

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

B I L A N D E L ' A N N É E 2 0 0 7

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, 2008

ISBN : 978-2-11-0067292-4

« En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} 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

Les progrès accomplis dans la lutte contre la violence routière au cours des cinq dernières années ont rapproché la France du peloton de tête des pays européens. Il est indéniable que la conduite de nos concitoyens a évolué en profondeur et que les différents usagers de la route ont pour la plupart, adopté des comportements plus responsables et plus respectueux de l'autre.

Notre pays, qui a atteint un palier, doit s'engager fermement dans un nouveau chantier dont le but est de tendre vers l'objectif ambitieux fixé par le Président de la République, de moins de 3 000 morts avant 2012.

Les publics prioritaires sont aujourd'hui les jeunes (les 15-24 ans représentent 13 % de la population mais 26 % des personnes tuées) et les motocyclistes (1 % du trafic mais 18 % des personnes tuées). Les usagers les plus vulnérables (cyclistes-piétons) appellent aussi une attention particulière.

Depuis 2006, l'alcool est devenu la première cause d'accident mortel (28,4 % en 2006 et 29 % en 2007 des accidents mortels). Le risque lié à la consommation de stupéfiants est quant à lui préoccupant. La vitesse reste impliquée dans plus de 20 % des accidents mortels, il faut continuer à promouvoir une conduite responsable en assurant un meilleur respect des règles par des contrôles renforcés.

Il faut agir sur le comportement du conducteur qui reste en cause dans une grande majorité des accidents. L'objectif fixé est de promouvoir une conduite responsable en actionnant plusieurs leviers : lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, assurer un meilleur suivi du respect des limitations de vitesse et élaborer des plans de contrôle routier dans tous les départements.

Il faut aussi agir sur l'espace de circulation. L'agglomération est un lieu de vie et de rencontres où se côtoient quotidiennement, tour à tour, automobilistes, piétons, cyclistes, deux-roues motorisées... Il faut que chacun s'adapte aux conditions spécifiques de circulation des uns et des autres. La sécurité des déplacements en ville nécessite que chacun se conforme au Code de la route, mais aussi que les usagers se respectent mutuellement.

La sécurité routière est l'affaire de tous et, dans un contexte international de développement durable, une conduite souple et une vitesse adaptée diminuent les accidents, la consommation de carburant et limitent les nuisances atmosphériques et sonores, améliorant ainsi le cadre de vie des habitants.

La sécurité sur la route est un objectif de la politique de développement durable, c'est aussi la marque d'un « vivre-ensemble » qui respecte chacun dans notre communauté de destin.

Dominique BUSSEREAU

Secrétaire d'État chargé des Transports

Jean-Louis BORLOO

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



L'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Le bilan de l'année 2007 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, organisme rattaché à la Délégation interministérielle à la sécurité routière.

LES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière a pour principales missions d'une part la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales. 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 recherches 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 ainsi que les observatoires départementaux situés au sein des directions départementales de l'équipement.

Par ailleurs, le comité d'experts du Conseil national de la sécurité routière 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 tous les contributeurs des différents ministères et plus particulièrement la **Direction générale de la gendarmerie nationale** (DGGN) et la **Direction générale de la police nationale** (DGP) 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 ;
- Christian Machu, chargé de mission.

Ont participé à la rédaction :

- Serge Boyer, chargé d'études (les grandes données de l'accidentologie, les comportements vitesse, les interdistances, le port du casque) ;
- Fabienne Dran, secrétaire (mise en forme du document) ;
- Colette Décamme, assistante (traitement du fichier national des accidents – exploitations statistiques) ;
- Maryse Lagache, adjointe (recueil de données, contact avec les contributeurs, aspects économiques) ;
- Thierry Patron, chargé d'études (le fichier des accidents, défaut de permis, d'assurance et délit de fuite, alcool et accidents, comparaisons européennes) ;
- Marie-Andrée Rougès, chargée d'études (résultats détaillés, permis de conduire, enquête d'opinion) ;
- Pierre Sibi, chargé d'études (études et recherche, comparaisons par départements et régions, le portable au volant).

Ont également apporté leur contribution :

- Béatrice Gatterer, responsable d'études statistiques et actuarielles à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1996 à 2007) ;
- Olivier Forget, chef de la section sécurité routière à la DLPJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1997 et 2007, participation à la rédaction du chapitre « permis à points en 2007 ») ;
- Thi-Phuong-Tram Simonet, chargée d'études statistiques en sécurité routière au SETRA (participation à l'analyse conjoncturelle) ;
- 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 2006) ;
- Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye, chercheuses à l'UMRESTTE (les conséquences des accidents de la route sur la santé).



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 et les nouveautés, (note de l'ONISR sur le téléphone portable ou du comité des experts sur l'alcool), sont diffusées sur le site internet du Conseil national de la sécurité routière (CNSR : www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr).
- En conséquence, les principales nouveautés du bilan 2007 concernent le chapitre sur le téléphone portable, l'évaluation du nombre de conducteurs sans permis et l'analyse des conducteurs ayant perdu leur permis suite à un solde nul.
- 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
L'Observatoire national interministériel de sécurité routière.....	5
Le mot de la rédaction	6

SYNTHÈSE

Synthèse générale de l'année 2007	11
Rappel du bilan des vingt précédentes années	14
Évolution du nombre de tués depuis 1970	16
Les grandes données de l'accidentologie	17
Actions 2007 des pouvoirs publics	24
Études et recherches	35

RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière	51
--	----

Par catégories d'usagers

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers	58
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2007	61
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2007	62

Par classes d'âge

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge	63
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en 2007	66
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2007	68
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2007	70

Par catégories de réseaux

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux	72
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne	75

Analyse temporelle

L'analyse conjoncturelle	78
Bilan mensuel 2007/2006	82
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2007	84
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2007	86
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2007	88

Autres analyses

Bilan 2007 comparé au bilan 2006 par service de surveillance	90
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2007	92
Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2007	94

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2007	96
Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2007	98
La responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2007	103
Par départements ou régions	
L'accidentologie des départements	107
L'accidentologie des régions	124
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	156
Port du casque par les cyclomotoristes	160
Port du casque par les motocyclistes	161
Utilisation du téléphone portable	162
Contrôles et infractions	
Les infractions au Code de la route en 2007	165
Sanctions	
Le permis à points en 2007	169
Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2006	178
COMPARAISONS	
Comparaisons européennes	189
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2006	203
EXPOSITION AU RISQUE	
Parc en circulation	207
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	208
Nombre de conducteurs en circulation	209
Réseau routier et circulation routière en France	211
ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION	
Ensemble des accidents matériels et corporels de 1997 à 2007	215
Les conséquences sanitaires des accidents de la route	218
Les aspects économiques	228
Les Français et la sécurité routière	230
LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
ANNEXE : AUTRES DONNÉES DE BASE ET SIGLES	



Synthèse



Synthèse générale de l'année 2007

Le bilan annuel de l'accidentalité routière en 2007, comparé à celui de 2006, indique que :

- la mortalité a reculé de 1,9 % en 2007 sur les routes françaises, portant à 4 620 le nombre de personnes tuées. C'est la sixième année de baisse consécutive, même si, en 2007, ce ralentissement est moins significatif que celui de l'année 2006 (– 11,5 %) ;

- le nombre d'accidents corporels a augmenté de 1,2 %, pour atteindre 81 272 ;

- le nombre de personnes blessées a augmenté de 1,1 %, avec 103 201 accidents ;

- parmi ces blessés, on enregistre une baisse de 5 % des personnes hospitalisées, soit 38 615.

L'année 2007 confirme les conséquences du risque alcool. 1 031 décès et 4 790 blessés hospitalisés sont attribuables à l'alcool.

La baisse des vitesses sur les routes, enregistrée depuis 2002, se vérifie toujours en 2007. Les dépassements de la limitation autorisée de plus de 10 km/h reculent pour les véhicules légers, sont stables pour les poids lourds et remontent pour les motocyclettes. Quant aux grands excès de vitesse (de plus de 30 km/h), ils persistent dans les mêmes proportions que l'an dernier.

Le permis à points joue un rôle modérateur dans le comportement des conducteurs de véhicules motorisés en matière de vitesse mais l'analyse des permis invalidés, entre 2004 et 2006, fait apparaître que seulement 15 % des points retirés résultent d'infractions liées à la vitesse.

900 vies auraient pu être épargnées et plus de 7 000 blessés hospitalisés évités en 2007 si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse autorisées.

Après une année de recul significatif (– 12,7 % en 2006), la mortalité des usagers de motocyclette connaît en 2007 une augmentation importante.

- L'augmentation du nombre de motocyclistes décédés sur les routes en 2007 atteint 7,9 %, celle des cyclomotoristes, 2,5 %.

- Alors qu'ils représentent 1,1 % du trafic en France, les motocyclistes comptabilisent 18 % des personnes tuées sur les routes, soit 830 personnes.

Ce résultat s'explique en partie par une hausse du trafic due à l'adoption croissante de la motocyclette comme moyen de déplacement, notamment en remplacement de la voiture ou des transports collectifs.

Le bilan de la sécurité routière en 2007, comparé à celui de l'année 2006, présente des évolutions contradictoires pour les populations particulièrement exposées aux risques routiers :

- la mortalité des cyclistes est en net recul (– 21,5 %) par rapport à l'année précédente, mais cette donnée doit être atténuée par le fait qu'en 2006, l'évolution du nombre de cyclistes décédés (+ 0,6 %) ne suivait pas la baisse générale de la mortalité sur la route (– 11,5 %) ;

- à l'inverse, davantage de piétons ont perdu la vie, avec une hausse de 4,9 % ;

- les jeunes paient toujours un tribut important sur les routes ; alors que les accidents mortels diminuent une nouvelle fois chez les adolescents de 15 à 17 ans (– 11,1 %) et les jeunes de 18 à 24 ans (– 5,4 %), ils augmentent dans une proportion très importante (+ 25,2 %) chez les enfants de 0 à 14 ans.

Concernant le respect des règles de sécurité, on note que le port de la ceinture de sécurité connaît une nouvelle amélioration, plaçant la France parmi les meilleurs pays d'Europe pour cette pratique.

Les mesures faites le long des routes ont montré qu'en moyenne 2 % des conducteurs conduisaient avec un téléphone tenu en main, ce qui représente un enjeu de 6 à 7 % des accidents corporels.

Les pays européens, dont on dispose des résultats 2007, ont connu une hausse du nombre des personnes tuées de 1,3 %. En 2006, les résultats de la France étaient déjà meilleurs que ceux de l'Europe (– 11,5 % pour la France contre – 4,6 % pour le reste de l'Europe).

Le bilan 2007 de la France entière (métropole et départements d'outre-mer Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion) s'établit comme suit :

- 83 850 accidents corporels ;
- 4 838 tués à trente jours ;
- 106 709 blessés dont 39 754 blessés hospitalisés.

Ce bilan marque, malgré une augmentation du nombre des accidents corporels de 1,03 %, une baisse sensible du nombre des tués de 2,1 % et du nombre de blessés hospitalisés de 5,05 %. L'augmentation du nombre d'accidents s'est traduite uniquement par une augmentation du nombre de blessés légers de 4,43 %

Pour ce qui concerne spécifiquement les quatre départements d'outre-mer, le bilan 2007 est le suivant :

- 2 578 accidents corporels ;
- 218 tués à trente jours ;
- 3 508 blessés dont 1 139 blessés hospitalisés.

Le bilan sur ces départements est favorable avec une baisse du nombre des tués de 6,43 %, des blessés de 9 % et en particulier blessés hospitalisés de 5,63 %, et des accidents corporels de 4,09 %

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

Le bilan 2007 de la France métropolitaine s'établit ainsi :

- 81 272 accidents corporels ;
- 4 620 tués à trente jours ;
- 103 201 blessés dont 38 615 blessés hospitalisés.

C'est la sixième année consécutive que le nombre de tués diminue même si la baisse de cette année 2007 (1,9 %) est moins probante que celle de 2006 (– 11,5 %) ou celle de 2003 (– 20,9 %) qui fut une année exceptionnelle.

De surcroît, la gravité des accidents, avec 5,68 tués pour 100 accidents corporels continue ainsi à se réduire, alors que le nombre d'accidents corporels a augmenté de 1,2 %.

C'est en conséquence le nombre de blessés légers qui augmente en 2007 de 5,1 %.

