés : 40 662 ; coût des blessés hospitalisés : 5,2 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 61 463 ; coût des blessés légers : 0,3 milliard d'euros.

Nombre d'accidents corporels [32] : 80 809 ; coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,5 milliard d'euros.

Soit un coût de **11,6 milliards d'euros.**

Estimation du coût des accidents purement matériels en 2006

L'Observatoire est amené chaque année à estimer le nombre d'accidents matériels à partir des données fournies par la Fédération française des sociétés d'assurances avec un décalage d'un an. L'estimation de la baisse calculée pour 2006 est basée sur une baisse de 0,1 % par rapport à 2005.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2006 est de **13,3 milliards d'euros**.

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 24,9 milliards d'euros en 2006.

Le coût de l'insécurité routière est le même que celui de l'an dernier et il convient de noter que cette année encore le coût des accidents matériels est supérieur au coût des accidents corporels.

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

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière est donné par le « document de politique transversale », document annexe au projet de loi de finances pour 2007. Il s'agit maintenant de programmes de politique (LOLF).

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière s'élève, en 2006, à 2 314 millions d'euros. Il serait de 2 295 millions d'euros en 2007.

La répartition entre les différents ministères de l'effort prévu en 2007 est la suivante (en millions d'euros) :
– Transports, Équipement, Tourisme et Mer : 686,10 ;
– Défense : 735,40 ;
– Intérieur, Sécurité intérieure et Libertés locales : 555,49 ;
– Justice : 233,64 ;
– Éducation nationale, Enseignement supérieur et Recherche : 61,00 ;
– Jeunesse, Sports et Vie associative : 0,18 ;
– Économie, Finances et Industrie : 22,80 ;
– Santé : 0,51.

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

Les Français et la sécurité routière

PRÉSENTATION

En plus des résultats issus des sondages mis en œuvre dans le cadre du baromètre de la communication gouvernementale, réalisés tous les six mois par l'IFOP, sont publiés dans la présente édition les principaux résultats d'un sondage IFOP mené fin août 2006 (du 23 au 2 septembre) visant à mesurer le comportement des conducteurs face au risque et à l'infraction.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE

L'intérêt des Français pour les problèmes de sécurité sur la route

Une très large majorité de Français manifeste un haut niveau d'intérêt pour les problèmes de sécurité sur la route puisque 82 % en moyenne ont déclaré être beaucoup ou assez intéressés par ce sujet. Le résultat qui retient l'attention est le recul de l'intérêt manifesté par les 35-49 ans, passant de 90 % en octobre 2005 à 80 % en octobre 2006.

La connaissance des grandes orientations de l'action des pouvoirs publics

Entre octobre 2006 et octobre 2005, la connaissance enregistre une baisse de 4 points. Quant au souhait d'information en la matière, il augmente de 2 points en un an. Cette situation mise en perspective avec la baisse de l'indicateur de la pression médiatique, présentée dans le chapitre de l'analyse conjoncturelle, laisse à penser l'existence d'un lien entre ces infléchissements et le recul de l'offre médiatique.

La connaissance des diverses thématiques

On peut avancer que globalement, le niveau d'information des Français est plutôt élevé. On observe en effet que sur dix-huit thèmes testés en octobre 2006, six Français ou plus sur dix ont estimé bien en connaître douze et c'est près de la moitié ou plus qui estime bien connaître les six autres. On retiendra également la progression des 15-24 ans dont le score est par ailleurs plus élevé que l'ensemble dans 2/3 des cas. Parmi les faits marquants, il sera en outre principalement signalé le recul de la connaissance de « l'évolution de la réglementation routière » qui a régressé de 5 points en un an tant pour l'ensemble de la population que pour les plus jeunes.

Les causes liées au comportement humain

Sur la période 2004-2006, à l'intérieur des huit causes proposées, on retiendra la forte progression de l'usage des drogues ou de médicaments que l'on peut sans doute relier à la campagne de communication sur le sujet au cours de l'été. Obtenant 26 % de citations en octobre 2006, cette cause vient à hauteur du non-respect des règles sur la priorité et la signalisation qui occupait systématiquement le troisième rang derrière les excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse qui reste, avec 71 % de citations en octobre 2006, de loin la cause reconnue comme étant la plus importante.

Le comportement propre des conducteurs

« Ne pas boucler sa ceinture en ville » est le comportement qui en 2006 enregistre son meilleur score et la meilleure évolution, passant de 24 % en octobre 2003 à 11 % en octobre 2006 (– 4 points par rapport à octobre 2005). Cette progression est confirmée dans le cadre des enquêtes mesurant le port de la ceinture. Sur les onze comportements à risques étudiés, 2006 marque une évolution générale contrastée où la plupart des comportements ont enregistré une remontée entre octobre 2005 et avril 2006 suivie ensuite par une baisse. « Rouler en dépassant les limites de vitesse » reste, avec 25 % de citations, le comportement le plus fréquemment cité.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU SONDAGE SUR LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS

Le principal enseignement de ce sondage est que le comportement du conducteur oscille entre respect des règles et transgression. D'une manière générale, il ressort que les marges de tolérance sont fortement liées au sentiment de dangerosité.

Ainsi par exemple, pour l'infraction la plus fréquente « rouler au-delà de la vitesse autorisée » déclarée comme étant commise souvent ou de temps en temps par 50 % et rarement par 35 %, on relève d'après le sondage que pour près d'un conducteur sur deux, le seuil de dangerosité en agglomération se situe à plus 10 km/h au-

dessus de la vitesse autorisée et à plus de 20 km/h sur autoroute.

En ce qui concerne l'alcool, retenons que si 86 % estiment que les limitations d'alcool sont plutôt justifiées, 26 % des conducteurs ont déclaré « rouler rarement ou de temps en temps après avoir bu trois verres d'alcool ». Ajoutons également que 2,6 verres d'alcool représenteraient, d'après les conducteurs, le seuil à partir duquel la conduite serait affectée et qu'elle ne deviendrait dangereuse qu'à partir de 3,7 verres.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En moyenne, globalement stable par rapport à l'année précédente, avec 82 % de citations en octobre 2006 contre 83 % en 2005, l'intérêt selon les classes d'âge suit une évolution contrastée. Ont déclaré en octobre 2006 être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route :

– 78 % des 15-24 ans (80 % en octobre 2005) ;
– 86 % des 25-34 ans (82 % en octobre 2005) ;
– 80 % des 35-49 ans (90 % en octobre 2005) ;
– 87 % des 50-64 ans (82 % en octobre 2005) ;
– 77 % des 65 ans et plus (79 % en octobre 2005).

L'intérêt qui marque nettement le pas pour les 35-49 ans (– 10 points en un an), augmente en revanche pour les 25-34 ans et 50-64 ans et reste stable (– 2 points) pour les plus jeunes et les plus âgés.

En dépit de la baisse de deux points, le score des 15-24 ans consolide la forte avancée observée en 2005 (+ 7 points par rapport à 2004) après un recul de 11 points précédemment.

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

En rappelant qu'octobre 2005 marquait les meilleurs scores jamais enregistrés, 2006 reste depuis 2000 parmi les meilleures années et conforte ainsi le degré de sensibilisation des Français. Retenons que 64 % des Français en octobre 2006 contre 68 % en octobre 2005 ont déclaré bien connaître les grandes orientations de l'action des pouvoirs publics visant à diminuer dans les années qui viennent le nombre et la gravité des accidents d'une part et que 74 % ont dit souhaiter plus d'informations à ce sujet contre 72 % en octobre 2005 d'autre part.

Dans le détail, divers thèmes ont été proposés à l'opinion des Français. S'agissant de mesurer leur degré de connaissance et leurs attentes, en voici ci-après les principaux résultats.

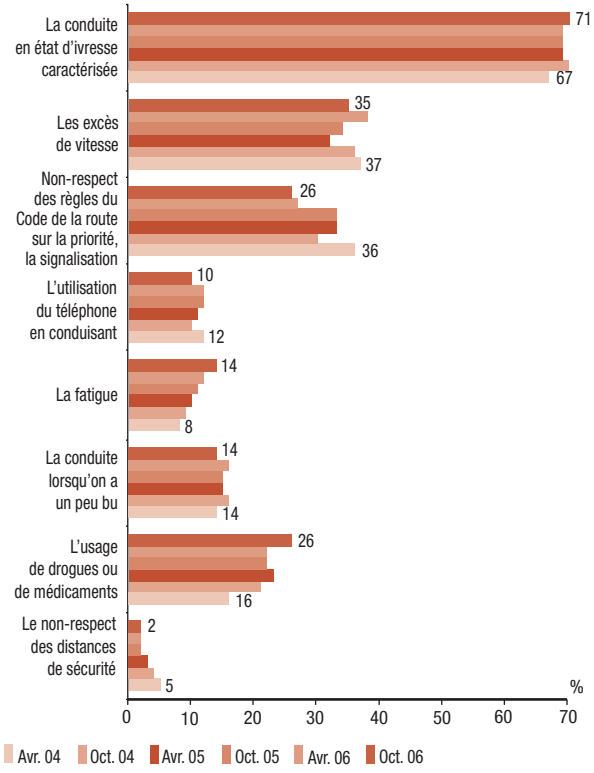
Vous personnellement, avez-vous le sentiment d'être très bien, assez bien informé sur... ?					Souhaiteriez-vous ou non avoir beaucoup plus, un peu plus d'information sur... ?		
Réponses oui en %	Octobre 2005 (1)	Avril 2006 (1)	Octobre 2006 (1)	15-24 ans octobre 2006	Octobre 2005 (1)	Avril 2006 (1)	Octobre 2006 (1)
« Les conséquences du non-port de la ceinture »	80	78	82	82 (+ 1)	48	43	51
« Le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	77	76	77	81 (+ 7)	49	44	49
« Le permis à points »	71	71	74	79 (+ 2)	52	51	53
« Les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives »	68	67	67	65 (– 1)	57	56	59
« Les distances de sécurité à respecter »	71	70	72	72 (+ 5)	54	54	56
« Les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant ou du main libre »	72	70	71	74 (=)	51	46	52
« Les distances de freinage nécessaires selon la vitesse et l'état de la route »	63	62	63	62 (+ 4)	57	55	58
« L'apprentissage anticipé de la conduite »	62	62	64	73 (+ 2)	51	46	49
« L'évolution de la réglementation routière »	60	54	55	56 (– 5)	66	66	67
« Le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	66	68	69	64 (+ 2)	53	49	53
« Les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	66	62	64	69 (+ 1)	44	38	44
« Le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques »	72	72	72	78 (+ 2)	58	56	54
« Le permis probatoire »	52	46	49	56 (– 4)	56	53	56
« Les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	55	56	58	55 (+ 4)	60	55	59
« Les bénéfices en termes de sécurité des feux de croisement de jour »	48	45	48	49 (+ 7)	56	56	57
« Le permis à 1 euro par jour »	Nouvels items	52	55	62		46	49
« L'attestation scolaire de sécurité routière »		43	49	57		48	49
« Les conséquences de la conduite d'un deux-roues à moteur débridé »		40	46	52		40	45

Source : baromètre IFOP/DSCR.
(1) Ensemble des Français. Pour les 15-24 ans, le chiffre mis en parenthèse traduit l'écart par rapport au pourcentage obtenu en octobre 2005.