Par rapport à 2006, il faut noter principalement

– **La tendance à la baisse du nombre de tués en 2007** est modérée par une hausse du nombre des tués de 6,1 % parmi les usagers vulnérables (piétons, cyclomotoristes et motocyclistes) à l'exception du nombre de tués cyclistes qui connaît une baisse importante de 21,5 % (voir « Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers »).

– **La classe d'âge 0-14 ans ne bénéficie pas de cette évolution favorable.** Elle connaît une augmentation du nombre des tués de 25,2 %. La baisse du nombre des tués en 2007 concerne davantage la classe d'âge des 15-17 ans avec une baisse du nombre des tués de 11,1 % (voir « Évolution du nombre de victimes par classes d'âge »).

Ce sont essentiellement les autoroutes de liaison qui connaissent une amélioration de leur niveau de sécurité alors que celui des voiries communales reste en retrait par rapport à l'évolution nationale (voir « Évolution du bilan des accidents corporel selon le milieu urbain et la rase campagne »).

– L'analyse conjoncturelle en données corrigées des variations saisonnières (voir « L'analyse conjoncturelle ») montre en dehors de deux points exceptionnels en avril 2006 et avril 2007, une certaine stabilité au cours de l'année 2007 en dessous de 4 700. Cette tendance nettement en dessous de 4 700 personnes tuées dans l'année semble se prolonger au début de l'année 2008 en dehors du mois de mars.

– Pour la deuxième année consécutive, le mois d'avril s'avère en effet un moins très défavorable avec 411 tués (+ 11,4 %) se rapprochant du mois traditionnellement le plus mortel, juillet avec 478 tués en 2007 (voir « Bilan mensuel 2007-2006 »).

– L'accident à un seul véhicule sans piéton correspondant à une sortie de chaussée reste le type d'accident le plus fréquent (20 % des accidents corporels) et le plus dangereux (37 % des tués). Moins fréquent (9,9 %) mais tout aussi grave (21,9 %) est la collision frontale (voir « Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2007 »).

– 1,8 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel sont sans permis. Cette proportion monte à 4,1 % dans le cas des accidents mortels (voir « Répartition des d'accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2007 »).

– **Par département (voir « L'accidentologie des départements »), on note que quatorze départements présentent un sous-risque par rapport au risque de la métropole de plus de 20 %** (indicateur IAL 2003-2007) et quatorze autres départements présentent un surrisque de plus de 40 %.

– **La baisse des vitesses moyennes se confirme en 2007 (voir « Résultats synthétiques vitesse et ceinture »).** Elle est de l'ordre de 0,6 %.

On observe par contre une stabilité des dépassements de + 10 km/h des poids lourds et à l'inverse une dégradation des résultats pour les motos dont les dépassements des vitesses légales avaient beaucoup baissé en 2006.

En ce qui concerne les dépassements de + 30 km/h, on constate une stabilité ce qui montre qu'il n'y a pas de phénomène d'« évitement » du système de contrôle sanction automatisé par les adeptes de la vitesse. **Une présence toujours fréquente d'alcool dans les accidents mortels (voir « Alcool et accidents de la route »).**

En 2007, parmi les 64 357 accidents à taux connu, on dénombre 6 780 accidents corporels avec un taux d'alcoolémie positif dont 945 mortels, soit 10,5 % des accidents corporels et 29 % des accidents mortels. 69,3 de ces accidents mortels surviennent la nuit dont 44,3 % les nuits de week-ends ou de jours fériés.

Le respect de la limite d'alcool légale aurait épargné 1 249 tués (26,9 %).

À noter que l'alcoolémie moyenne constatée en 2007 est de 1,6 g/l et qu'elle est supérieure à 2 dans un tiers des accidents mortels.

92,9 % des accidents mortels en présence d'alcool concernent un conducteur masculin. La proportion des conducteurs de la catégorie d'âge 18-24 ans est de

19,8 % ; elle est de 20,8 % pour la catégorie 25-44 ans. On remarque aussi la présence fréquente d'alcool dans les accidents mortels concernant les cyclomoteurs et les motocyclettes.

Les ports du casque pour les cyclomotoristes et les motocyclistes (voir « Port du casque par les cyclomotoristes » et « Le téléphone au volant ») reste à un niveau élevé

« Le téléphone au volant » fait le point des connaissances sur les risques de l'utilisation du téléphone portable au volant et fournit les résultats d'un sondage mené au premier semestre 2008. Les résultats confirment que ***l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant n'est pas une pratique rare***. Pour l'ensemble des observations, la part de conducteurs observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille est de 2,0 % et celle des conducteurs avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,4 %. L'enjeu pour le seul téléphone tenu en main peut être ainsi estimé à 6 à 7 % des accidents.

La contravention à la vitesse est devenue la première contravention constatée (voir Évolution des principales infractions entre 1998 et 2007)

Parmi les 20 millions de contraventions dénombrées en 2007, environ 7 millions concernent des infractions aux règles de stationnement.

La contravention à la vitesse (contrôle traditionnel + contrôle automatique) est ainsi devenue la première contravention constatée (8 997 871 infractions en 2007 contre 7 238 901 en 2006 soit 12 % d'augmentation).

Parmi elles, les infractions à la vitesse établies dans le cadre de contrôles routiers traditionnels s'élèvent à 1 413 310 en légère augmentation par rapport à 2006 (1 405 272).

Les contraventions aux règles administratives (1 697 206) sont en baisse de 3 %.

Les contraventions aux règles de conduite (1 055 270) sont en hausse de 7 % notamment en raison de la recrudescence de l'usage du téléphone mobile au volant et de la conduite d'un véhicule dans des conditions ne permettant pas au conducteur de manœuvrer aisément.

Les contraventions résultant de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique sont passées de 93 444 à 99 114 procès-verbaux soit 6 % d'augmentation.

Le nombre des défauts de port de la ceinture de sécurité est en diminution annuelle de 42 % à 406 982. Il se situe au niveau le plus bas de la décennie.

Plus de 9 millions de points ont été retirés en 2007 (voir « Le permis à point en 2007 »)

9 547 017 points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une augmentation de plus de 19,3 % par rapport à 2006, à comparer avec les progressions des années antérieures : + 7 % en 2006 ; + 16 % en 2005 et + 44 % en 2004.

Les excès de vitesse représentent maintenant 80 % des infractions entraînant un retrait de point soit une augmentation de 39 % par rapport à 2006.

88 698 permis de conduire ont ainsi été invalidés soit une progression de 28,8 %. Si ce chiffre reste stable par rapport à 2006, cela s'explique par le fait que l'accroissement du nombre de points retirés concerne essentiellement des dossiers traités pour un retrait à un seul point (excès de moins de 20 km/h essentiellement) qui sont passés de 2,6 millions à 3,9 millions.

À noter que le nombre de conducteurs sans permis, impliqués dans les accidents corporels, est au même niveau qu'en 2006 (1,8 %) bien en dessous du niveau de l'année de 2002 (2,3 %).

43 % des condamnations prononcées en 2006 pour délits et contravention de 5^e classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière (voir « Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2006 »)

En 2006, 279 600 condamnations ont sanctionné 352 300 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 43 % de l'ensemble des condamnations et 36,3 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5^e classe sanctionnés par une condamnation. Plus du quart des condamnations prononcées pour délits par les tribunaux sanctionnent un manquement aux règles de la conduite. La conduite en état alcoolique domine largement le premier groupe de condamnations avec près de 150 000 condamnations soit 20 % de plus qu'en 2005 et 38 % de plus qu'en 2000.

Les condamnations pour blessures involontaires sont au nombre de 10 683 dont 2 549 par conducteur en état alcoolique (24 %), les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 1 288 dont 281 par conducteur en état alcoolique (22 %). La tendance à la baisse qui s'était intensifiée ces dernières années avec une baisse de 30 % des condamnations depuis 2003 semble ralentir avec seulement 3 % de moins en 2006.

Au niveau européen (voir « Comparaisons européennes »), la France selon l'indicateur tués par millions d'habitants se classe depuis 2006 au huitième rang sur les vingt-sept pays de l'Union



Rappel du bilan des vingt précédentes années

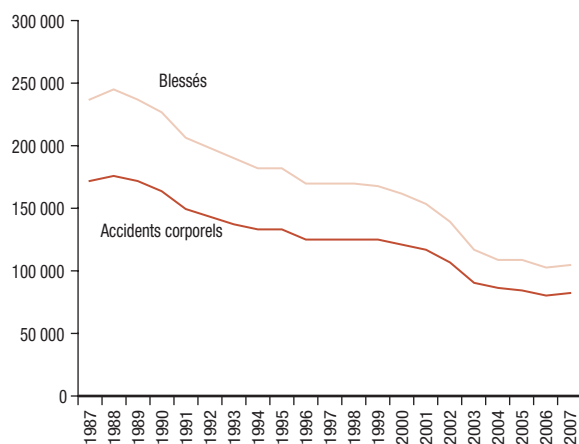
	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués à six jours		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
1987	170 994	- 7,4	8 686	9 855	- 10,1	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 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

	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Tués à trente 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	- 5,4		5 593				108 366		6,55
2005	84 525	- 1,0	4 857	5 318	- 4,9	39 811	68 265	108 076	- 0,3	6,29
2006	80 309	- 5,0	4 326	4 709	- 11,5	40 662	61 463	102 125	- 5,5	5,86
2007	81 272	+ 1,2	4 265	4 620	- 1,9	38 615	64 586	103 201	+ 1,1	5,68

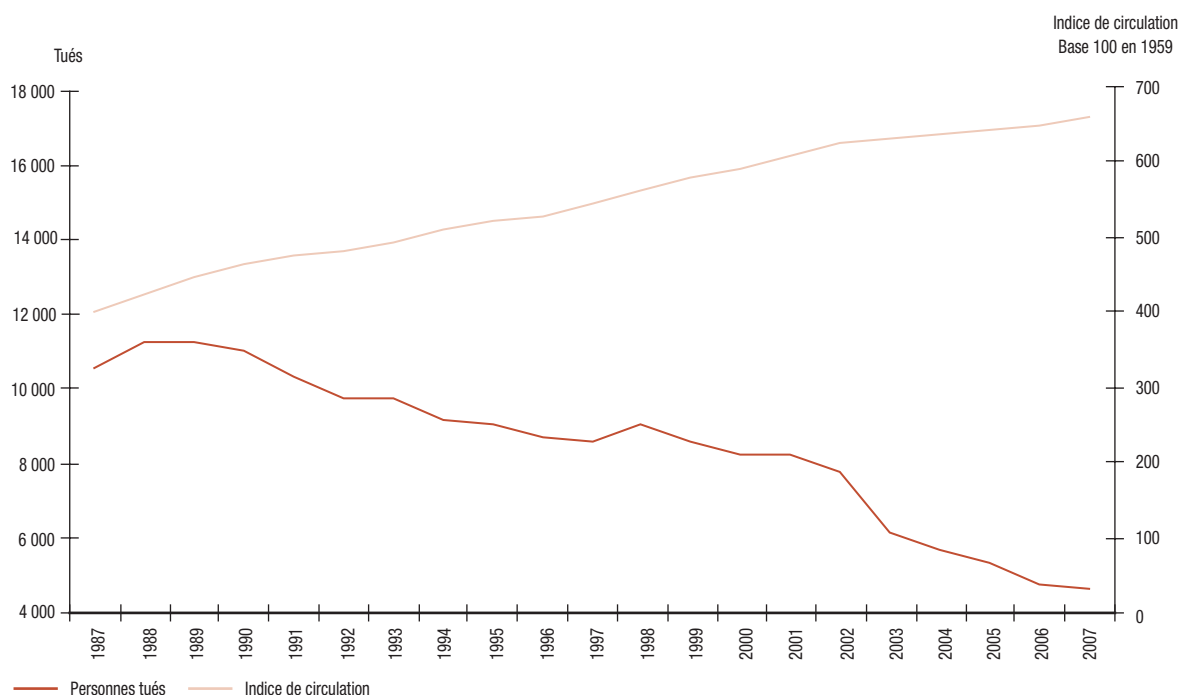
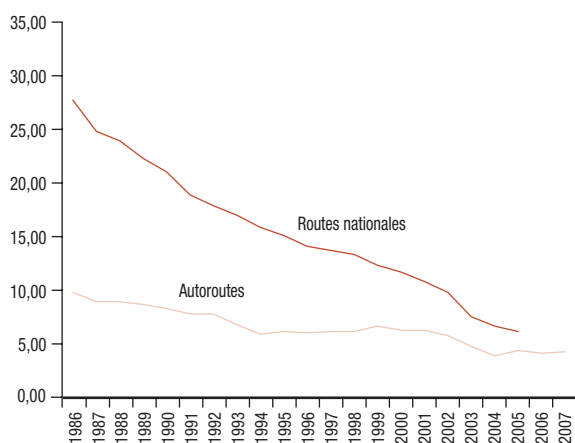
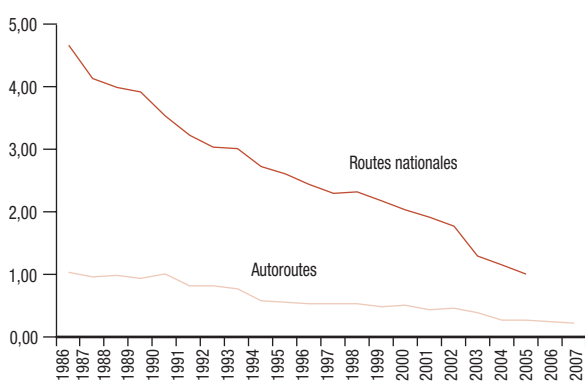
Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours, soit en appliquant le coefficient de 1,069.

Source : ONISR, fichier des accidents.

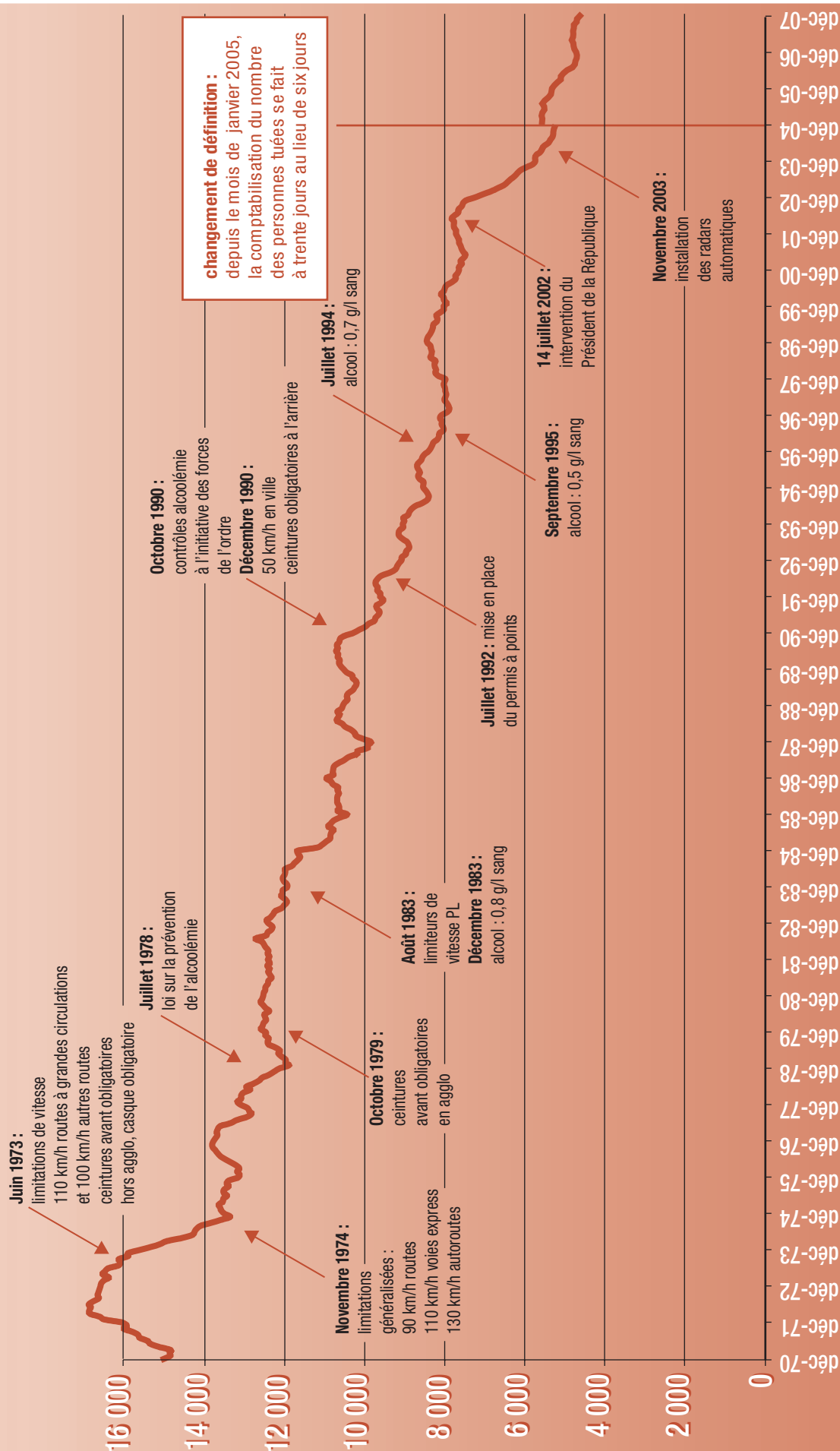
Évolution des nombres d'accidents corporels et de blessés en métropole



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

Évolution du nombre de tués 1970-2007 (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 2007 (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 du document.

Le fichier accidents. Nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des fiches BAAC¹ 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 variable². 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'utilisateur (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 :

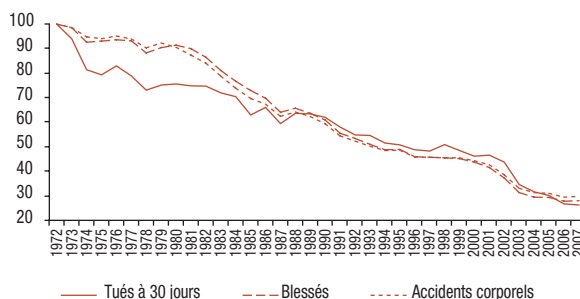
- c'est **la moto** qui est le mode de déplacement le plus dangereux ;
- c'est la **tranche d'âge entre 15 et 24 ans masculine** qui est la plus touchée ;
- ce sont les **routes de rase campagne** (routes nationales ou départementales) qui prédominent en terme de risque ;

– 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 %. Entre 2001 et 2006 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 revanche, le rythme s'est ralenti en 2007 avec une baisse de 1,9 %. En cinq ans, entre 2002 et 2007, le gain s'élève à -40,3 % pour les tués et -24,9 % pour les blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur cinq ans est estimé à 9 800 vies sauvées.

En dix ans, depuis 1997, le nombre d'accidents a diminué de 35,1 %, celui des tués de 45,9 %, et celui des blessés de 38,9 %.

Évolution comparée du nombre d'accidents et de victimes sur 35 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 les 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 3 000 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2007, ce qui représente environ six orphelins pour 9 tués.

1. BAAC : 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	1997	2007
Piétons	11,63 %	12,14 %
Cyclistes	4,12 %	3,07 %
Cyclomotoristes	5,90 %	7,03 %
Motocyclistes	10,40 %	17,97 %
Usagers de VL	63,45 %	53,33 %
Usagers de VUL	1,53 %	2,84 %
Usagers de PL	1,38 %	1,47 %
Autres usagers	1,60 %	2,14 %

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

Source : ONISR, fichier des accidents.

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 des cyclistes et des usagers de voitures de tourisme ; hausse de celle des piétons, des cyclomotoristes, des motocyclistes, des occupants de poids lourds et de camionnettes.

L'importance du risque des deux-roues (chiffres 2007 sauf*)

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules**	Kilométrage moyen	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	258	2 020*	127
Motocyclistes	665	4 728*	141
VL	81	13 029	6
PL	122	50 084	2

* Chiffre mi-2003.

** Pour les cyclomoteurs et les motocyclistes, les calculs sont effectués par rapport au parc 2006.

Sources : ONISR, fichier des accidents et 45^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

Le risque par kilomètre parcouru pour les motocyclistes peut être estimé vingt-trois fois supérieur à celui des VL.

Les **poids lourds** représentent 6,6 % des kilomètres parcourus et seulement 3,6 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 10,4 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 14,3 % des tués dont 1,5 % sont occupants du PL. Globalement le trafic PL augmente comme celui des véhicules légers, par contre le trafic des poids lourds étrangers augmente, lui, beaucoup plus vite que le trafic des poids lourds français. Il a atteint en 2007 plus de 29 % du trafic total des poids lourds.

Les **motocyclistes** ne représentent que 1,1 % du trafic mais 10,1 % des conducteurs impliqués dans les accidents et 18 % des victimes tuées.

Le risque particulier des **motocyclistes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût (81 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 50 % entre 20 et 34 ans) et la pratique de la moto par des usagers moins expérimentés augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm³ ont un taux de tués par 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 2007, 57,8 % du total des accidents de motos, et 39,5 % des accidents de VL.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 44 % 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 et des vélos urbains. À titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentent plus de 65 % des ventes totales de bicyclettes (sur 3,5 millions de vélos vendus en France en 2007).

Les **accidents de piétons** ne sont pas qu'un phénomène urbain : 32,4 % des piétons tués le sont en dehors des agglomérations.

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

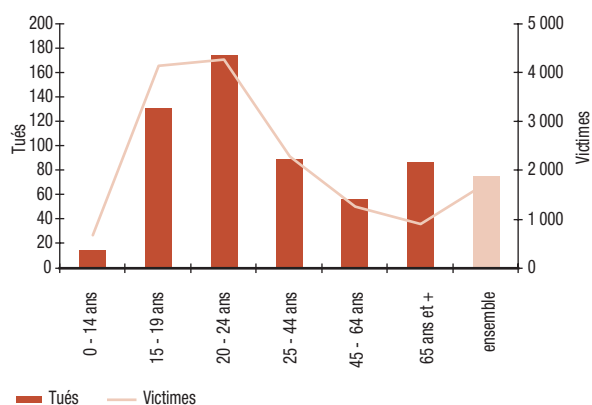
Une étude réalisée à partir de données de fin 2006 montre que les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent près de 30 % du total des kilomètres parcourus, et sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. Le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de la circulation 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

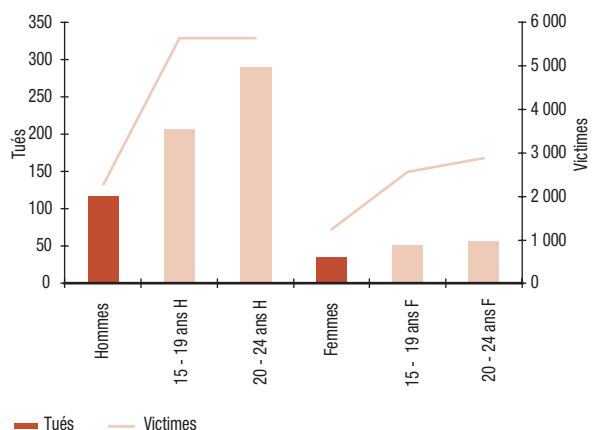


On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (58 % contre 45 % pour le reste de la population) et le week-end (40 % contre 33 %).

En fonction du sexe

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

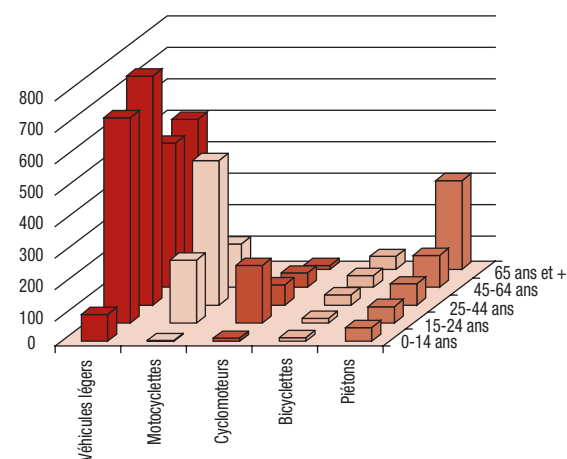


On observe l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier.

On a calculé que les femmes avaient en 2007 **3,1 fois moins de risque d'être tuées et 1,7 fois moins d'être blessées** dans un accident de la route que les hommes.