En rappelant que pour tous les items, octobre 2005 marquait les meilleurs scores tant au plan du niveau de connaissance que des demandes d'informations complémentaires, il est à retenir qu'en 2006 :
– au plan de la connaissance, seuls, trois thèmes enregistrent sur un an un léger retrait, le plus fort concernant la connaissance de l'évolution de la réglementation routière passant de 60 % de Français ayant déclaré estimer bien la connaître à 55 % ;
– au plan du souhait d'avoir plus d'informations, presque tous les thèmes restent au même niveau (dix thèmes sur quinze se situant entre plus ou moins 1 point par rapport à octobre 2005) ;
– se poursuit, pour la population des 15-24 ans, la progression du degré de connaissance qui sur l'ensemble des thèmes était passée de 50 à 63 % en moyenne entre 2004 et 2005 ;
– la part des 15-24 ans estimant bien connaître les sujets proposés est, à douze reprises, plus élevée que la moyenne, ce qui depuis le suivi engagé en 2002 représentait un phénomène rarissime.

LES CAUSES DE RISQUES LIÉES AU COMPORTEMENT HUMAIN

« Parmi ces causes de risques liées au comportement humain, quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » [les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations].



Les faits marquants en 2006

Si parmi les trois causes les plus fréquemment citées on retrouve, toujours largement au 1er rang, la conduite en état d'ivresse caractérisée (71 % de citations) suivie ensuite par les excès de vitesse (35 %) puis par le non-respect des règles (26 %) dont le score représente une baisse de 7 points en un an, on remarque que l'usage de drogues ou de médicaments obtient également 26 % de citations ce qui représente sur un an, une augmentation de 4 points.

Pour les causes qui suivent dont l'impact est très peu reconnu et tout au plus par un Français sur dix, on retient :

– que le risque lié à la fatigue est en constante progression ;

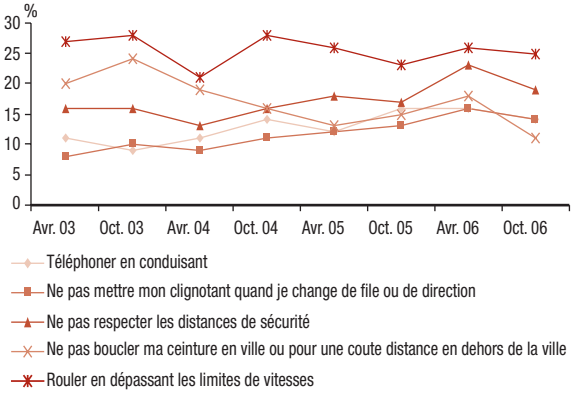
– une légère inflexion quant à l'utilisation du portable en conduisant (10 %, soit – 2 points par rapport à octobre 2005) ;

– la stabilité du non-respect des distances de sécurité qui, avec un score de 2 % représente la cause de risque la moins citée.

LE COMPORTEMENT PROPRE DES CONDUCTEURS

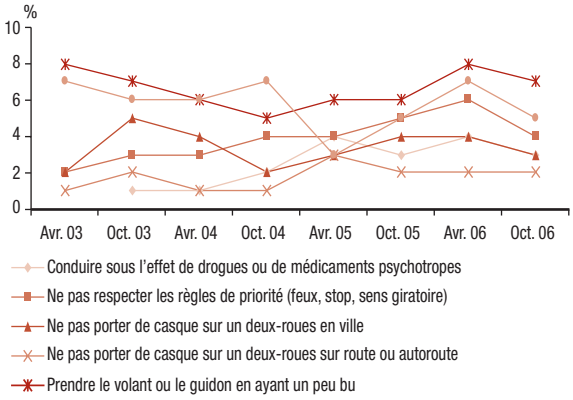
« Pour chacune des choses que je vais vous citer, dites-moi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire ».

Évolution des cinq comportements généralement les plus fréquemment cités
[cumul en % des citations « assez souvent » et « de temps en temps »]



Si d'une période à l'autre le classement évolue peu, 2006 représente une année contrastée en ce sens que presque tous les comportements ont enregistré une hausse en avril et une baisse ensuite. Ne pas boucler sa ceinture en ville est le comportement qui en 2006 a atteint son meilleur score et qui enregistre la meilleure évolution.

Évolution des six comportements généralement les moins fréquemment cités
[cumul en % des citations « assez souvent » et « de temps en temps »]



La dégradation précédemment observée entre octobre 2005 et avril 2006 suivie par une baisse s'applique également à la plupart des comportements les moins fréquemment cités. On notera que les scores d'octobre 2006 ne sont pas parmi les plus faibles de la série.

LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS FACE AU RISQUE ET À L'INFRACTION

Les résultats ci-après détaillent quelques données du sondage réalisé par l'IFOP pour le compte de la DSCR visant à mieux comprendre les comportements dans le but de définir des actions de communication les mieux ciblées possibles.

Opinions sur la conduite

Presque tous les conducteurs (83 %) admettent que la tâche de conduite représente une pratique difficile et qu'elle implique notamment un important effort de vigilance pour 97 % des conducteurs (près d'un quart estimant que conduire c'est « plutôt » fatiguant ou stressant ; 30 % estimant que conduire représente une prise de risque).

On retiendra également que conduire est cité en premier lieu comme étant avant tout un moyen de se déplacer (71 % au premier rang, 95 % au total) suivi par une forme de liberté (66 %) et un plaisir pour un conducteur sur deux.

Opinions sur la vitesse

À la question, *« selon vous, quelle est la vitesse au-delà de laquelle il est dangereux de conduire, en agglomération et sur autoroute... ? »*, il ressort des déclarations que :

– près d'un conducteur sur deux (48 %), situe le seuil de dangerosité en agglomération à + 10 km/h au moins au-dessus de la vitesse autorisée (23 % citant le seuil de dangerosité à partir de 70 km/h dont 10 % à 80 km/h et plus) ;

– près d'un conducteur sur deux (49 %), situe le seuil de dangerosité sur autoroute à + 20 km/h au moins au-dessus de la vitesse autorisée (33 % à partir de150 et 16 % à partir de 160 km/h et plus).

À propos de la légitimité des limitations de vitesse, une large majorité (72 %) les considèrent comme plutôt justifiées, 28 % les trouvant plutôt exagérées.

Opinions sur l'alcool

La légitimité à l'égard des seuils d'alcoolémie est comparativement à la vitesse davantage reconnue, 86 % les estimant plutôt justifiés, 14 % plutôt exagérés.

Interrogés sur le nombre de verres à partir duquel ils estiment que les capacités sont réduites ou que la conduite devient dangereuse, le pourcentage de conducteurs en fréquence cumulée se répartit comme suit :

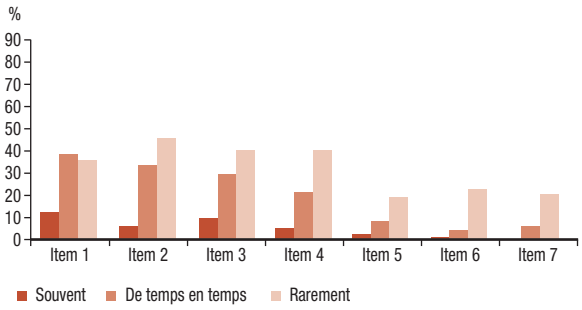
	Les capacités sont réduites	La conduite devient dangereuse
1 verre	17 %	9 %
2 verres	35 %	20 %
3 verres	52 %	37 %
4 verres	60 %	47 %
5 verres	64 %	55 %
6 verres et plus	65 %	64 %

Les conducteurs considèrent, en moyenne, que les capacités sont réduites à partir de 2,6 verres et qu'il devient dangereux de conduire à partir de 3,7 verres. Cette marge de tolérance conduit 26 % des conducteurs à avouer rarement (20 %) et de temps en temps « rouler après avoir bu trois verres d'alcool ».

Les infractions et leur fréquence d'apparition

Sur 15 infractions testées, le pourcentage de conducteurs avouant « souvent » ou « de temps en temps » les commettre varie de 0 % à 50 % et si l'on tient compte de la fréquence « rarement », la variation va de 2 % à 85 %.

Les 7 infractions les plus fréquentes

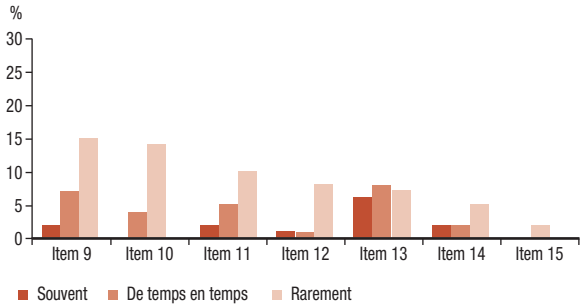


– Item 1 : rouler au-delà de la vitesse autorisée.
– Item 2 : passer à un feu orange.
– Item 3 : ne pas respecter les distances de sécurité.
– Item 4 : oublier de mettre son clignotant.
– Item 5 : ne pas marquer un stop (en situation de visibilité).
– Item 6 : doubler en ayant très peu de temps ou de visibilité.
– Item 7 : rouler après avoir bu trois verres d'alcool.

L'infraction suivante qui occupe le huitième rang (ou rang médian) avec 15 % de réponses « rarement », 8 % de

réponses « de temps en temps » et 2 % « souvent », soit globalement 24 % de conducteurs qui déclarent la commettre, est : « Doubler sur la droite un véhicule qui ne va pas assez vite ». Viennent ensuite :

Les 7 infractions les moins fréquentes



– Item 9 : téléphoner en tenant l'appareil en main.
– Item 10 : téléphoner avec un kit main libre.
– Item 11 : franchir une ligne blanche pour doubler une autre voiture.
– Item 12 : ne pas s'attacher.
– Item 13 : prendre un sens interdit sur une courte distance.
– Item 14 : passer à un feu rouge (en situation de visibilité).
– Item 15 : conduire après avoir consommé du cannabis.

D'une manière générale, le sondage fait ressortir qu'une large majorité de conducteurs (82 %) reconnaît commettre des infractions au Code de la route, avec comme nous venons de le voir des différences notables selon les infractions.

Rappelons, tout type de fréquences confondues celles de très loin (37 points de différence entre la quatrième et la cinquième infraction), le plus souvent citées par les conducteurs :
– 85 % : rouler au-delà de la vitesse autorisée ;
– 84 % : passer à un feu orange ;
– 77 % : ne pas respecter les distances de sécurité ;
– 66 % : oublier de mettre son clignotant.

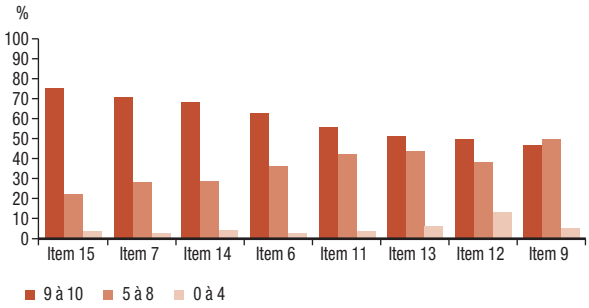
Le niveau de risque perçu

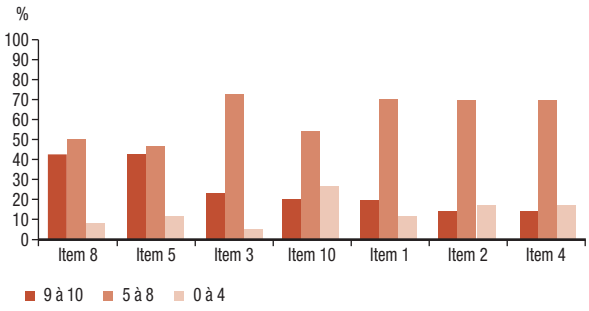
Il a été mesuré sur quatre niveaux de notes : de 0 à 4, de 5 à 6, de 7 à 8 et de 9 à 10.

Sur les quinze infractions testées, le niveau de risque moyen varie entre 6,1 et 9,1.

Pour présenter les résultats, nous avons choisi d'une part de regrouper les niveaux de notes 5 à 8 et de conserver les autres, et de présenter d'autre part les infractions en fonction de la part décroissante du niveau de risque le plus élevé (9 à 10) sur deux graphiques. On terminera ce panorama par le classement des infractions en fonction du niveau de risque moyen obtenu.

Classement des 15 infractions par niveau de risque



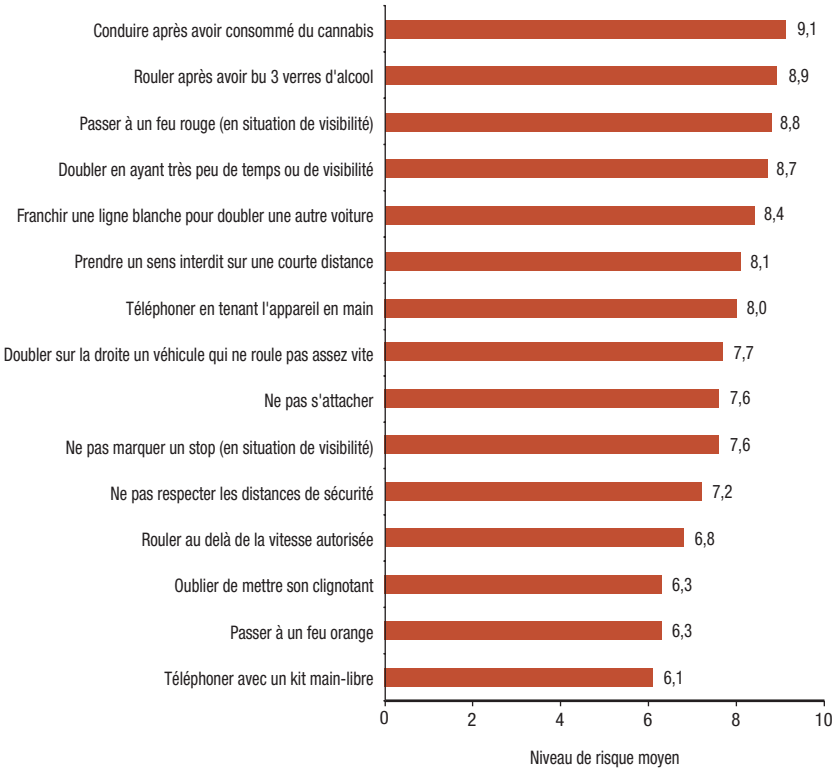


À quelques exceptions près, on retient que :

– les infractions recueillant les plus faibles parts au score de risque le plus élevé sont celles que les conducteurs avouent « le plus » commettre ;

– parmi les infractions signalées les plus à risques, « Rouler après avoir bu trois verres d'alcool » (item 7) et « Doubler en ayant très peu de temps ou de visibilité » (item 6) sont parmi celles qu'un quart des conducteurs avouent encore commettre rarement ou de temps en temps.

Classement des 15 infractions selon le niveau de risque moyen



Les acteurs de la sécurité routière

Les acteurs de la sécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État mais pas seulement : sont également concernés les collectivités locales, les assurances, les entreprises et les associations et... tous les usagers. En un mot, c'est vraiment l'affaire de tous.

PREMIER MINISTRE

Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Créé en 1972, il est présidé par le Premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Désigné par le Premier ministre, il assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière lui est directement rattaché ; il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats.

Le délégué interministériel à la sécurité routière est également directeur de la sécurité et de la circulation routières au ministère des Transports.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Ce Conseil dont la décision de création a été prise par le Comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000, est chargé de formuler au gouvernement des propositions en faveur de la sécurité routière. Il rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations) et entend être un lieu de débats et de propositions sur la sécurité routière.

Le Comité des experts de la sécurité routière

Le Conseil national est assisté par un comité d'experts, dont il nomme les membres sur proposition du délégué interministériel à la sécurité routière. Ce comité est chargé d'éclairer les travaux du Conseil, d'orienter la méthodologie des recueils et analyses statistiques ainsi que des études de l'Observatoire. Il peut également être consulté sur la qualité scientifique des publications mises à la disposition du public en matière de sécurité routière.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

Créée en 1982, elle est responsable de la mise en œuvre des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière.

Elle est chargée :
– de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne et en milieu urbain et de mettre en œuvre ces mesures sur le réseau national ;
– de la réglementation technique des véhicules (définitions, contrôle d'application...) ;
– de la politique d'éducation routière (définition, évaluation, réglementations des formations et examens, animation des réseaux...) ;
– de la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local ;
– de la politique générale de communication vis-à-vis du grand public ou de cibles particulières.

Les effectifs de la DSCR sont d'environ 200 personnes et ses moyens financiers sont de l'ordre de 108 millions d'euros en 2006 (hors dépenses de personnel).

Principaux services gestionnaires

La Direction générale des routes (DGR) est responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes de dégagement ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison, leur aménagement et leur gestion étant le plus souvent concédés.

Au sein de **la Direction générale de la mer et des transports (DGMT), la Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux (DTMRF)** est chargée de la réglementation des transports routiers.

Les **Directions interdépartementales des routes (DIR)**, assurent depuis le 1er janvier 2007 la gestion et

l'exploitation du réseau routier national non concédé. Elles sont notamment responsables de la sécurité des infrastructures et des usagers, de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur ce réseau.

Les **Directions départementales de l'Équipement (DDE)** comportent en général un service en charge de la sécurité routière, souvent dans le cadre plus global de la prévention des risques, constitué d'un pôle sécurité routière (réglementation, Observatoire départemental de la sécurité routière, politique locale), et d'un pôle éducation routière.

Les **Directions régionales de l'Équipement (DRE)** exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Elles animent et coordonnent les services de l'Équipement dans la région. 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, et l'animation des Observatoires départementaux.

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 62 653 militaires, dont 10 201 gendarmes adjoints volontaires, regroupe des unités territoriales (696 brigades territoriales autonomes, 1 058 brigades territoriales de proximité chef-lieu, 1 577 brigades de proximité, l'ensemble formant 402 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (93 escadrons départementaux de sécurité routière – EDSR – constitués de 347 brigades motorisées, 19 brigades motorisées autoroutières, 137 pelotons d'autoroute et 54 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 16 476 militaires, peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui nécessitent la mise en œuvre journalière de 11 000 militaires environ. Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant de 45 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière a représenté en 2006, 15 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale (14,91 % en 2005).

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

La Direction générale de la police nationale

La Direction centrale de la sécurité publique, outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, est implantée dans 473 villes ou agglomérations, sur l'ensemble du territoire national.

Pour lutter contre l'insécurité routière, elle dispose dans ses services de voie publique, d'unités de circulation, de formations motocyclistes et de brigades d'accidents et de délits routiers, soit :
– 1 000 fonctionnaires concernés principalement par la circulation et la sécurité routières dont 76 dans les 31 brigades de contrôles techniques ;
– 1 378 fonctionnaires regroupés dans 126 formations motocyclistes.

Au total, ces unités de voie publique regroupent donc 2 378 personnes.

La Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité

Le bureau de la circulation et des missions de secours de la sous-direction des missions opérationnelles assure le suivi des missions de circulation et de sécurité routières.

Les neuf compagnies républicaines de sécurité autoroutières, regroupant 1 861 fonctionnaires, ont en charge la surveillance des voies rapides des principales agglomérations.

Par ailleurs, six unités motocyclistes zonales constituées de trente détachements répartis sur tout le territoire regroupant 570 motocyclistes, sont chargées de répondre aux objectifs de lutte contre la violence routière sur les principaux axes routiers, tant à l'initiative qu'à l'occasion des plans départementaux de contrôle.

La police aux frontières

Elle s'intéresse aux problèmes de circulation routière :
– dans les zones frontalières terrestres, limitrophes de la Suisse ainsi que, de manière très ponctuelle, celles des autres pays membres de l'Union européenne ;
– aux abords des enceintes aéroportuaires et portuaires internationales.