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	7,8 %	9,6 %	12,5 %	18,5 %	51,5 %	100 %
Bicyclettes	7,8 %	11,3 %	24,1 %	27,0 %	29,8 %	100 %
Cyclomoteurs	2,8 %	58,0 %	20,7 %	14,5 %	4,0 %	100 %
Motocyclettes	0,2 %	24,7 %	56,8 %	17,1 %	1,1 %	100 %
Véhicules légers	3,5 %	27,2 %	30,3 %	19,1 %	19,9 %	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 un tiers 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 12,6 % de la population mais 25,6 % 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 3,7 fois moins de risque d'être tuées et étaient 11,7 fois moins condamnées pour des délits routiers.

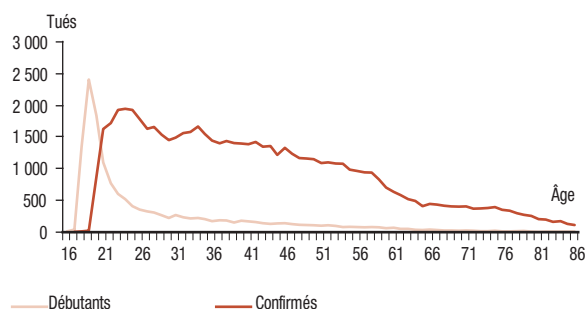
Les personnes âgées. Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : elles représentent 51,5 % des piétons tués et 30 % des cyclistes tués.

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 plus de 40 millions et celui des conducteurs à 37,5 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire ont déclaré ne pas conduire, 82,6 % conduisent de façon régulière et 10,4 % occasionnellement.

Le nombre d'occupants. Le nombre d'occupants par véhicule est en moyenne de l'ordre de 1,5 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 1,4 en semaine à 1,6 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 1,2 à Lyon et 1,6 dans les agglomérations lilloise et nantaise. On observe un taux de 1,3 à Paris.

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 expliquerait plus le nombre d'accidents que l'ancienneté du permis.

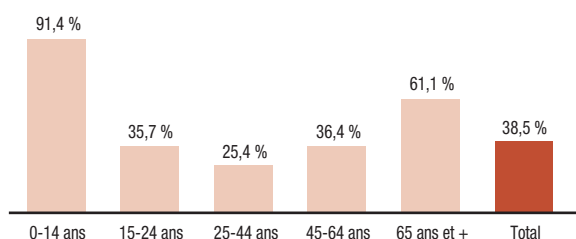
Conducteurs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et l'ancienneté du permis



Les étrangers. Sur le territoire national, les véhicules étrangers représentent 2,2 % des véhicules impliqués dans les accidents alors qu'ils représentent 5,6 % de la circulation.

Usagers actifs et usagers passifs. La répartition des victimes actives (conducteurs 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 2007	Part du kilométrage	Part du trafic	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	1,1 %	22,9 %	6,6 %	5,9 %
RN	0,9 %	17,3 %	8,1 %	11,9 %
RD	36,7 %	34,2 %	29,4 %	61,8 %
Autres*	61,2 %	25,6 %	56,0 %	20,3 %

* Essentiellement réseau urbain.

Ce tableau montre l'importance du trafic sur autoroutes et la part relativement faible des accidents qui y surviennent ; la part importante des 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 pays⁴).

La rase campagne. Les routes de rase campagne sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance. Elles représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : on a eu à déplorer 59 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne.

Un des grands facteurs des décès sur ces routes de rase campagne est les obstacles fixes : 1 248 tués en 2007 dont 552 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA⁵ ont montré l'importance d'avoir des zones de récupération dans les virages.

Quant aux autoroutes, elles sont un peu moins de trois fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus de 0,21).

Les routes nationales ont un taux de 0,57 alors que les routes départementales ont un taux de 1,49. Il faut noter que depuis le transfert en 2006 d'une grande partie des routes nationales vers le réseau départemental (environ les deux tiers en terme de kilométrage), la grande majorité du réseau de routes nationales est constitué de 2x2 voies à chaussée séparée.

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 (27,9 % des tués contre 5,6 % en rase campagne), les motocyclistes

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. Études détaillées d'accidents.

(22,7 % contre 16,0 %) et les cyclomotoristes (13,5 % contre 4,4 %).

Les indicateurs d'accidentologie locale. Le ratio tué pour un million d'habitants va de 17 pour Paris à 178 pour le Lot, contre 77 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 l'Essonne et de la Côte-d'Or (- 53 %), de la Gironde (- 43 %) et du Calvados (- 41 %) sont les mieux classés. Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+ 102 %), le Tarn et Garonne (+ 93 %), les Alpes-Maritimes (+ 88 %), la Haute-Saône et le Vaucluse (+ 87 %).

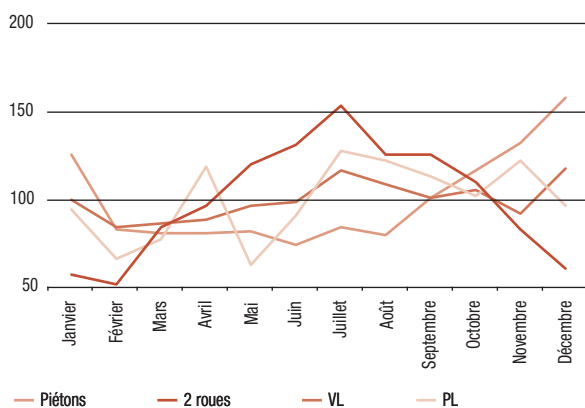
LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

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.

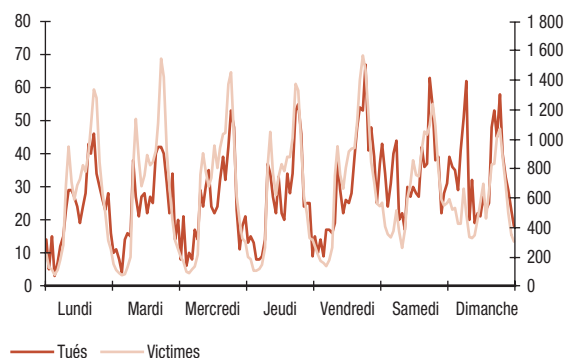
Nombre de tués en fonction des saisons et selon le type d'usager Moyenne sur les cinq dernières années (indice 100 = moyenne annuelle)



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 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 34,3 % des blessés hospitalisés et 44,7 % des tués.

Autres paramètres. 13,0 % des accidents se sont produits en 2007 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 95 tués (2,1 % des tués) par temps de brouillard :
– 76,1 % des victimes sont locales⁶ ;
– 15,1 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 12 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident. 20,6 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 16,0 % un véhicule seul avec un piéton, 11,1 % 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 le premier facteur d'accidents devant la vitesse. On estime la proportion des conducteurs qui

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

dépassent la dose légale à 2,8 % en circulation, 5,9 % pour les accidents corporels et à 17,0 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 10,5 % (29,0 % pour les accidents mortels).

Le taux de conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé 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 26,9 % 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 2007, reste un comportement de masse puisque c'est le cas d'environ 37 % des automobilistes 47 % des conducteurs de poids lourds et 55 % des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible pour les VL en 2007, mais en hausse pour les autres catégories observées. Ils s'élèvent à 13,7 % pour les véhicules de tourisme (contre 15,4 % en 2006) à 14,4 %, pour les poids lourds hors autoroutes (13,7 % en 2006) et 33,6 % pour les motos (contre 30,2 % en 2006).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec 62 % sur les voies d'entrées/sorties 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 2007, elle a baissé de près de huit kilomètres/heure, passant de 89,5 km/h à 81,6 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 2007, environ 900 vies sauvées.

Les interdistances. Les données 2007 recueillies sur les interdistances ont confirmé les premières constatations effectuées depuis 2002. Pour l'ensemble des conditions de circulation, tous réseaux confondus, 4,7 % des conducteurs ont un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde (même proportion à peu de choses près depuis 2004). Cet indicateur passe à 11,0 % (contre 12,1 % en 2006) 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 d'un point de permis (trois points à partir de mars 2003). En 2007, 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 98,6 %. Il était égal à 93,9 % en 1997, dix ans auparavant. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de 27 points : 68,9 % de taux de port en 1997, 95,9 % en 2006.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière, même s'il a encore progressé en 2007 par rapport à 2006 en rase campagne, passant de 85,2 % à 86,1 %. En milieu urbain il est de 77,8 % en 2007, comme en 2006.

On estime par ailleurs à 393 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture (70 % pour les conducteurs, 13 % pour les passagers avant et 17 % pour les passagers arrière).

Le téléphone portable. Les résultats du premier sondage d'observation au bord des routes de l'utilisation du téléphone portable tenu en main par les conducteurs montrent qu'environ 1,9 % des conducteurs sont observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille et 0,4 % avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,4 %. Sur la base d'une recherche épidémiologique réalisée en Australie qui estime le surrisque d'avoir un accident corporel lorsque l'on téléphone en conduisant à 4,9 pour le téléphone tenu en main et 3,8 pour le kit mains-libres, l'enjeu en France pour le seul téléphone tenu en main peut être estimé à 6 à 7 % des accidents corporels.

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 est relevée 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 bidirectionnelles les plus circulées permettrait de réduire de 5 % le nombre de victimes tuées sur la route.

L'efficacité des contrôles. En 2007, le nombre d'infractions sanctionnées hors stationnement était de 13,0 millions (contre 12,1 en 2006), la part du contrôle

automatisé étant de 6,7 millions (contre 5,8 millions en 2006). 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 été multipliées par plus de cinq, la part du contrôle automatisé ayant dépassé les 82 % en 2007.

Les contrôles de l'alcoolémie ont également nettement progressé au cours des dix dernières années puisque leur nombre est passé de 6,8 millions de dépistages préventifs en 1998 à 8,9 millions en 2007.

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

En 2007, 5 866 802 infractions ont donné lieu au retrait d'environ 9,5 millions de points (infraction moyenne de 1,6 point), mais seulement 88 698 permis ont été retirés pendant que 1 431 057 conducteurs retrouvaient leur capital de points après trois années sans infraction.

Notons que sur ces 88 698 permis retirés, la part de ceux retirés à cause d'infractions liées à la vitesse est assez faible, de l'ordre de 15 %.



A

ctions 2007 des pouvoirs publics

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes d'un accident : l'usager de la route et le conducteur en particulier – la route et son environnement – le véhicule – ainsi que sur leurs interactions.

1) Pour l'usager de la route, l'action vise à offrir **une formation tout au long de la vie du conducteur** : le continuum éducatif, débutant à l'école, se poursuivant avec la formation initiale du conducteur et proposant des stages post-permis.

En prolongement de cette formation, l'amélioration du comportement des usagers de la route s'obtient par **un plan de communication** sous la forme de campagnes nationales.

L'action des pouvoirs publics se complète par **une politique de contrôle et de sanction** qui rappelle utilement la nécessité de respecter les règles du Code de la route.

2) En matière d'infrastructure, les efforts portent sur **la qualité de sécurité des aménagements, la prise en compte de tous les usagers et l'amélioration de l'information** des conducteurs, notamment au travers de la signalisation routière.

3) Le renforcement permanent de la sécurité des véhicules se traduit par une activité réglementaire constante intégrant les nouvelles technologies d'aide à la conduite.

Toutes ces actions sont rendues plus efficaces 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 territoriales 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, 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. Les mesures sur le contrôle-sanction sont ainsi 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, 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 2007.

L'année 2007 a été consacrée à la préparation d'un nouvel élan pour la sécurité routière. Le président de la République en a fixé les objectifs forts : descendre sous la barre des 3 000 morts sur les routes en 2012 sur la base d'un plan vigoureux sur l'alcool au volant, la vitesse et contre la sur-accidentalité des jeunes. Cette orientation s'est concrétisée en février 2008 par la tenue d'un Comité interministériel de la sécurité routière.

Les pistes de réflexions sur l'alcool et les jeunes et sur les modes de consommation issues des états généraux de l'alcool, les conclusions du « Livre blanc »⁷ de l'université d'automne « Jeunes et Sécurité routière » publié en fin d'année ont nourri cette préparation ainsi que les travaux du Comité des experts de la sécurité routière.

Dès 2007, des mesures ont été prises sur ces thèmes comme la décision d'engager une réforme du permis de

conduire tout comme plusieurs dispositions législatives votées en mars, apportant des aménagements au système du permis à point.