La préfecture de police de Paris

À Paris, les missions de circulation et de sécurité routières sont principalement assurées par 1 600 fonctionnaires de la sous-direction de la circulation et de la sécurité routières réparties comme suit :
– la compagnie de circulation qui assure la gestion et la sécurisation du trafic routier ;
– le service de répression de la délinquance routière ;
– la compagnie périphérique ;
– la compagnie motocycliste.

Par ailleurs, c'est le service central des accidents de la Direction de la police urbaine de proximité qui prend en charge le traitement administratif et judiciaire des accidents graves.

Enfin, 19 fonctionnaires de la Direction opérationnelle des services techniques et logistiques interviennent

dans la répression de la vente et de l'usage des pièces, accessoires et véhicules non-homologués ou débridés.

La Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

La Direction des libertés publiques et des affaires juridiques est en charge de la gestion du fichier national du permis à points et du bilan statistique de l'exécution du permis à points. Elle établit les statistiques relatives aux infractions au Code de la route et aux suspensions administratives du permis de conduire.

Les 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

La Direction générale de la santé

La Direction générale de la santé participe activement à la sensibilisation du monde de la santé aux problématiques liées a la lutte contre l'insécurité routière. Une charte d'accueil des familles des victimes de la violence routière a été largement diffusée aux établissements de santé.

Elle organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain la plus précoce possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté.

La réalisation de ces objectifs se fait à travers la mise en place d'une couverture complète du territoire national par des services d'aide médicale urgente (SAMU) et des services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), de moyens de transport sanitaire héliporté.

Les partenaires de l'urgence

Publics

– Les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins, essentiellement généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au réseau d'urgence, particulièrement en rase campagne.
– La police et la gendarmerie.

Privés

Il faut citer certains établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences ; les médecins « urgentistes », les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés liés aux hôpitaux par convention ; les associations secouristes : Croix-Rouge, Fédération nationale de la protection civile, etc. comprenant 1 200 000 adhérents et 50 000 secouristes actifs.

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ À LA FAMILLE

Délégation interministérielle à la famille

Depuis 2004, le ministère de la Famille s'associe à des actions de sensibilisation du public (semaines de la sécurité routière, mobilisation à l'occasion des grands départs en vacances, etc.).

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE

La Direction générale de l'enseignement scolaire

Elle est chargée de mettre en œuvre les premières étapes du continuum éducatif de sécurité routière dans les écoles, les collèges, les lycées et lycées professionnels ainsi que les centres de formation d'apprentis (CFA).

Cette phase initiale du continuum éducatif est jalonnée par trois évaluations à différents moments de la scolarité :
– à l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route ;
– au collège, dans les classes de 5e, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1) qui donne accès au brevet de sécurité routière (BSR), nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;
– dans les classes de 3e, l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau (ASSR 2) qui donne accès à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Les jeunes, sortis du système scolaire sans avoir validé les ASSR, peuvent passer les épreuves de l'attestation de sécurité routière (ASR), soit dans leur CFA, soit dans le réseau des groupements d'établissements pour la formation continue (GRETA) du ministère de l'Éducation nationale de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

les jeunes souffrant d'un handicap visuel peuvent passer l'attestation d'éducation à la route (AER) dans les établissements accueillant ce type de public.

Une application informatique nouvelle test@ssr est mise en œuvre à partir de 2007 pour toutes les épreuves.

La réussite à l'ASSR est prise en compte dans la note de vie scolaire en vue de l'obtention du diplôme national du brevet. La connaissance des règles de sécurité routière est inscrite dans le socle commun des connaissances et des compétences des élèves (décret n° 2006-830 du 11 juillet 2006).

Pour accompagner la mise en place de ces premières étapes du continuum éducatif, la Direction générale de l'enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité », ainsi que sur de nombreux référents sécurité routière dans les établissements scolaires.

SERVICES DÉCONCENTRÉS : L'ORGANISATION AU PLAN LOCAL

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière a été placée sous la responsabilité du préfet de département. Il s'appuie sur un chef de projet sécurité routière, sur un coordinateur sécurité routière et sur des observatoires départementaux de sécurité routière en cours de création. Au niveau de chaque région, les observatoires régionaux de sécurité routière sont notamment chargés d'animer et assister les observatoires départementaux.

Pour définir la politique de l'État, chaque préfet a mis en place un pôle de compétences État regroupant tous les services déconcentrés de l'État. Des partenariats sont établis avec les collectivités territoriales, les entreprises, les acteurs socioprofessionnels et les associations.

La sécurité routière fait partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et des objectifs de lutte contre l'insécurité. Elle est donc traitée dans le cadre des dispositifs territoriaux de sécurité et de coopération pour la prévention et la lutte contre la délinquance mis en place par le décret du ministère de l'Intérieur du 17 juillet 2002, modifié le 7 juin 2006 par le décret relatif à la réduction du nombre et à la simplification de la composition de diverses commissions administratives.

Le conseil départemental de prévention de la délinquance, présidé par le préfet et dont les vice-présidents sont le président du conseil général et le procureur de la République a vocation à encourager les initiatives dans ce domaine et à en assurer leur évaluation. Il est l'instance d'approbation du document général d'orientations (DGO) à cinq ans et du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et d'évaluation des résultats.

Le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance présidé par le maire et dont le préfet et le procureur de la République sont membres de droit est notamment chargé de mettre en œuvre les programmes d'actions proposés par la collectivité dans le plan départemental d'actions de sécurité routière.

Le comité départemental de sécurité, placé sous l'autorité du préfet et celle du procureur de la République, coordonne l'action des services de l'État dans la lutte contre l'insécurité en général, y compris l'insécurité routière. Il lui appartient de fixer les orientations d'actions de l'État du DGO pour les cinq ans à venir et leur programmation annuelle dans le cadre des PDASR et notamment le plan de contrôles routiers.

Afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, quinze pôles d'animation sécurité routière ont été créés par le délégué interministériel à la sécurité routière au niveau régional ou interrégional. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR) désignés par les administrations ou des partenaires, et de personnes recrutées sur engagement personnel. Ils ont pour fonctions principales la formation, l'échange d'expériences, l'assistance-conseil des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales. Ils n'ont en revanche aucune responsabilité opérationnelle dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales, qui sont placées, pour l'État, sous l'autorité des préfets.

PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire.

Plusieurs associations se sont constituées pour assurer, l'écoute, le soutien, la défense des victimes des accidents de la route :
– La Prévention Routière ;
– Ligue contre la violence routière ;
– Association des familles de victimes des accidents de la circulation ;
– Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
– Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
– Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) ;
– Marilou, pour les routes de la vie ;
– Victimes et Citoyens.

De nombreuses associations travaillent dans le domaine de la jeunesse :
– FAGE (Fédération des associations générales étudiantes) ;
– Anima'fac ;
– Voiture & Co ;
– Comité national premier de cordées ;
– Club junior contre l'insécurité routière de Victimes et Citoyens ;
– Avenir santé.

Parmi les nombreuses autres associations intervenant sur certains aspects de la sécurité routière, citons de manière non exhaustive :
– La Rue de l'avenir (partage de l'espace public urbain) ;
– l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public) ;

– FARE (Fédération des associations de la route par l'éducation) ;
– L'Union nationale des foyers et services pour jeunes travailleurs (UFJT) ;
– La Fédération nationale des familles rurales ;
– L'ANPAA (Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie) ;
– Communes en route pour la vie ;
– L'AFPC (Association française de prévention des comportements au volant).

Enfin, des associations sont concernées par la sécurité d'un certain type d'usagers :
– L'Automobile club de France ;
– Les pros de la route (poids lourds) ;
– Fédération française de cyclisme ;
– FUBICY ;
– Fédération française de cyclotourisme ;
– Fédération française de motocyclisme ;
– Fédération française des motards en colère ;
– Club des villes cyclables ;
– Droits du piéton.

Les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage

Onze sociétés concessionnaires du réseau des autoroutes concédées (8 296 km au 1er janvier 2007) accordent une attention constante à l'amélioration de l'infrastructure et des interventions d'urgence et se préoccupent de l'éducation des automobilistes en matière de comportement au volant.

Les assurances

La convention quinquennale entre l'État et le secteur des assurances, renouvelée en juillet 2003, a reconduit l'affectation de 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière dont la moitié sur la base d'objectifs prioritaires définis annuellement. Ce sont principalement des actions de communication ou des actions d'accompagnement de nouvelles dispositions.

Les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

La formation des conducteurs est assurée dans environ 10 000 établissements et plus de cent écoles associatives avec le concours d'environ 26 000 enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses organisations professionnelles ou associations : organisations patronales (Conseil national des professions de l'automobile, Fédération nationale des enseignants de la conduite, Union nationale des indépendants de la conduite, Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite) ; organisations de salariés (Chambre nationale des salariés responsables de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, Fédération nationale des enseignants de la conduite, Syndicat national de l'enseignement de la conduite et de l'éducation routière affilé à l'Union nationale des syndicats autonomes, Union nationale indépendante des salariés de l'enseignement de la conduite automobile) ; associations (École de conduite française, Centre d'éducation routière, Centre de formation routière européen).

Les entreprises

Une collaboration entre la sécurité routière et la CNAMTS est engagée depuis 2001 dans le cadre d'un comité de pilotage afin de renforcer la prévention du risque routier en entreprise. Chargé de mettre en œuvre des plans pluriannuels pour mener des actions de prévention et de sensibilisation au risque routier en direction des entreprises, le comité de pilotage s'est élargit cette année à la caisse centrale de la mutualité agricole (CCMSA) et à la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL). Des chartes d'engagements sont signées entre chaque partenaire, une entreprise, et la sécurité routière.

Les grandes dates de la sécurité routière

Les grandes dates de la sécurité routière

1893

Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

1899

Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :
– limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération ;
– instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
– instituant, par son article 11, le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917

Création des premières auto-écoles.

1921

Décret du 27 mai instaurant le Code de la route.

1922

L'appellation permis de conduire remplace officiellement celle du certificat de capacité.

1936

Adoption, à la demande des militaires, des phares jaunes pour la circulation nocturne en France.

1945

Mise en service entre Paris, le tunnel de Saint-Cloud, et Orgeval, du premier tronçon d'autoroute long de 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 service médical d'urgence (SMUR) à Salon-de-Provence.

1958

• Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

• Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965

Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970

Loi du 9 juillet, applicable le 1er octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
– 0,80 g/l de sang pour la contravention et
– 1,20 g/l de sang pour le délit.

1972

Décret du 5 juillet instituant un Comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

• Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1er avril 1970.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

• Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes.

1974

• Décret du 13 mars fixant les limitations de vitesse à :
– 140 km/h sur les autoroutes ;
– 115 km/h sur les voies expresses 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 expresses à 2 x 2 voies ;
– 90 km/h sur les routes.

1975

• Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1er janvier.

• Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.

• Décret du 26 août relatif à :
– l'interdiction de transporter des enfants de moins de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme ;
– l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération ;
– l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

• Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

Obligation, à compter du 1er octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

• Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1er octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.

• Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1er janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1982

• Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
– Réagir : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
– Objectif – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.

• Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1er janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
– 80 km/h sur les routes ;
– 100 km/h sur les voies expresses à 2 x 2 voies ;
– 110 km/h sur les autoroutes.

1983

• Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :

a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1er octobre 1983 :
– 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
– 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;

b) pour les véhicules de transports en commun :
– 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues ;
– 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

• Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.

• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :
– de réception, à compter du 1er janvier 1985 ;
– de vente, à compter du 1er janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1er janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

• Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.

• 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.

• Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

• Loi du 31 octobre portant (entre autres) sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

• À compter du 1er décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.

• Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

• 1er janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.

Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

• 1er juillet : mise en application du permis à points.

• 1er décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.

• Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

• 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.

• Septembre : autorisation du troisième feu stop sur les automobiles.

1994

• 5 mai : décret prévoyant le retrait d'un point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.

• 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.

• 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurances de responsabilité civile à des actions de prévention.

1995

• 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de 3 points.

• 1er septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la quatrième classe donnant lieu à retrait de points.

• 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang.

1996

• Loi du 26 février 1996 : soumet l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.

• Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :

– accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
– autorisation de conduire une 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans.

• Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

• 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).

• 20 juin : rapport de la commission présidée par M. Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.

• 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite des deux-roues).

1998

• 24 mars : décret instaurant une contravention de la cinquième classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.

1999

• 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

• 18 juin : cette loi adopte le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. Elle vise également à améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant mieux l'accès et les conditions d'exercice de la profession et à compléter la formation des conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

2000

• 2000 a été l'année de la grande cause nationale.

• 21 octobre : publication de la première note de conjoncture à partir des remontées rapides pour le mois de septembre. La première publication de résultats provisoires à partir de remontées rapides concernera l'année 2001 (21 janvier 2002).

• du 23 au 29 octobre : première Semaine de la sécurité sur la route.

2001

• 22 mars : décret recodifiant la partie réglementaire du Code de la route.

• 27 août : décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.

• 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière qui a trois missions : proposition, études, évaluation.

• 15 novembre : loi relative à la sécurité quotidienne. Elle prévoit l'extension du pouvoir de rétention du permis de

conduire par les officiers et agents de police judiciaire pour les excès de vitesse de 40 km/h et plus.

• 23 novembre : décret relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules.

2002

• 30 avril : décret stipulant que les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1er janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

• 14 juillet : le président de la République décide de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.

• 6 août : la loi portant amnistie présidentielle a marqué une nette rupture avec les pratiques antérieures en limitant son champ d'application.

• 17 septembre : premiers états généraux de la sécurité routière.

2003

• 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.

• 31 mars : décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de 3 points du permis au lieu de 1 point) ainsi que pour l'usage du téléphone portable (retrait de 2 points).

• 14 mai : décret relatif à l'extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds.

• 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire).

• 9 juillet : décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars.

• 11 juillet : décret prévoyant le retrait de 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.

• 14 octobre : Conseil des ministres restreint sur la sécurité routière présidé par le président de la République.

• 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004

• 1er mars : mise en application du permis probatoire.

• 1er juillet : immatriculation des cyclomoteurs neufs.

• 1er septembre : la formation pratique du brevet de sécurité routière (BSR) est portée de 3 à 5 heures.

• 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun de personnes à 0,2 gramme par litre de sang.

• 31 octobre : recommandation portant sur l'allumage des feux de croisement le jour hors agglomération.

• 6 décembre : décret prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus ainsi que la minoration des sanctions pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération.

• 31 décembre : 400 radars automatiques ont été installés.

2005

• 25 février : décret précisant que les véhicules de transport en commun de 10 tonnes et moins ainsi que les autres véhicules de plus de 3,5 tonnes et de 12 tonnes et moins doivent être équipés d'un limiteur de vitesse par construction.

• 25 mars : décret relatif à l'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés ont attaché leur ceinture de sécurité.

• 13 avril : décret portant nomination du président et des membres du Conseil national de la sécurité routière.

• 17 au 24 octobre : Semaine de la sécurité routière sur la route.

• 20 octobre : états généraux de la sécurité routière.

• 31 décembre : 502 radars supplémentaires sont implantés portant à 1 003 le nombre de radars sur les routes (690 fixes et 313 embarqués).

2006

• 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.

• 29 novembre : décret prévoyant, à compter du 1er janvier 2008, que chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie. Chaque place équipée d'une ceinture de sécurité ne doit être occupée que par un seul enfant.

• 16 au 23 octobre : septième Semaine de la sécurité routière sur la route.

• 18 et 19 novembre : Universités d'automne « jeunes et sécurité routière ».

• 31 décembre : le nombre de radars automatiques sur les routes s'élève à 1 200.

Annexe : Autres données de bases et sigles

FRANCE MÉTROPOLITAINE – RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux	
	Nombre	**%**	**Nombre**	**%**	**Nombre**	**%**
Bicyclettes	4 198	4,48	781	1,77	4 979	3,62
Cyclomoteurs	12 480	13,33	1 991	4,52	14 471	10,51
Scooters immatriculés	3 6 98	3,95	349	0,79	4 047	2,94
Motocyclettes	9 411	10,05	4 117	9,35	13 528	9,83
Voitures de tourisme	56 220	60,05	30 050	68,24	86 270	62,67
Camionnettes = < 3,5 tonnes	3 742	4,00	2 517	5,72	6 259	4,55
PL 3,5 tonnes < PTA = 7,5 tonnes	309	0,33	223	0,51	532	0,39
PL > 7,5 tonnes	885	0,95	1 189	2,70	2 074	1,51
PL + remorques	296	0,32	762	1,73	1 058	0,77
Tracteurs routiers	29	0,03	55	0,12	84	0,06
Tracteurs + semi-remorques	300	0,32	1 186	2,69	1 486	1,08
Transports en commun	1 067	1,14	190	0,43	1 257	0,91
Trains, tramways	128	0,14	21	0,05	149	0,11
Engins spéciaux	129	0,14	56	0,13	185	0,13
Tracteurs agricoles	74	0,08	186	0,42	260	0,19
Voiturettes	227	0,24	128	0,29	355	0,26
Autres	431	0,46	232	0,53	663	0,48
Tous véhicules	93 624	100,00	44 033	100,00	137 657	100,00

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		535	5 523	7 835	13 358
Bicyclettes	– conducteurs	180	1 721	2 735	4 456
	– passagers	1	24	35	59
	– ensemble	181	1 745	2 770	4 515
Cyclomoteurs	– conducteurs	296	5 215	7 461	12 676
	– passagers	21	673	1 200	1 873
	– ensemble	317	5 888	8 661	14 549
Motocyclettes	– conducteurs	728	6 288	8 924	15 212
	– passagers	41	640	1 057	1 697
	– ensemble	769	6 928	9 981	16 909
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 900	11 990	19 365	31 355
	– passagers	726	6 094	9 770	15 864
	– ensemble	2 626	18 084	29 135	47 219
Camionnettes	– conducteurs	86	697	991	1 688
	– passagers	34	355	462	817
	– ensemble	120	1 052	1 453	2 505
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	46	425	405	830
	– passagers	10	112	125	237
	– ensemble	56	537	530	1 067
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	30	177	148	325
	– passagers	1	12	17	29
	– ensemble	31	189	165	354
Transports en commun	– conducteurs	2	38	74	112
	– passagers	4	225	485	710
	– ensemble	6	263	559	822
Tracteurs agricoles	– conducteurs	11	30	11	41
	– passagers	1	6	1	7
	– ensemble	12	36	12	48
Voiturettes	– conducteurs	19	115	92	207
	– passagers	4	43	39	82
	– ensemble	23	158	131	289
Autres	– conducteurs	28	197	142	339
	– passagers	5	62	89	151
	– ensemble	33	259	231	490
Tous usagers		4 709	40 662	61 463	102 125

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		373	5 058	7 620	12 678
Bicyclettes	– conducteurs	79	1 241	2 565	3 806
	– passagers	0	15	31	46
	– ensemble	79	1 256	2 596	3 852
Cyclomoteurs	– conducteurs	146	3 991	6 963	10 954
	– passagers	11	536	1 100	1 636
	– ensemble	157	4 527	8 063	12 590
Motocyclettes	– conducteurs	275	3 857	7 561	11 418
	– passagers	16	337	872	1 209
	– ensemble	291	4 194	8 433	12 627
Voitures de tourisme	– conducteurs	289	3 733	11 559	15 292
	– passagers	120	1 821	5 492	7 313
	– ensemble	409	5 554	17 051	22 605
Camionnettes	– conducteurs	5	153	463	616
	– passagers	3	91	203	294
	– ensemble	8	244	666	910
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	10	88	109	197
	– passagers	1	23	37	60
	– ensemble	11	111	146	257
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	1	15	14	29
	– passagers	0	1	4	5
	– ensemble	1	16	18	34
Transports en commun	– conducteurs	0	16	63	79
	– passagers	0	99	403	502
	– ensemble	0	115	466	581
Tracteurs agricoles	– conducteurs	1	9	2	11
	– passagers	0	3	1	4
	– ensemble	1	12	3	15
Voiturettes	– conducteurs	4	52	74	126
	– passagers	0	20	26	46
	– ensemble	4	72	100	172
Autres	– conducteurs	11	116	104	220
	– passagers	1	33	72	105
	– ensemble	12	149	176	325
Tous usagers		1 346	21 308	45 338	66 646