Par ailleurs, l'effort concernant le dispositif de contrôle-sanction automatisé s'est poursuivi avec un total de 1 858 radars installés à l'issue de l'année sur le territoire (1 137 fixes et 721 mobiles).

Enfin, 2007 a vu la concrétisation des efforts visant à faire pénétrer la culture de sécurité routière dans les entreprises. La publication d'un « Livre blanc » pour un véhicule utilitaire plus sûr, la création du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, la première journée des entreprises chartées qui se sont engagées envers l'État à développer de bonnes pratiques en matière de sécurité routière et le projet d'un observatoire du risque routier professionnel constituent des avancées significatives.

7. Livre blanc Jeunes et sécurité routière : 12 propositions pour agir.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le Conseil national de la sécurité routière a été créé en octobre 2001. Il 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). Il est 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 : www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr

En 2007, le CNSR a tenu trois séances plénières durant lesquelles les principaux thèmes abordés ont été les suivants :

- **le téléphone portable au volant** : après avoir débattu du sujet sur la base d'une étude de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), le CNSR a approuvé une résolution qui recommande une communication forte et qui encourage la pratique de certaines entreprises d'interdire à leurs collaborateurs l'usage du téléphone lorsqu'ils conduisent en mission ;
- **l'alcool au volant** : au vu d'un rapport réalisé par le comité des experts, le CNSR a adopté une résolution demandant une communication massive sur l'alcoolémie excessive et/ou régulière. Le CNSR recommande également un meilleur ciblage des contrôles avec une confiscation systématique du véhicule en cas de récidive d'alcoolémie. Il encourage l'autocontrôle de son taux d'alcoolémie au volant et le développement d'éthylotests antidémarrage. De plus, le CNSR fait sienne la recommandation de la Commission européenne qui préconise l'abaissement du taux légal à 0,2 g/l en 2010 ;
- **la sécurité des infrastructures** : le CNSR a approuvé une résolution portant sur la généralisation des commissions départementales d'usagers et la mise en place des inspections de sécurité routière des infrastructures ;
- **le risque routier professionnel** : les membres du Conseil ont assisté à une présentation des travaux réalisés sur ce sujet par la Caisse nationale d'assurance-maladie des travailleurs salariés et la Direction de la sécurité et circulation routières.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

L'année 2007 a été marquée :

- **Par la mise en œuvre des décisions du Comité interministériel pour la sécurité routière du 8 novembre 2006 principalement dédiées au permis à points** :

La loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance ainsi que le décret n° 2007-753 du 9 mai

2007 a permis la mise en œuvre des mesures retenues. Elle prévoit ainsi l'acquisition progressive des points du permis de conduire par un conducteur en période probatoire, la simplification de la procédure d'information du conducteur qui voit son permis invalidé, la mise en œuvre de la possibilité d'obtenir et non plus seulement de solliciter le permis de conduire après une invalidation, et la possibilité effective pour chaque titulaire du permis de conduire, de connaître à tout moment son capital de points en disposant, à compter du 1^{er} juillet 2007, d'un accès internet dédié et sécurisé.

– Par la réunion d'un conseil restreint de sécurité routière le 21 décembre sous l'égide du président de la République :

Le président de la République a fixé au Gouvernement l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici à 2012. Pour poursuivre le combat contre l'insécurité routière, le président a notamment annoncé l'installation, avant la fin du quinquennat, de 2 500 nouveaux radars fixes et mobiles, qui s'ajouteront aux 1 600 en service aujourd'hui. Le chef de l'État s'est également prononcé pour le renforcement des mesures de lutte contre l'alcool au volant et en faveur de la sécurité des motocyclistes. Parmi les pistes envisagées, il pourrait être demandé aux constructeurs automobiles d'équiper les voitures en éthylomètres. Ce dossier devrait être examiné à l'occasion de la présidence française de l'Union européenne (PFUE). La possibilité d'infliger des sanctions transfrontalières devrait également avancée au cours de la PFUE. Ce CISR a également annoncé une réforme du permis de conduire afin de remédier aux insatisfactions actuelles des candidats et des professionnels. Cette réforme aura pour effet « de faciliter l'accès des jeunes à la conduite, d'améliorer la qualité du service et la sécurité routière ».

CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Animation des observatoires départementaux de sécurité routière

L'année 2007 a été consacrée à la consolidation de la mise en place des observatoires départementaux de sécurité routière, notamment à travers une formation « prise de poste » et une réunion nationale.

L'accidentologie

En 2007, les travaux de l'Observatoire ont principalement porté sur deux sujets :

- **le téléphone portable au volant** : une étude réalisée par l'ONISR et présentée au CNSR le 3 avril a fait le point sur les principales connaissances sur ce sujet issues de la littérature scientifique. En s'appuyant sur les résultats d'un sondage, la part des accidents corporels en présence du facteur « téléphone portable au volant » a pu ainsi être estimée à 7 à 8 %. Afin d'affiner ce résultat en terme de risque routier, une enquête dirigée par l'ONISR a permis de mesurer la part de conducteurs conduisant effectivement en téléphonant. Les résultats de cette enquête figurent dans le chapitre sur les usagers ;

– l'alcool au volant : un rapport du comité des experts auquel a également contribué l'Observatoire est revenu sur les caractéristiques des accidents avec alcool et a proposé un ensemble de mesures destinées à améliorer la situation sur ce sujet. Ce rapport, qui s'intitule *L'alcool sur la route : état des lieux et propositions* a été présenté au Conseil national de la sécurité routière le 9 juillet 2007.

Les publications de l'ONISR à La Documentation française et le site de l'Observatoire (www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire) dans l'ordre de leur parution :

- *Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, mars 2007.
- *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, juillet 2007.
- *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006*, ONISR, septembre 2007.
- *Les grandes données de l'accidentologie*, ONISR, septembre 2007.

Par ailleurs, sur le site du CNSR (www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr) ont été publiés :

- *Le téléphone portable au volant*, ONISR, avril 2007.
- *L'alcool au volant : état des lieux et propositions*, ONISR et le comité des experts de la sécurité routière, 9 juillet 2007.

Par ailleurs, l'ONISR a réalisé de nouvelles exploitations statistiques du fichier national du permis de conduire qui conduiront à des résultats complets en 2008.

LA COMMUNICATION

Les campagnes de communication

Outre le grand public, la communication développée en 2007 visait prioritairement trois catégories de population à risques : les jeunes, les conducteurs de deux-roues motorisés et les consommateurs d'alcool au volant. Cinq thèmes ont fait l'objet d'une campagne de communication d'envergure :

- les risques multifactoriels chez les jeunes liés à la fête et au danger de la conduite (vitesse-alcool-cannabis-fatigue) ;
- l'alcool et la conduite : campagnes d'incitation à l'usage de l'éthylotest – « *Soufflez, vous saurez* » – et à la désignation du conducteur sobre – « *Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas* » (juillet-août puis décembre) ;
- la prévention du risque routier professionnel (mai) ;
- l'incitation des automobilistes et des conducteurs de deux-roues motorisés à adopter des comportements mutuellement compatibles (octobre) ;
- l'interpellation des usagers de la voie publique sur les conséquences parfois dramatiques des petites libertés qu'ils s'autorisent communément à l'égard du respect des règles (octobre-novembre).

Les autres campagnes menées au cours de l'année 2007 ont porté sur :

- le respect des limitations de vitesse : le 50 km/h en ville (janvier) ;
- l'obligation de l'allumage des feux de jour pour les deux-roues motorisés (mars) ;
- la sensibilisation des conducteurs sur les risques liés à la somnolence au volant (juillet-août) ;
- la sensibilisation des conducteurs aux risques routiers liés à la consommation d'alcool et l'incitation à un conducteur sobre pendant la Coupe du monde de rugby (septembre).

Évènements

« **Les Rencontres nationales du 7 mars 2007** » présidé par le Premier ministre et en présence du vice-président de la Commission européenne en charge des transports ont marqué le premier trimestre de l'année. Ces rencontres avaient pour objet de faire un premier bilan des actions qui ont permis d'aller plus loin en France depuis 2002 et d'explorer des pistes de progrès, au travers d'expériences étrangères ayant fait leur preuve, notamment à Londres, en Suède et en Norvège.

Quant à **la semaine de la Sécurité routière** qui s'est tenue du 15 au 22 octobre, elle a été consacrée au partage de l'espace de circulation entre les différentes catégories d'usagers.

Par ailleurs, au cours de l'année 2007, la Sécurité routière a participé à de nombreuses manifestations : festivals de musique (Printemps de Bourges, *Soliday's*, Francofolies de La Rochelle, *Rock en Seine*), tournée d'été des plages (*NRJ Party Tour*), Tour de France cycliste, divers salons (Professionnels de la Nuit, Mondial du deux-roues, Salon des maires et des collectivités locales)...

Les éditions et documents

En 2007, **la Revue de la sécurité routière** a publié quatre numéros qui ont fait chacun l'objet d'une diffusion à plus de 30 000 destinataires. Les dossiers centraux ont concerné : la prise de conscience du risque routier professionnel (avril), les jeunes lors des retours de soirée (juillet), Gros plan sur l'Europe et la sécurité routière (octobre) et la recherche et la sécurité routière (décembre).

La lettre électronique mensuelle « Cap Sécurité routière » a informé, chaque mois, sur l'actualité de la sécurité routière, l'ensemble des professionnels du réseau de la sécurité routière ainsi que le grand public qui peut la recevoir librement en s'inscrivant sur le site (www.securite-routiere.gouv.fr).

De plus, **de nouveaux dépliants** ont été réalisés pour mobiliser et conseiller tous les usagers sur des thèmes aussi divers que les deux-roues motorisés : « *Restez motard à moto* », l'alcool : « *Soufflez-vous saurez* », la fatigue et la somnolence : « *Trop d'accidents commencent par un bâillement* »... D'autres ont été mis à jour comme « *Les grandes données de l'accidentologie* », « *La vitesse : connaître ses effets et ses risques* », « *Les piétons et la route : droits et devoirs* ».

LES PARTENARIATS NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

L'élargissement, en 2006, du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel 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) s'est concrétisé dès cette année par la signature d'une charte de sécurité routière avec la CNRACL et le Centre hospitalier universitaire (CHU) d'Amiens ainsi qu'avec l'agence régionale hospitalière (ARH) du Nord Picardie. Ce comité élargi a mis en place en 2007 plusieurs groupes de travail chargés de mettre en œuvre le programme d'actions défini lors de son séminaire annuel qui s'est tenu en septembre 2007.

L'année 2007 a été également mise à profit afin de préparer les trophées « Entreprise et sécurité routière » organisé pour la première fois en 2006 conjointement par la CNAMTS, l'association PSRE la maîtrise du risque routier en entreprise et la DSCR. Ces trophées distinguent les entreprises investies dans la prévention du risque routier de leurs salariés.

Le comité de pilotage a également lancé un site Internet dédié au risque routier professionnel <http://www.risqueroutierprofessionnel.fr/>. Celui-ci présente notamment la campagne de sensibilisation menée auprès des entreprises.

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 de trente-cinq associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2007 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.

La mobilisation des associations s'est manifestée en 2007 notamment dans le cadre de l'écriture du « Livre blanc » *Jeunes et sécurité routière : 12 propositions pour agir* ainsi que pour préparer la semaine de sécurité routière 2008 qui aura pour thème « Les enfants et les jeunes ».

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'année 2007 a été marquée par un renforcement sensible des équipes de coordination sécurité routière, la création des observatoires départementaux (ODSR) et la formation de correspondants de sécurité routière dans les administrations.

Les priorités nationales, – jeunes, deux-roues motorisés, milieu urbain – ont été déclinées dans tous le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

La semaine de la sécurité routière 2007, dont le thème central était le partage de l'espace de circulation entre les différents usagers, a permis une large mobilisation locale, puisque près de 3 000 opérations ont été réalisées sur l'ensemble du territoire. Des actions plus spécifiques ont été menées vers les conducteurs de deux-roues et les jeunes.

En matière de contrôle, une note méthodologique sur la préparation des plans départementaux de contrôles routiers a été adressée à tous les préfets. Ces plans doivent s'appuyer sur les informations fournies par les ODSR avec une implication forte des forces de l'ordre et un partenariat avec le procureur de la république et les collectivités territoriales.