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		162	465	215	680
Bicyclettes	– conducteurs	101	480	170	650
	– passagers	1	9	4	13
	– ensemble	102	489	174	663
Cyclomoteurs	– conducteurs	150	1 224	498	1 722
	– passagers	10	137	100	237
	– ensemble	160	1 361	598	1 959
Motocyclettes	– conducteurs	453	2 431	1 363	3 794
	– passagers	25	303	185	488
	– ensemble	478	2 734	1 548	4 282
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 611	8 257	7 806	16 063
	– passagers	606	4 273	4 278	8 551
	– ensemble	2 217	12 530	12 084	24 614
Camionnettes	– conducteurs	81	544	528	1 072
	– passagers	31	264	259	523
	– ensemble	112	808	787	1 595
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	36	337	296	633
	– passagers	9	89	88	177
	– ensemble	45	426	384	810
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	29	162	134	296
	– passagers	1	11	13	24
	– ensemble	30	173	147	320
Transports en commun	– conducteurs	2	22	11	33
	– passagers	4	126	82	208
	– ensemble	6	148	93	241
Tracteurs agricoles	– conducteurs	10	21	9	30
	– passagers	1	3	0	3
	– ensemble	11	24	9	33
Voiturettes	– conducteurs	15	63	18	81
	– passagers	4	23	13	36
	– ensemble	19	86	31	117
Autres	– conducteurs	17	81	38	119
	– passagers	4	29	17	46
	– ensemble	21	110	55	165
Tous usagers		3 363	19 354	16 125	35 479

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		295	4 009	6 033	10 042
Bicyclettes	– conducteurs	146	1 458	2 260	3 718
	– passagers	1	19	31	50
	– ensemble	147	1 477	2 291	3 768
Cyclomoteurs	– conducteurs	147	3 259	5 135	8 394
	– passagers	13	405	756	1 161
	– ensemble	160	3 664	5 891	9 555
Motocyclettes	– conducteurs	487	4 616	6 603	11 219
	– passagers	22	441	690	1 131
	– ensemble	509	5 057	7 293	12 350
Voitures de tourisme	– conducteurs	987	7 163	12 785	19 948
	– passagers	363	3 386	5 816	9 202
	– ensemble	1 350	10 549	18 601	29 150
Camionnettes	– conducteurs	43	444	727	1 171
	– passagers	19	229	319	548
	– ensemble	62	673	1 046	1 719
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	27	284	301	585
	– passagers	9	80	80	160
	– ensemble	36	364	381	745
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	17	121	85	206
	– passagers	0	6	9	15
	– ensemble	17	127	94	221
Transports en commun	– conducteurs	2	24	55	79
	– passagers	3	156	411	567
	– ensemble	5	180	466	646
Tracteurs agricoles	– conducteurs	8	24	10	34
	– passagers	1	6	1	7
	– ensemble	9	30	11	41
Voiturettes	– conducteurs	12	85	63	148
	– passagers	4	27	27	54
	– ensemble	16	112	90	202
Autres	– conducteurs	21	157	109	266
	– passagers	4	40	69	109
	– ensemble	25	197	178	375
Tous usagers		2 631	26 439	42 375	68 814

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		240	1 514	1 802	3 316
Bicyclettes	– conducteurs	34	263	475	738
	– passagers	0	5	4	9
	– ensemble	34	268	479	747
Cyclomoteurs	– conducteurs	149	1 956	2 326	4 282
	– passagers	8	268	444	712
	– ensemble	157	2 224	2 770	4 994
Motocyclettes	– conducteurs	241	1 672	2 321	3 993
	– passagers	19	199	367	566
	– ensemble	260	1 871	2 688	4 559
Voitures de tourisme	– conducteurs	913	4 827	6 580	11 407
	– passagers	363	2 708	3 954	6 662
	– ensemble	1 276	7 535	10 534	18 069
Camionnettes	– conducteurs	43	253	264	517
	– passagers	15	126	143	269
	– ensemble	58	379	407	786
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	19	141	104	245
	– passagers	1	32	45	77
	– ensemble	20	173	149	322
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	13	56	63	119
	– passagers	1	6	8	14
	– ensemble	14	62	71	133
Transports en commun	– conducteurs	0	14	19	33
	– passagers	1	69	74	143
	– ensemble	1	83	93	176
Tracteurs agricoles	– conducteurs	3	6	1	7
	– passagers	0	0	0	0
	– ensemble	3	6	1	7
Voiturettes	– conducteurs	7	30	29	59
	– passagers	0	16	12	28
	– ensemble	7	46	41	87
Autres	– conducteurs	7	40	33	73
	– passagers	1	22	20	42
	– ensemble	8	62	53	115
Tous usagers		2 078	14 223	19 088	33 311

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		310	2 643	3 614	6 257
Bicyclettes	– conducteurs	149	1 333	1 929	3 262
	– passagers	1	13	23	36
	– ensemble	150	1 346	1 952	3 298
Cyclomoteurs	– conducteurs	277	4 556	6 049	10 605
	– passagers	13	380	574	954
	– ensemble	290	4 936	6 623	11 559
Motocyclettes	– conducteurs	702	5 948	8 116	14 064
	– passagers	14	218	338	556
	– ensemble	716	6 166	8 454	14 620
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 463	7 478	10 218	17 696
	– passagers	375	2 752	3 906	6 658
	– ensemble	1 838	10 230	14 124	24 354
Camionnettes	– conducteurs	80	583	818	1 401
	– passagers	24	214	301	515
	– ensemble	104	797	1 119	1 916
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	45	377	363	740
	– passagers	9	69	81	150
	– ensemble	54	446	444	890
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	29	171	144	315
	– passagers	1	9	11	20
	– ensemble	30	180	155	335
Transports en commun	– conducteurs	2	28	59	87
	– passagers	2	99	137	236
	– ensemble	4	127	196	323
Tracteurs agricoles	– conducteurs	10	29	11	40
	– passagers	1	4	0	4
	– ensemble	11	33	11	44
Voiturettes	– conducteurs	15	71	52	123
	– passagers	1	14	14	28
	– ensemble	16	85	66	151
Autres	– conducteurs	27	175	121	296
	– passagers	4	35	50	85
	– ensemble	31	210	171	381
Tous usagers		3 554	27 199	36 929	64 128

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		225	2 880	4 221	7 101
Bicyclettes	– conducteurs	31	388	806	1 194
	– passagers	0	11	12	23
	– ensemble	31	399	818	1 217
Cyclomoteurs	– conducteurs	19	659	1 412	2 071
	– passagers	8	293	626	919
	– ensemble	27	952	2 038	2 990
Motocyclettes	– conducteurs	26	340	808	1 148
	– passagers	27	422	719	1 141
	– ensemble	53	762	1 527	2 289
Voitures de tourisme	– conducteurs	437	4 512	9 147	13 659
	– passagers	351	3 342	5 864	9 206
	– ensemble	788	7 854	15 011	22 865
Camionnettes	– conducteurs	6	114	173	287
	– passagers	10	141	161	302
	– ensemble	16	255	334	589
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	1	48	42	90
	– passagers	1	43	44	87
	– ensemble	2	91	86	177
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	1	6	4	10
	– passagers	0	3	6	9
	– ensemble	1	9	10	19
Transports en commun	– conducteurs	0	10	15	25
	– passagers	2	126	348	474
	– ensemble	2	136	363	499
Tracteurs agricoles	– conducteurs	1	1	0	1
	– passagers	0	2	1	3
	– ensemble	1	3	1	4
Voiturettes	– conducteurs	4	44	40	84
	– passagers	3	29	25	54
	– ensemble	7	73	65	138
Autres	– conducteurs	1	22	21	43
	– passagers	1	27	39	66
	– ensemble	2	49	60	109
Tous usagers		1 155	13 463	24 534	37 997

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Tous usagers et piétons

	Tous usagers				Piétons			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	41	508	1 006	1 514	8	222	322	544
5-9 ans	24	907	1 445	2 352	6	465	648	1 113
10-14 ans	66	1 642	2 149	3 791	9	476	842	1 318
15-19 ans	538	6 745	8 968	15 713	28	446	809	1 255
20-24 ans	724	5 901	9 509	15 410	23	311	576	887
25-29 ans	426	3 960	7 502	11 462	20	206	478	684
30-34 ans	354	3 128	6 036	9 164	15	181	402	583
35-39 ans	317	2 929	5 069	7 998	29	206	405	611
40-44 ans	307	2 754	4 606	7 360	18	252	408	660
45-49 ans	310	2 444	3 791	6 235	25	249	396	645
50-54 ans	250	2 149	3 204	5 353	21	252	423	675
55-59 ans	225	1 746	2 549	4 295	31	297	442	739
60-64 ans	161	1 112	1 488	2 600	22	233	312	545
65-69 ans	146	986	1 108	2 094	35	269	271	540
70-74 ans	197	1 011	956	1 967	43	348	310	658
75-79 ans	220	1 038	916	1 954	57	395	325	720
80 ans et plus	338	1 293	967	2 260	140	678	457	1 135
Âge indéterminé	65	409	194	603	5	37	9	46
Total	**4 709**	**40 662**	**61 463**	**102 125**	**535**	**5 523**	**7 835**	**13 358**
dont								
< 1 an	13	76	190	266	1	9	14	23
1 an	10	63	148	211	1	17	29	46
2 ans	9	101	197	298	1	51	68	119
3 ans	4	129	234	363	4	70	100	170
4 ans	5	139	237	376	1	75	111	186
5 ans	5	156	264	420	1	78	126	204
6 ans	6	183	286	469	1	93	131	224
7 ans	4	173	325	498	3	89	136	225
8 ans	5	208	281	489	1	116	131	247
9 ans	4	187	289	476	0	89	124	213
10 ans	11	201	295	496	1	73	140	213
11 ans	8	243	382	625	2	117	193	310
12 ans	6	289	414	703	0	105	185	290
13 ans	16	279	415	694	4	89	156	245
14 ans	25	630	643	1 273	2	92	168	260
15 ans	46	938	1 142	2 080	6	97	169	266
16 ans	60	1 352	1 652	3 004	5	110	182	292
17 ans	119	1 489	1 860	3 349	9	100	152	252
18 ans	142	1 447	2 141	3 588	6	83	154	237
19 ans	171	1 519	2 173	3 692	2	56	152	208
20 ans	169	1 351	2 125	3 476	7	67	131	198
21 ans	152	1 238	2 006	3 244	5	78	131	209
22 ans	119	1 159	1 915	3 074	5	65	111	176
23 ans	146	1 109	1 740	2 849	3	50	100	150
24 ans	138	1 044	1 723	2 767	3	51	103	154

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Cyclistes et cyclomotoristes