En 2007, les pôles d'animation sécurité routière ont été les éléments moteurs de la professionnalisation du réseau sécurité routière en apportant leur assistance et leur expertise aux chefs de projet et coordinateurs sécurité routière, en assurant la formation des correspondants des administrations et des collectivités territoriales et enfin en renforçant la pratique d'outils fondamentaux comme le site internet ACTION LOCALE et la conduite de projet.

Par ailleurs, un audit des politiques locales de sécurité routière a été mené dans dix départements sélectionnés par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Ces audits ont fait l'objet d'un rapport remis en mai par l'inspection générale de l'administration et le conseil général des Ponts et Chaussées. Ce rapport formule un certain nombre de recommandations et propose un guide d'auto-évaluation qui sera la base d'une nouvelle vague d'audit en 2008.

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

Au niveau régional, les directeurs régionaux de l'équipement sont maintenant responsables des budgets opérationnels de programme (BOP) pour les actions déconcentrées du programme sécurité routière. 2007 a connu la consolidation de la mise en place d'une organisation régionale pour assurer les nouvelles missions données par la LOLF : répartition des moyens, animation des services, mise en cohérence des stratégies départementales, échanges d'expérience et mutualisation.

Au niveau interdépartemental, les directions interdépartementales des routes (DIR) sont chargées depuis le 1^{er} janvier de la construction, de l'aménagement, de la gestion et de l'exploitation du réseau routier national. Ces services, exclusivement dédiés à la route, ont par conséquent la responsabilité de la sécurité des infrastructures et des usagers, de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur ce réseau.

Au niveau départemental, chaque DDE dispose maintenant d'un service dédié à la sécurité routière, le plus souvent dans le cadre plus global de la prévention des risques. La DDE affirme ainsi son rôle de service de l'État référent dans ce domaine. L'instruction cadre relative aux DDE signée le 28 mars 2007 par le ministre précise les missions : connaissance de l'insécurité routière locale, action locale, éducation routière et réglementation ainsi que les conditions de leur exercice.

Par ailleurs, le projet « Management et pratiques de sécurité routière » s'est poursuivi en 2007 au niveau méthodologique. 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.

LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Bilan du programme en 2007

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

Les sites d'implantations retenus ont été 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 d'accompagnement ont été prises depuis 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...

L'implantation de nouveaux radars et la maintenance correspondent à un engagement financier pour l'année 2007 de 116 millions d'euros sur le compte d'affectation spéciale (CAS).

Avec 1 858 radars installés à l'issue de l'année sur le territoire (1 137 fixes et 721 mobiles), le nombre d'infractions a considérablement crû. 14 870 904 infractions ont été relevées dont environ 3 500 000 au passif de conducteurs dont le véhicule est immatriculé à

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 42 agents de l'administration et 215 personnes des sociétés prestataires de services participant au bon fonctionnement de la chaîne de contrôle automatisé.

l'étranger. Ces infractions ont donné lieu à 6 983 650 avis de contraventions. Le produit des amendes s'est élevé à 454 millions d'euros (dont 92 millions d'euros pour les amendes forfaitaires majorées).

80 % des paiements se sont effectués sous quarante-cinq jours (amende forfaitaire) alors que 5 % des avis de contravention ont donné lieu à des courriers adressés à l'officier du ministère public dont 72 % concernent la désignation d'un autre conducteur. Quant au CNT, il a reçu en 2007 en moyenne 6 000 lettres par jour dont 400 contestations et 13 000 appels par jour.

En novembre 2007, un marché de renouvellement de l'exploitation et de la maintenance de la chaîne « contrôle automatisé », dit « CNT 2 » a été notifié.

Des extensions sont prévues telles la verbalisation assistée par ordinateur (VAO) ainsi que la prise en compte de nouveaux dispositifs : interdistances, feux rouges...

Par ailleurs, 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 excès de vitesse représentent ainsi 80 % des infractions faisant l'objet de retrait de points en progression de 29 % sur l'année 2006.

Les actions en cours

– **Les véhicules étrangers** : ces véhicules représentent environ 24 % 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 en 2007 passant de 16,4 % en 2006 à 13 %. Les mesures prises pour endiguer le phénomène expliquent ces chiffres (vidéosurveillance, mise sur mât...). L'objectif à terme est de ramener ce taux à moins de 10 % grâce aux nouvelles évolutions techniques et à une meilleure prise en compte des sites les plus impactés.

– **Les deux-roues** : les deux-roues représentent 8 % des infractions relevées pour 1 % du parc de véhicules. Fin 2007, 60 % 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. Le déploiement en 2008 se poursuivra en privilégiant l'implantation des nouveaux équipements en éloignement.

– **Les interdistances** : un marché de définition avait été passé en 2006 avec trois industriels pour la mise au point et l'expérimentation de dispositifs de contrôle automatique du respect des distances de sécurité. Deux de ces marchés ont été résiliés en 2007 pour cause d'objectifs non atteints par les titulaires. Des délais supplémentaires leur ayant été accordés, l'évaluation devrait se terminer à l'été 2008. Ces dispositifs seront à terme installés dans les tunnels mono-voie.

– **Les feux rouges** : des expérimentations ont permis de mettre en œuvre ces nouveaux dispositifs dans quelques villes de France. Les marchés correspondants sont en cours d'élaboration en 2008. Fin 2007, un dispositif a été homologué, d'autres sont en cours d'homologation. Les premiers systèmes opérationnels (reliés au CNT et permettant l'émission d'avis de contravention) verront le jour au cours du dernier trimestre 2008.

LA ROUTE

Bison Futé

Avec sa signature « Sur tous vos trajets, du départ à l'arrivée », son site internet rénové en 2006 et sa nouvelle mascotte, Bison Futé incarne l'information routière en temps réel pour tous les usagers, y compris dans leurs trajets quotidiens.

www.bison-fute.gouv.fr

Le site internet dispose maintenant d'une version anglaise qui a été mise en ligne le 17 septembre 2007.

La qualité de l'information routière en temps réel a été améliorée grâce à la convention signée le 23 août 2007 entre la directrice de la sécurité et de la circulation routières et le directeur-général délégué de la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF). Les données produites par ASF sont désormais envoyées directement sur le site Bison Futé et mises sans délai à la disposition du public.

La diffusion d'informations routières par radio a été renforcée grâce au partenariat conclu le 13 mars 2007 entre le ministre des Transports et le président de Radio-France. Ainsi, France Bleu, par le biais de ses radios locales,

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), la définition de journées hors chantier et 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...

consacre des rendez-vous réguliers à la circulation et à la sécurité routières.

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. En 2007, ce déploiement s'est poursuivi, notamment dans les agglomérations de Grenoble, de Toulouse, de Lille et de Bordeaux, ainsi que sur les axes autoroutiers du sillon lorrain.

Le 3 septembre 2007, un dispositif expérimental d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) de l'autoroute A48 à Grenoble a été mis en service. La circulation des bus y est autorisée sous certaines conditions, afin de diminuer leur temps de parcours en leur évitant d'être immobilisés dans les bouchons.

Suite au grand débat public sur l'avenir des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien et à la décision du 4 décembre 2006, l'interdiction dynamique de dépasser pour les poids lourds et les caravanes a été expérimentée au cours de l'été 2007 sur l'A7 dans la vallée du Rhône. Cette mesure d'interdiction a été déclenchée sur certains secteurs lors des épisodes de fort trafic. Le premier bilan en donne des résultats encourageants pour la sécurité routière et la fluidité du trafic.

Le « Code de la rue »

Les piétons et les cyclistes, usagers vulnérables, 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

ré-appropriation progressive de l'espace public urbain en faveur des modes doux, des progrès sont encore nécessaires.

C'est pourquoi, sous la dénomination « *Code de la rue* », le ministre des Transports a lancé en 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. Les travaux du « Code de la rue » en 2007 ont abouti à l'établissement d'une série de propositions, dont en particulier l'instauration du principe de responsabilité du plus fort vis-à-vis du plus faible et du concept de « zone de rencontre », qui permet de créer des secteurs à vitesse très réduite (< 20 km/h) et à priorité piétonne. Ces deux points seront prochainement inscrits dans le Code de la route.

Une signalisation routière plus pertinente

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 (Bouches-du-Rhône, Côtes-d'Armor, Doubs, Dordogne, Moselle), des commissions consultatives d'usagers sur la signalisation routière. Il s'agit d'une démarche innovante qui vise à associer les usagers de la route pour mieux repérer les défauts de la signalisation en place sur le terrain.

L'expérimentation dans ces cinq départements a montré que la démarche pouvait produire des résultats concrets et utiles. En effet, le travail réalisé a permis de faire émerger des incohérences ou des lacunes de la signalisation routière en place, auxquelles des solutions appropriées ont pu être apportées, notamment en matière de limitation de vitesse ou d'implantation des panneaux.

Les systèmes de transport intelligents

Les échanges de données entre les véhicules et les infrastructures font l'objet de travaux importants au niveau européen, notamment dans les projets euro-régionaux (programmes TEMPO puis EASYWAY) et dans le programme e-Safety. La France a réalisé dans le cadre du projet euro-régional ARTTS un démonstrateur de suivi des véhicules de transport de matières dangereuses, avec une plate-forme de collecte des données mise en œuvre par le CETE de Bordeaux. Il s'agit de vérifier la faisabilité technique et économique d'un système permettant aux autorités publiques de différents pays de disposer des données qui leur sont utiles, tant pour prévenir les situations dangereuses que pour intervenir dans les meilleures conditions si cela est nécessaire, tout en laissant aux entreprises la possibilité de choisir les équipements embarqués et les services associés qui correspondent le mieux à leur métier et à leur organisation.

Dans le cadre du programme e-Safety, le réseau scientifique et technique du ministère, notamment le

LIVIC et le SETRA, contribuent aux travaux menés sur le thème « *speed alert* », c'est-à-dire l'aide apportée au conducteur pour connaître et respecter les limites de vitesse réglementaires applicables là où se trouve son véhicule. Dans la continuité du projet LAVIA (limiteur de vitesse s'adaptant aux vitesses autorisées) sont étudiées les conditions techniques et organisationnelles à réunir pour constituer et maintenir une base de données des vitesses limites sur les différentes catégories de réseaux (projet BALI).

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Le permis de conduire

– **Le 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 de l'épreuve pratique. En revanche, le formulaire n'a pas été jugé satisfaisant. À partir du bilan de cette expérimentation, une nouvelle version de ce formulaire a été élaborée.

L'expérimentation de ce second formulaire dans les mêmes départements en février 2007 ayant levé les insatisfactions, le déploiement national du nouveau dispositif s'est effectué en juillet 2007, après la formation de l'ensemble des inspecteurs du permis de conduire et de sécurité routière.

– **La 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.

– **La nouvelle méthode d'attribution des places d'examen :** la nouvelle méthode nationale d'attribution des places d'examen du permis de conduire a été mise en place sur l'ensemble du territoire en 2007. Elle vise à favoriser le bon fonctionnement des écoles de conduite assurant une formation de qualité.

– **Les centres d'examens du permis de conduire :** deux centres ont été réhabilités et cinq nouveaux centres ont été inaugurés. Les travaux de trois nouveaux centres ont démarré en 2007 et seront opérationnels en 2008. Trois terrains ont également été acquis en vue de futurs projets identifiés. Enfin dans le cadre de la mutualisation des moyens, deux centres sont à l'étude en partenariat avec la Direction générale des routes.

– **La directive européenne :** la DSCR participe aux comités des experts du permis de conduire de la commission européenne qui s'est réuni à deux reprises en 2007 pour travailler sur les adaptations qui apparaissent souhaitables, de l'annexe 3 de la seconde directive sur le permis de conduire, en raisons des progrès des connaissances scientifiques dans trois domaines importants : la vision, le diabète et l'épilepsie. Ces travaux interviennent en conclusion d'ateliers organisés par la Commission sur ces sujets et qui ont réuni les meilleurs spécialistes de ce domaine au plan européen.

La DCSR est par ailleurs membre actif de la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) dont elle assure la vice-présidence.

En 2007, trois ateliers (dont l'essentiel des rapports finaux a fait l'objet d'une présentation à l'encadrement des services déconcentrés lors de trois séminaires organisés en décembre 2007) ont été organisés sur les sujets suivants :

- la conduite autonome ;
- la conduite économique et respectueuse de l'environnement ;
- la prise en compte de la matrice GDE dans la formation et les épreuves de l'examen du permis de conduire.

Les conclusions de ces trois rapports seront soumises à l'approbation de la Commission européenne : si tel est le cas, elles seront ensuite présentées au Comité des experts du permis de conduire en vue d'éventuelles modifications du contenu de l'annexe 2 des seconde et troisième directives sur le permis de conduire.

La formation du conducteur

– **La recherche dans le domaine du continuum éducatif** : dans le cadre du groupe opérationnel 3 du PREDIT 3, une dizaine d'études portant sur le continuum éducatif en sécurité routière ont été lancées en 2006 pour des résultats attendus en 2008.

Il s'agit de :

- GENRES : genres, risque, éducation, socialisation (INRETS) ; ACC : aide à la conduite basée sur le contexte (université de Paris VI) ;
- 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) ;
- 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 (INT)) ;
- la valorisation des recherches européennes sur les pratiques éducatives innovantes d'accès au permis de conduire (INRETS-INSERM) ;
- une étude de faisabilité sur la mise en place d'une exposition sur l'acte de conduite (université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines).

Ces recherches en matière d'éducation routière se développent autour de trois axes :

- les influences éducatives sur la prise de conscience du risque routier (rôle des parents et des pairs) ;
- l'éducation à des compétences transversales en sécurité routière (nécessaires à tous les usagers de la route) ;
- le système d'acteurs de l'éducation et de la formation.

– **L'aides financières pour l'accès des jeunes au permis de conduire** : le permis de conduire est souvent indispensable pour l'insertion sociale et professionnelle. À cet effet, plusieurs dispositifs ont été mis en œuvre pour le financement de la formation.

Ainsi, le dispositif « permis à un euro par jour » mis en place en octobre 2005 pour la catégorie B et en octobre 2006 pour la catégorie A vise à faciliter le financement d'une première formation au permis de conduire pour les jeunes de 16 à 25 ans. Ces derniers peuvent étaler le coût de leur formation à la conduite sur plusieurs mois, grâce à un prêt de 600, 800, 1 000 ou 1 200 euros dont les intérêts sont pris en charge par l'État, remboursable à hauteur d'un euro par jour. Ce dispositif partenarial repose sur des conventions entre l'État et les écoles de conduite (un peu moins de la moitié d'entre elles) d'une part, l'État et les établissements de crédit (22) d'autre part. Les écoles de conduite adhérentes souscrivent à une charte de qualité de la formation et à une garantie financière. En 2007 comme en 2006, près de 80 000 jeunes ont bénéficié d'un prêt de ce type.

Par ailleurs, en décembre 2007, l'État a conclu une charte avec l'Association des maires de France (AMF) pour généraliser le dispositif de la « bourse au permis de conduire » initié depuis quelques années par les villes de Suresnes et Carcassonne. Ce dispositif repose sur une aide financière apportée par la commune aux jeunes de 18 à 25 ans, en contrepartie de la réalisation d'une activité d'intérêt local au sein d'un organisme à vocation sociale, culturelle ou sportive, à hauteur de 40 à 50 heures.

Au niveau national, l'État a renouvelé son soutien aux écoles de conduite à statut associatif exerçant leur activité dans le champ de l'insertion ou de la réinsertion sociale ou professionnelle, au travers d'un partenariat reconduit avec la Fédération des associations de la route pour l'éducation (FARE).

Enfin, l'État soutient les initiatives prises pour faciliter l'accès au permis B des jeunes apprentis par le biais de la conduite accompagnée dans le cadre professionnel. Ainsi, la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB) de l'Eure, pour encourager les jeunes à rejoindre les métiers du bâtiment, a imaginé un dispositif partenarial dans lequel le chef d'entreprise assume le rôle d'accompagnateur et participe à la prise en charge financière de la formation. Le temps de la conduite accompagnée est considéré comme du temps de travail effectif et rémunéré comme tel.

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 »). Plus de 6 007 stages « permis à points » ont été organisés en 2007.

– **L'actualisation des stages de sensibilisation à la sécurité routière destinés aux conducteurs infractionnistes** : 84 nouveaux animateurs de stage ont bénéficié en 2007 d'une formation initiale et 27 animateurs d'une formation continue dispensées à l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR) de Nevers. Ils ont pu bénéficier de nouveaux modules de formation portant sur les thématiques « vitesse et conduite » et « produits psychoactifs et conduite ».

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules a pour objet la sécurité routière et la protection de l'environnement. Sa mise en œuvre induit des entraves techniques aux échanges dont la suppression est visée par les textes fondateurs de la Communauté européenne et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). 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 cent cinquante textes environ (une vingtaine sur l'environnement et quelque cent trente 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 2007 ont été les suivants :

- arrêté du 15 janvier 2007 modifiant l'arrêté du 7 août 1981 relatif à la réception (CEE) concernant les réservoirs de carburant liquide et la protection contre l'encastrement des véhicules à moteur et de leurs remorques ;
- arrêté du 25 janvier 2007 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles ;
- arrêté du 31 janvier 2007 modifiant l'arrêté du 9 avril 1964 relatif à la réglementation des conditions d'équipements de surveillance et d'exploitation des

installations de gaz carburant comprimé équipant les véhicules automobiles ;

- circulaire du 2 mars 2007 relative au développement de la filière « flex fuel » en France et à l'acquisition de véhicules à carburant modulable par les services de l'État ;
- arrêté du 27 mars 2007 modifiant l'arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et de leurs équipements ;
- arrêté du 2 avril 2007 modifiant l'arrêté du 25 juin 2002 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne le système de chauffage des véhicules à moteur et de leurs remorques ;
- arrêté du 27 avril 2007 modifiant l'arrêté du 1^{er} juillet 1996 relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules ;
- arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun ;
- arrêté du 3 août 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes ;
- arrêté du 5 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules automobiles ;
- arrêté du 5 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules ;
- arrêté du 28 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et la signalisation des véhicules ;
- arrêté du 10 décembre 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur en ce qui concerne les saillies extérieures ;
- arrêté du 21 décembre 2007 relatif à la réception des véhicules automobiles en ce qui concerne les systèmes de climatisation.

Le contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2007 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2007 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2005 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2007 ;
- 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 1^{er} janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique complémentaire pollution dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite initiale favorable.

Les visites techniques portent depuis le 1^{er} janvier 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.

En 2007, 20,03 % de contrôles dont 17,21 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 5 274 centres de contrôle agréés (4 944 centres spécialisés et 330 centres auxiliaires). Les 17,21 millions de visites initiales réalisées

se répartissent en 14,95 millions pour les voitures particulières et 2,26 millions pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 0,9 % du nombre de contrôles par rapport à 2006.

En 2007, le pourcentage « voitures particulières » ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en légère diminution par rapport à 2006. Il s'établit à 16,7 % en 2007 alors qu'il était de 17,0 % en 2006.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en légère augmentation par rapport à 2006. Il s'établit en 2007 à 20,2 % alors qu'il était de 20,0 % en 2006.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une légère augmentation du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2006 : il est de 23,3 % en 2007 contre 23,1 % en 2006.

Au 31 décembre 2007, le dispositif français de contrôle technique des véhicules lourds comporte 352 installations de contrôle dont 257 centres de contrôle et 95 installations auxiliaires.

Les 257 centres de contrôle se répartissent en 129 centres rattachés à l'un des deux réseaux agréés (Auto Bilan France et AutoVision PL) et 128 centres indépendants.

Ces chiffres traduisent un accroissement du nombre d'installations de contrôle agréées de 18,92 % sur l'année 2007 et correspondent à un doublement de la capacité de contrôle depuis 2004.

La nomenclature des visites techniques réalisées en 2007 est identique à celle utilisée en 2006, pour la période du 1^{er} janvier au 31 mai 2007. À compter du 1^{er} juin 2007, cette nomenclature a subi de légères modifications. Outre quelques ajustements mineurs du libellé de certains points de contrôle, les modifications apportées concernent la prise en compte des évolutions récentes des réglementations spécifiques transports en commun de personnes (TCP) et transport de marchandises dangereuses (TMD).

En 2007, il a été réalisé 1 171 834 contrôles dont 1 051 822 visites techniques périodiques et 120 012 contre-visites. Ces volumes représentent une augmentation de 2,25 % du nombre de contrôles techniques par rapport à 2006, année au cours de laquelle le nombre de contrôles réalisés était de 1 146 031 (1 023 839 visites techniques périodiques et 122 192 contre-visites).

Le taux de prescription de contre-visite constaté en 2007 est en baisse par rapport à celui de 2006. Il s'établit en 2007 à 13,64 % alors qu'il était de 14,38 % en 2006.

En 2007, 9,95 % des véhicules ont fait l'objet d'une prescription de contre-visites sans interdiction de circuler et 3,69 % d'entre eux, la prescription de contre-visite était assortie d'une interdiction de circuler.

ANNEXE

TEXTES RÉGLEMENTAIRES PARUS EN 2007

Les principales mesures juridiques intervenues en 2007

– **Sur le permis à points** : acquisition progressive de points, simplification des procédures d'information des conducteurs voyant leur permis invalidé, aménagement du délai d'obtention d'un nouveau permis, information des bénéficiaires de permis sur l'état de leur capital de points (mise en œuvre des décisions du CISR du 8 novembre 2006).

– **Concernant les deux-roues motorisés** : organisation des conditions de transactions concernant les deux-roues destinés à participer à une course ou épreuve sportive, et extension aux motocyclettes et cyclomoteurs de l'obligation d'allumage de jour des feux de croisement.

Un autre texte a étendu la liste des véhicules d'intérêt général et les dérogations de circulation dont ils bénéficient.

Les textes publiés en 2007

– Décret n° 2007-1626 du 16 novembre 2007 portant extension et adaptation en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna de diverses dispositions du Code de la route et de la deuxième partie du Code de procédure pénale (*Journal officiel* du 18 novembre 2007). Ce décret donne à la police judiciaire ultramarine les moyens juridiques de procéder à la constatation des infractions réprimées par l'article L. 235-1 du Code de la route (conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants) et ajoute au droit ultramarin la contravention spécifique aux conducteurs de véhicules de transport en commun à 0,2 g par litre de sang. Il actualise le dispositif d'immobilisation et de mise en fourrière des véhicules et met à jour des articles du Code de procédure pénale.

– Décret n° 2007-1503 du 19 octobre 2007 relatif au dispositif de contrôle de la durée du stationnement urbain et modifiant le Code de la route. (*Journal officiel* du 21 octobre 2007). Ce décret modifie le dispositif de contrôle de la durée de stationnement urbain des véhicules prévu par l'article R. 417-3 du Code de la route

et le simplifie en supprimant l'obligation de faire figurer l'heure limite de stationnement sur le modèle type. Il prévoit une période transitoire jusqu'au 31 décembre 2011.

– Décret n° 2007-786 du 10 mai 2007 relatif aux véhicules d'intérêt général et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 12 mai 2007). Ce décret complète la liste des véhicules d'intérêt général et les dérogations de circulation dont ils bénéficient lorsqu'ils sont en intervention d'urgence et usent de leurs avertisseurs spéciaux, sonores et lumineux.

– Décret n° 2007-753 du 9 mai 2007 relatif au permis de conduire et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 10 mai 2007). Ce décret a un quadruple objet. Il prévoit l'acquisition progressive des points du permis de conduire par un conducteur en période probatoire, la simplification – à la demande du Conseil d'État – de la procédure d'information du conducteur qui voit son permis invalidé par solde de points nul, la mise en œuvre d'une disposition d'application immédiate de la loi relative à la prévention de la délinquance – possibilité d'obtenir et non plus de solliciter, un nouveau permis au terme d'un délai de six mois d'invalidation, enfin il prévoit la possibilité effective pour chaque titulaire du permis de conduire, de connaître à tout moment son capital de points en disposant, à compter du 1^{er} juillet 2007 d'un accès internet dédié et sécurisé.

– Décret n° 2007-405 du 22 mars 2007 relatif à la commercialisation d'un deux-roues ou quadricycle à moteur destiné à participer à une course ou épreuve sportive et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 24 mars 2007). Ce décret, pris en application de l'article L. 321-1 du Code de la route créé par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, organise les conditions d'offre, de mise en vente, de vente et de proposition à la location des cyclomoteurs, motocyclettes et quadricycles à moteur, modifiés en vue de leur participation à une course ou épreuve sportive.

– Décret n° 2007-271 du 27 février 2007 relatif à l'éclairage des véhicules à deux-roues motorisés et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 1^{er} mars 2007). Ce décret étend aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux de croisement.