	Cyclistes				Cyclomotoristes			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 -4 ans	1	10	18	28	0	2	1	3
5-9 ans	2	88	98	186	0	8	20	28
10-14 ans	11	250	288	538	13	389	303	692
15-19 ans	14	184	361	545	163	3 247	4 381	7 628
20-24 ans	7	110	324	434	37	854	1 663	2 517
25-29 ans	3	93	250	343	11	333	774	1 107
30-34 ans	4	84	218	302	18	194	453	647
35-39 ans	2	91	217	308	17	201	342	543
40-44 ans	8	99	205	304	5	177	240	417
45-49 ans	12	106	188	294	12	155	163	318
50-54 ans	13	120	165	285	11	116	117	233
55-59 ans	16	142	157	299	8	75	82	157
60-64 ans	10	86	109	195	8	43	34	77
65-69 ans	17	85	54	139	3	17	26	43
70-74 ans	19	81	46	127	6	17	18	35
75-79 ans	18	63	37	100	3	13	18	31
80 ans et plus	23	46	32	78	1	19	12	31
Âge indéterminé	1	7	3	10	1	28	14	42
Total	**181**	**1 745**	**2 770**	**4 515**	**317**	**5 888**	**8 661**	**14 549**
dont								
< 1 an	0	0	1	1	0	1	0	1
1 an	0	0	1	1	0	0	0	0
2 ans	0	0	3	3	0	0	1	1
3 ans	0	1	5	6	0	1	0	1
4 ans	1	9	8	17	0	0	0	0
5 ans	1	8	7	15	0	0	1	1
6 ans	0	14	15	29	0	1	3	4
7 ans	0	21	22	43	0	2	9	11
8 ans	0	18	26	44	0	1	4	5
9 ans	1	27	28	55	0	4	3	7
10 ans	1	38	25	63	0	5	7	12
11 ans	1	39	52	91	0	3	6	9
12 ans	3	62	72	134	1	18	8	26
13 ans	2	60	72	132	2	33	42	75
14 ans	4	51	67	118	10	330	240	570
15 ans	4	47	74	121	25	556	630	1 186
16 ans	0	41	84	125	33	846	1 016	1 862
17 ans	4	33	71	104	55	858	1 120	1 978
18 ans	2	30	68	98	32	568	907	1 475
19 ans	4	33	64	97	18	419	708	1 127
20 ans	2	38	65	103	13	265	515	780
21 ans	1	19	65	84	9	188	362	550
22 ans	0	18	71	89	4	170	304	474
23 ans	1	15	56	71	5	135	260	395
24 ans	3	20	67	87	6	96	222	318

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	0	1	2	3
5-9 ans	0	14	19	33
10-14 ans	2	69	72	141
15-19 ans	41	611	600	1 211
20-24 ans	172	1 216	1 562	2 778
25-29 ans	122	1 095	1 855	2 950
30-34 ans	105	941	1 637	2 578
35-39 ans	81	802	1 280	2 082
40-44 ans	86	776	1 131	1 907
45-49 ans	82	629	826	1 455
50-54 ans	35	426	537	963
55-59 ans	24	183	275	458
60-64 ans	8	69	100	169
65-69 ans	0	20	43	63
70-74 ans	4	17	19	36
75-79 ans	0	6	5	11
80 ans et plus	2	1	4	5
Âge indéterminé	5	52	14	66
Total	**769**	**6 928**	**9 981**	**16 909**
dont :				
< 1 an	0	1	1	2
1 an	0	0	0	0
2 ans	0	0	1	1
3 ans	0	0	0	0
4 ans	0	0	0	0
5 ans	0	2	0	2
6 ans	0	3	2	5
7 ans	0	3	7	10
8 ans	0	2	3	5
9 ans	0	4	7	11
10 ans	0	4	7	11
11 ans	1	9	6	15
12 ans	0	6	15	21
13 ans	1	13	14	27
14 ans	0	37	30	67
15 ans	2	66	56	122
16 ans	2	106	102	208
17 ans	7	161	143	304
18 ans	11	141	152	293
19 ans	19	137	147	284
20 ans	21	179	192	371
21 ans	35	217	267	484
22 ans	32	254	351	605
23 ans	46	272	356	628
24 ans	38	294	396	690

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE VICTIMES SELON L'ÂGE

Usagers de voitures de tourisme

	Usagers de voitures de tourisme				dont conducteurs			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	32	256	632	888	0	0	0	0
5-9 ans	15	297	613	910	0	0	0	0
10-14 ans	25	323	543	866	0	4	5	9
15-19 ans	276	2 018	2 608	4 626	146	807	1 015	1 822
20-24 ans	458	3 109	4 985	8 094	327	2 182	3 352	5 534
25-29 ans	249	1 992	3 789	5 781	201	1 452	2 811	4 263
30-34 ans	197	1 516	2 941	4 457	168	1 221	2 294	3 515
35-39 ans	164	1 389	2 537	3 926	132	1 104	2 032	3 136
40-44 ans	152	1 182	2 280	3 462	128	968	1 849	2 817
45-49 ans	149	1 115	1 952	3 067	126	880	1 520	2 400
50-54 ans	142	1 038	1 726	2 764	116	801	1 357	2 158
55-59 ans	118	906	1 421	2 327	91	649	1 059	1 708
60-64 ans	97	616	868	1 484	73	428	606	1 034
65-69 ans	84	527	668	1 195	67	342	459	801
70-74 ans	118	503	527	1 030	74	326	348	674
75-79 ans	138	528	501	1 029	100	348	324	672
80 ans et plus	163	508	424	932	112	312	263	575
Âge indéterminé	49	261	120	381	39	166	71	237
Total	**2 626**	**18 084**	**29 135**	**47 219**	**1 900**	**11 990**	**19 365**	**31 355**
dont :								
< 1 an	12	64	170	234	0	0	0	0
1 an	9	43	115	158	0	0	0	0
2 ans	8	49	116	165	0	0	0	0
3 ans	0	50	120	170	0	0	0	0
4 ans	3	50	111	161	0	0	0	0
5 ans	3	66	120	186	0	0	0	0
6 ans	5	58	127	185	0	0	0	0
7 ans	1	51	134	185	0	0	0	0
8 ans	3	64	109	173	0	0	0	0
9 ans	3	58	123	181	0	0	0	0
10 ans	6	68	108	176	0	0	0	0
11 ans	4	58	104	162	0	0	0	0
12 ans	1	63	103	166	0	0	0	0
13 ans	6	55	113	168	0	1	0	1
14 ans	8	79	115	194	0	3	5	8
15 ans	8	135	174	309	0	6	5	11
16 ans	18	202	242	444	1	11	12	23
17 ans	38	297	341	638	2	28	23	51
18 ans	90	567	810	1 377	61	279	365	644
19 ans	122	817	1 041	1 858	82	483	610	1 093
20 ans	117	728	1 158	1 886	81	497	725	1 222
21 ans	96	673	1 082	1 755	62	454	706	1 160
22 ans	74	597	1 004	1 601	54	414	701	1 115
23 ans	89	585	895	1 480	64	417	625	1 042
24 ans	82	526	846	1 372	66	400	595	995

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Hommes – femmes

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	25	288	561	849	16	220	445	665
5-9 ans	14	578	821	1 399	10	329	624	953
10-14 ans	42	1 014	1 214	2 228	24	628	935	1 563
15-19 ans	421	5 012	5 888	10 900	117	1 733	3 080	4 813
20-24 ans	601	4 325	5 961	10 286	123	1 576	3 548	5 124
25-29 ans	371	2 867	4 646	7 513	55	1 093	2 856	3 949
30-34 ans	296	2 263	3 819	6 082	58	865	2 217	3 082
35-39 ans	259	2 086	3 166	5 252	58	843	1 903	2 746
40-44 ans	244	1 897	2 828	4 725	63	857	1 778	2 635
45-49 ans	238	1 610	2 197	3 807	72	834	1 594	2 428
50-54 ans	187	1 363	1 775	3 138	63	786	1 429	2 215
55-59 ans	154	1 015	1 370	2 385	71	731	1 179	1 910
60-64 ans	113	597	747	1 344	48	515	741	1 256
65-69 ans	104	499	558	1 057	42	487	550	1 037
70-74 ans	116	489	442	931	81	522	514	1 036
75-79 ans	131	460	389	849	89	578	527	1 105
80 ans et plus	186	563	427	990	152	730	540	1 270
Âge indéterminé	52	273	120	393	13	136	74	210
Total	**3 554**	**27 199**	**36 929**	**64 128**	**1 155**	**13 463**	**24 534**	**37 997**
dont								
< 1 an	9	31	100	131	4	45	90	135
1 an	5	31	78	109	5	32	70	102
2 ans	6	56	109	165	3	45	88	133
3 ans	2	81	134	215	2	48	100	148
4 ans	3	89	140	229	2	50	97	147
5 ans	4	111	152	263	1	45	112	157
6 ans	4	123	164	287	2	60	122	182
7 ans	3	111	184	295	1	62	141	203
8 ans	2	120	167	287	3	88	114	202
9 ans	1	113	154	267	3	74	135	209
10 ans	7	115	160	275	4	86	135	221
11 ans	4	124	209	333	4	119	173	292
12 ans	3	171	240	411	3	118	174	292
13 ans	9	162	237	399	7	117	178	295
14 ans	19	442	368	810	6	188	275	463
15 ans	36	687	716	1 403	10	251	426	677
16 ans	45	1 046	1 150	2 196	15	306	502	808
17 ans	92	1 118	1 272	2 390	27	371	588	959
18 ans	113	1 071	1 395	2 466	29	376	746	1 122
19 ans	135	1 090	1 355	2 445	36	429	818	1 247
20 ans	132	1 004	1 313	2 317	37	347	812	1 159
21 ans	120	896	1 249	2 145	32	342	757	1 099
22 ans	105	827	1 205	2 032	14	332	710	1 042
23 ans	124	822	1 098	1 920	22	287	642	929
24 ans	120	776	1 096	1 872	18	268	627	895

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Conditions atmosphériques normales	65 496	*3 334*	*29 768*	3 622	32 747	50 242	82 989
Pluie légère	7 867	*362*	*3 149*	391	3 526	6 517	10 043
Pluie forte	1 583	*112*	*815*	124	884	1 167	2 051
Neige-grêle	397	*28*	*217*	29	269	298	567
Brouillard-fumée	684	*91*	*466*	105	538	449	987
Vent fort-tempête	195	*21*	*127*	23	131	110	241
Temps éblouissant	651	*65*	*440*	68	461	332	793
Temps couvert	2 746	*233*	*1 384*	255	1 562	1 958	3 520
Autre	690	*80*	*462*	92	544	390	934
Total	80 309	*4 326*	*36 828*	4 709	40 662	61 463	102 125

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	63 201	*3 227*	*28 806*	3 508	31 625	48 322	79 947
Surface mouillée	13 423	*875*	*6 050*	963	6 843	10 647	17 490
Flaques	62	*4*	*40*	5	45	38	83
Surface inondée	24	*2*	*15*	2	16	23	39
Surface enneigée	209	*17*	*128*	17	170	145	315
Boue	46	*4*	*32*	4	33	20	53
Surface verglacée	512	*41*	*344*	43	408	306	714
Corps gras	257	*12*	*105*	12	112	199	311
Autre	518	*65*	*353*	72	357	266	623
Indéterminé	2 057	*79*	*955*	83	1 053	1 497	2 550
Total	80 309	*4 326*	*36 828*	4 709	40 662	61 463	102 125

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	3 112	83	944	1 685	2 629
Arbre	2 041	502	1 663	649	2 312
Glissière métallique	1 646	150	740	990	1 730
Glissière en béton	1 507	45	520	1 181	1 701
Autre glissière	185	23	97	100	197
Mur, pile de pont	1 611	223	1 096	756	1 852
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	312	19	120	222	342
Poteau	1 419	199	916	648	1 564
Mobilier urbain	360	20	135	257	392
Parapet	187	35	138	77	215
Îlot, refuge, borne	329	31	124	235	359
Bordure de trottoir	704	51	341	396	737
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 512	309	2 045	956	3 001
Autre obstacle sur chaussée	1 093	33	334	525	859
Autre obstacle sur trottoir	625	44	291	396	687
Total obstacles fixes	**17 643**	**1 767**	**9 504**	**9 073**	**18 577**
Sortie de chaussée sans obstacle	672	79	468	287	755
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	932	34	387	670	1 057
Arbre	1 820	484	1 544	545	2 089
Glissière métallique	949	100	505	586	1 091
Glissière en béton	992	31	367	840	1 207
Autre glissière	135	18	81	72	153
Mur, pile de pont	1 242	205	946	551	1 497
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	207	12	80	160	240
Poteau	1 086	187	795	451	1 246
Mobilier urbain	210	15	96	154	250
Parapet	153	32	121	58	179
Îlot, refuge, borne	246	19	99	194	293
Bordure de trottoir	518	42	284	293	577
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 230	288	1 884	838	2 722
Autre obstacle sur chaussée	341	18	173	215	388
Autre obstacle sur trottoir	380	39	228	240	468
Total obstacles fixes	**11 441**	**1 524**	**7 590**	**5 867**	**13 457**
Sortie de chaussée sans obstacle	579	71	419	257	676

Sources ONISR, fichier des accidents.

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Autoroutes							
Bicyclette	0	*0*	*0*	0	0	0	0
cyclomoteur	18	*2*	*11*	2	9	8	17
Motocyclette	941	*43*	*333*	43	329	710	1 039
Voiture de tourisme	4 223	*192*	*1 494*	233	1 886	4 241	6 127
Camionnette	567	*29*	*217*	39	289	606	895
Poids lourd	1 018	*68*	*446*	82	555	913	1 468
Transport en commun	30	*3*	*19*	6	35	47	82
Tracteur agricole	0	*0*	*0*	0	0	0	0
Autre véhicule	61	*3*	*22*	4	28	58	86
Routes nationales							
Bicyclette	265	*20*	*128*	20	118	160	278
Cyclomoteur	1 015	*21*	*473*	22	492	683	1 175
Motocyclette	1 762	*128*	*1 050*	134	1 073	974	2 047
Voiture de tourisme	7 209	*640*	*3 829*	740	4 524	5 714	10 238
Camionnette	663	*67*	*359*	77	412	566	978
Poids lourd	896	*169*	*583*	200	572	580	1 152
Transport en commun	107	*13*	*48*	14	51	118	169
Tracteur agricole	17	*6*	*16*	6	14	2	16
Autre véhicule	143	*11*	*89*	12	106	103	209
Routes départementales							
Bicyclette	1 121	*118*	*768*	118	705	451	1 156
Cyclomoteur	3 429	*195*	*2 348*	200	2 418	1 519	3 937
Motocyclette	4 216	*409*	*2 982*	423	2 956	1 804	4 760
Voiture de tourisme	18 321	*1 912*	*12 593*	2 090	14 559	10 875	25 434
Camionnette	1 770	*208*	*1 246*	227	1 483	1 067	2 550
Poids lourd	1 538	*273*	*1 169*	300	1 192	678	1 870
Transport en commun	249	*29*	*144*	32	265	231	496
Tracteur agricole	183	*33*	*159*	35	146	50	196
Autre véhicule	373	*55*	*267*	57	273	182	455
Autres voies							
Bicyclette	3 449	*49*	*1 068*	50	1 062	2 594	3 656
Cyclomoteur	9 663	*112*	*3 317*	112	3 509	7 694	11 203
Motocyclette	10 259	*219*	*3 209*	224	3 259	8 310	11 569
Voiture de tourisme	34 807	*576*	*11 090*	605	11 854	30 462	42 316
Camionnette	2 848	*50*	*800*	52	836	2 626	3 462
Poids lourd	1 361	*98*	*558*	103	527	1 027	1 554
Transport en commun	860	*22*	*268*	22	293	920	1 213
Tracteur agricole	59	*12*	*45*	12	38	21	59
Autre véhicule	753	*39*	*366*	45	374	546	920
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	4 835	*187*	*1 964*	188	1 885	3 205	5 090
Cyclomoteur	14 125	*330*	*6 149*	336	6 428	9 904	16 332
Motocyclette	17 178	*799*	*7 574*	824	7 617	11 798	19 415
Voiture de tourisme	64 560	*3 320*	*29 006*	3 668	32 823	51 292	84 115
Camionnette	5 848	*354*	*2 622*	395	3 020	4 865	7 885
Poids lourd	4 813	*608*	*2 756*	685	2 846	3 198	6 044
Transport en commun	1 246	*67*	*479*	74	644	1 316	1 960
Tracteur agricole	259	*51*	*220*	53	198	73	271
Autre véhicule	1 330	*108*	*744*	118	781	889	1 670

Sources ONISR, fichier des accidents.

Remarques :
1) Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par suite pris en compte plusieurs fois.
2) Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'usager à laquelle elles appartiennent.

Index des sigles contenus dans le bilan

AAC : Apprentissage anticipé de la conduite

ABS : *Antiblockiersystem* mot allemand signifiant antiblocage des roues au freinage

ACEM : Association européenne des constructeurs de motocycles

ADECA : Association de défense de l'enseignement de la conduite automobile

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AFPC : Association française de prévention des comportements au volant

ANR : Agence nationale de la recherche

ANVAR : Agence nationale de valorisation de la recherche

ARVAC : Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône

ASFA : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage

ASIL : Aménagement de sécurité d'initiative locale

ASR : Attestation de sécurité routière

ASSR : Attestation scolaire de sécurité routière

ATB : Accidents, tués, blessés

BAAC : Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation

BH : Blessés hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation

BL : Blessés légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation

BSR : Brevet de sécurité routière

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles

CDES : Cellule départementale d'exploitation et de sécurité

CEA : Conduite en état alcoolique

CEE : Communauté économique européenne

CEESAR : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CETE : Centre d'études techniques de l'Équipement

CGIRSA : Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles

CGP : Commissariat général du plan

CIL : Crédits d'initiative locale

CISR : Comité interministériel de la sécurité routière

CNAM : Caisse nationale d'assurance-maladie

CNAMTS : Caisse nationale d'assurance-maladie des travailleurs salariés

CNPR : Conseil national des professions de l'automobile

CNSR : Conseil national de la sécurité routière

CPAM : Caisse primaire d'assurance-maladie

CRAM : Caisse régionale d'assurance-maladie

CRS : Compagnies républicaines de sécurité

CSA : Contrôle-sanction automatisé

CSPR : Contrôle de sécurité des projets routiers

DAEI/SESP : Direction des affaires économiques et internationales/Service économie, statistiques et prospectives

DCSP : Direction centrale de la sécurité publique

DDE : Direction départementale de l'Équipement

DERA : Département évaluation et recherche en accidentologie

DGGN : Direction générale de la gendarmerie nationale

DGO : Document général d'orientation

DGPN : Direction générale de la police nationale

DGR : Direction générale des routes

DISR : Délégation interministérielle à la sécurité routière

DLPAJ : Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

DOM : Départements d'outre-mer

DRE : Direction régionale de l'Équipement

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

EDA : Étude détaillée d'accident

EDR : Enregistreur d'évènements de la route

EDSR : Escadron départemental de sécurité routière

ENSERR : voir INSERR

EPST : Établissement public à caractère scientifique et technologique

FFM : Fédération française de motocyclisme

FFSA : Fédération française des sociétés d'assurances

GRETA : Groupement d'établissements pour la formation des adultes

GRRT : Groupement régional Nord-Pas-de-Calais pour la recherche dans les transports

IAL : Indicateur d'accidentologie locale

IDA : Indemnisation directe de l'assuré

IGACEM : Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

INSU : 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 Lavialle

ITT : Interruption temporaire de travail

LAB : Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain

LAVIA : Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée

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

LET : Laboratoire d'économie des transports

LIVIC : Laboratoire sur les interactions véhicule – infrastructure – conducteur

LPC : Laboratoire de psychologie

MA : Département mécanismes d'accidents

MPSR : Management et pratiques de sécurité routière

ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière

ORSR : Observatoire régional de sécurité routière

PACA : Provence – Alpes – Côte d'Azur

PAF : Police aux frontières

PAP : Permis à points

PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière

PDU : Plan de déplacements urbains

PIB : Produit intérieur brut

PLF : Projet de loi de finances

PRAS : Plan régional d'aménagement de sécurité

PREDIT : Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

PSRE : Prévention et sécurité en entreprise

PTAC : Poids total autorisé en charge

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RC : Responsabilité civile

RD : Routes départementales

REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier

RN : Routes nationales

SAMU : Service d'aide médicale urgente

SARI : Surveillance automatisée des routes pour l'information des conducteurs et des gestionnaires

SETRA : Service d'études techniques des routes et autoroutes

SMUR : Service mobile d'urgence et de réanimation

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SOFRES : Société française de sondages et d'études de marché

SURE : Sécurité des usagers sur les routes existantes

TIG : Travail d'intérêt général

TIV : Temps intervéhiculaire

UE : Union européenne

ULM : Ultra légers motorisés

UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique transport – travail – environnement

UNIDEC : Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite

UNPFA : Union nationale des professionnels de la formation des automobilistes

USEP : Union sportive d'enseignement du premier degré