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 2007. 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 recherches 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), le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU), le Laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC) et l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR). 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 2007.

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, ainsi que par l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), OSEO-ANVAR et l'ANR (Agence nationale de la recherche) depuis sa création en 2005.

Le PREDIT 3, qui couvrait la période de 2002 à 2007 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, tout en stimulant la coopération entre secteurs public et privé. Il se compose de onze groupes thématiques, dont deux donnent une place privilégiée à la sécurité routière :

- le groupe opérationnel 3 (GO3) : « Nouvelles connaissances pour la sécurité » ;
- le groupe opérationnel 4 (GO4) : « Technologies pour la sécurité ».

Les projets suscités dans le cadre de ces groupes sont financés par les ministères chargés des Transports, de la Recherche (financement des projets par l'ANR) et de l'Industrie ainsi qu'OSEO-ANVAR.

À partir de 2008, c'est le PREDIT 4 qui financera des projets de sécurité routière, en particulier dans le cadre du groupe 2, portant sur la « Qualité des systèmes de transport ».

Activité des groupes opérationnels 3 et 4 en 2007

En 2007, le travail sur l'économie de la sécurité routière initié par le GO3 en 2006 a été poursuivi, avec notamment la publication d'un « Livre blanc » à La Documentation française, un appel d'offres sur le sujet, et la préparation d'un séminaire de trois journées sur ce thème en 2008.

D'autres documents ont également été élaborés par le GO3 en 2007 : un « Livre blanc » sur les aides à la conduite, dont la publication est prévue pour le printemps 2008, et un « Livre blanc » sur l'attention et la somnolence au volant, publié courant 2007 à La Documentation française.

Un colloque sur la sécurité routière dans le PREDIT 3 s'est tenu les 27 et 28 juin à Paris. Il a notamment permis d'aborder les questions liées aux usagers vulnérables – piétons et deux-roues –, les questions de santé publique, les comportements et techniques, et le lien avec l'action publique.

Différentes recherches de ces groupes ont également été valorisées par d'autres colloques. On peut notamment citer :

- le colloque SARI : 2 et 3 octobre à Nantes ;
- le séminaire sur le continuum éducatif en sécurité routière : 17 octobre à Bordeaux ;
- le séminaire RESAT : 20 et 21 septembre à Bordeaux.

Au niveau européen, les deux groupes ont également participé à des actions communautaires, notamment dans les Eranet 13 (« Sécurité et sûreté dans les différents modes de transports ») et 15 (« Somnolence au volant »), et ont fait connaître leurs actions à l'occasion de séminaires européens (comme ceux du FEHRL).

Travaux réalisés dans le cadre du PREDIT

Politique de sécurité routière

La gestion des risques liés au transport de matières dangereuses au niveau des agglomérations. Élaboration de recommandations et d'outils méthodologiques

Blancher P., Maillet S., Asconit Consultants, Centre international de ressources et d'innovation pour le développement durable (CIRIDD). 2007. (Financement : DRAST)

Les transports de matières dangereuses (TMD) bénéficient d'une réglementation abondante basée sur la logique de flux aux échelles nationale et internationale. La prise en compte de l'échelle locale est cependant manquante.

Aussi cette étude avait-elle pour objectif de définir des démarches, méthodes et outils permettant une gestion locale des TMD, en capitalisant l'avancement et les résultats des travaux menés par les collectivités et les experts.

Pour faire face au manque de mutualisation des connaissances et des méthodes sur le sujet, un guide méthodologique a été rédigé afin de valoriser les différentes expériences de gestion territoriale des TMD. Il met notamment en évidence les avantages et inconvénients de chaque expérience, et traite les différentes questions méthodologiques sous-jacentes à ces expériences.

Accidentologie

Procès verbaux d'accidents mortels : comparaison des années 1990 et 2000 (octobre 2001-septembre 2003)

CEESAR. mars 2007. (Financement : GIE PSA Peugeot-Citroën/Renault, Fondation MAIF)

Une étude identique à celle de 1997 (sur les procès-verbaux de mars 1990 à février 1991) a été menée sur les procès-verbaux mortels d'octobre 2001 à septembre 2003 et une comparaison entre les deux a permis de mesurer les évolutions. L'étude est articulée autour de cinq axes correspondant à cinq types de véhicules principaux : les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires, les poids lourds, les piétons, les deux-roues.

Les causes de la mort chez les tués sur le coup Vallet G., Ndiaye A., (INRETS)

L'objectif du projet consistait à mettre en place une étude spécifique sur le département du Rhône permettant de déterminer les causes réelles de la mort chez les accidentés du trafic routier décédés immédiatement ou sans bilan lésionnel.

Ce travail a mis en évidence l'importance des blessures thoraciques chez tous les types d'utilisateurs avec en particulier des blessures de l'aorte très présentes chez l'utilisateur de deux-roues motorisés. Nous avons aussi relevé, chez quatre conducteurs de véhicules légers (parmi vingt-deux) une cardiopathie, obstructive ou hypertensive, responsable du décès sans qu'aucune autre lésion traumatique n'ait été découverte. Dans ces cas-là, il est apparu que la pathologie était à l'origine de l'accident. De même, un piéton a, en fait, d'abord été la victime d'une méningite à méningocoque qui a provoqué son déséquilibre à l'origine de l'accident.

Usagers vulnérables

Amélioration de la protection des piétons en cas d'accident (APPA)

INRETS. PSA Peugeot-Citroën. janvier 2007. (Financement : DSCR)

Ces travaux ont montré la complexité des accidents de piétons et les difficultés pour les reconstruire avec précision. Ils ont permis de préciser et de valider les mécanismes de blessure aux membres inférieurs et de réaliser une analyse critique des impacteurs. Cette recherche a également permis de développer des liens avec des groupes de travail européens et internationaux.

Psychologie du conducteur

Le volant et la norme

Bourdain A., Lidgi S., IFU TMU. 2007. (Financement : DRAST)

Cette recherche visait à mettre en évidence non seulement les modalités du respect des règles du Code de la route et des attitudes à son égard, mais aussi les interprétations et les représentations pratiques des normes sociales de conduite. En effet, la nature normative du cadre d'action des politiques publiques de sécurité nécessite de comprendre les pratiques de l'appropriation des normes et la façon dont se construisent les comportements en situation de conduite automobile.

Des entretiens semi-directifs auprès de 154 conducteurs ont permis de comprendre qu'une situation de conduite peut être considérée comme un système d'action locale éphémère : la conduite automobile s'avère relever davantage de la conformité aux conditions de circulation que de la conformité stricte aux règles du Code, selon les possibles inattentions (fatigue, stress), la relation avec les autres conducteurs, les émotions...

Attention et somnolence au volant

Bronner L. juin 2007. (Financement : DSCR)

Depuis 2004, 150 chercheurs français participent, dans le cadre du PREDIT, à des travaux pour explorer les problématiques de l'attention et de la vigilance. Rassemblés au sein du Réseau éveil, sommeil, attention et transport (RESAT), ils ont publié un « Livre blanc » dressant un état des lieux complet sur cette question. Cet ouvrage résume, pour le grand public et les acteurs de la sécurité routière, les résultats de ces recherches, il peut être commandé sur le site internet de La Documentation française.

Technologie et aides à la conduite

Vision intelligente des zones et itinéraires à risque

Brémond R., LCPC, INRETS, ESEO, Vitec, CETE Ouest, Nexyad, CETE Est, Armines, CEA, Prosign, Lacroix, CG 22, CG 49, CG 91. 2007. (Financement : DRAST)

VIZIR est un projet de l'action concertée SARI, lancée en 2005, et centrée sur le réseau interurbain. Il vise à mettre en place des systèmes de diagnostic et d'alerte (par des indicateurs de risque) liés à une rupture de visibilité ou de lisibilité de la route, notamment en carrefours et en hauts de côte en ligne droite. L'accent est mis sur la recherche de solutions techniques à bas coût en vue d'un déploiement sur le réseau départemental. Des expérimentations sont en cours pour tester les différentes méthodologies de diagnostic.

La première tranche de VIZIR a permis le développement de méthodes d'acquisition de données (véhicule Lara 3D, Ecodyn, observatoire de trajectoires, simulateurs), de divers logiciels de calcul de visibilité (indicateurs de visibilité), et de délivrance de l'information.

Coopération homme-machine pour la prévention des sorties de voie (PREVENSOR)

IRCCyN (CNRS), LIVIC (LCPC), MSIS (INRETS), « Mouvement et Perception » (université de Marseille), REGIENOV (Renault recherche innovation), Peugeot-Citroën automobiles (PSA). 2008. (Financement : ANR)

PREVENSOR est un projet lauréat de l'appel PREDIT GO4 de 2005, financé par l'ANR. L'objectif du projet est une contribution à la conception ergonomique des assistances à la conduite pour la prévention des sorties de voie, par l'élaboration d'une fonction de risque de sortie de voie.

Les travaux, réalisés en situation de conduite réelle et/ou sur simulateur de conduite, ont porté sur l'étude des stratégies d'exploration visuelle et de contrôle latéral du conducteur, ainsi que sur l'identification des indices visuels privilégiés en contrôle latéral. Des outils de mesure de ces indices ont été construits, une fonction de risque a été établie et évaluée, en même temps que différentes modalités d'intervention d'assistance au contrôle latéral en virage. L'expérimentation a montré un contraste entre efficacité et acceptabilité de l'intervention du système, ainsi que des difficultés de reprise en main par le conducteur lorsque le dispositif se trouvait en situation d'invalidité.

Les résultats acquis ont permis la réalisation d'un démonstrateur véhicule, qui sera présenté lors du carrefour final du PREDIT en mai 2008, et proposant plusieurs niveaux de partage de la conduite : avertissement, amorçage moteur, ou mode correctif.

Économie de la sécurité routière

Synthèse bibliographique sur l'économie de la sécurité routière

Mignot D., Johansson F., Lericolais M., LET. 2007. (Financement : DRAST)

Cette synthèse avait pour objectif de préparer un appel à proposition en 2007 sur ce thème. En effet, de telles analyses économiques sont peu nombreuses en France, alors qu'elles peuvent aider à identifier des contraintes et opportunités dans le choix de politiques et contribuer ainsi à réduire encore le nombre et la gravité des accidents routiers.

Les principales pistes de recherche déterminées sont les suivantes : l'impact des accidents sur l'économie, l'impact de l'économie et de l'organisation territoriale sur les risques routiers et sur le devenir des blessés, l'évaluation et le processus de gestion des risques routiers.

Un « Livre blanc » sur ce thème a été publié à La Documentation française en juin 2007 : *Économie de la sécurité routière : enjeux, état des lieux et réflexions prospectives*.

Sécurité des infrastructures

Raisonnement à partir de cas pour contribuer à améliorer l'aménagement du réseau urbain en prenant en compte la sécurité

Desprès S., Ceausu V., Bentebibel R., université Paris XIII, université René-Descartes,

Association de l'INRETS-MA au projet. 2007. (Financement : DRAST)

La finalité du projet était le développement d'un système, qui à partir d'un groupe d'accidents survenus dans un secteur géographique particulier, permette à la fois d'y associer un profil de scénario d'accidents et de fournir un ensemble d'objectifs et de principes d'action à entreprendre pour aménager le secteur étudié.

Ce travail a donné lieu à la réalisation de deux prototypes : le module ACCTOS, permettant d'apparier des scénarios-types d'accidents avec des procès-verbaux d'accidents, et le module SAARA, permettant de construire des propositions d'aménagements. Une plate-forme est à l'étude afin de coupler ces deux outils avec un système d'information géographique.

L'apport des deux prototypes est dans un premier temps une aide matérielle aux chercheurs de l'INRETS en leur permettant de travailler sur un plus grand nombre d'accidents. Par la suite, il devrait constituer une aide aux techniciens des collectivités locales chargés de l'aménagement des voiries.

L'espace des risques routiers

Saint-Gérard T., Laboratoire Geosyscom, université de Caen, INRETS, LMCU. juillet 2007. (Financement : DRAST)

Les connaissances sur le rapport entre formes urbaines, aménagements et sécurité demeurent peu consolidées et essentiellement validées à l'échelle de la conception de détail des infrastructures. Ce projet a pour objectif de passer à une vision plus globale de l'aménagement, en articulant les connaissances des différents acteurs autour d'une plate-forme SIG de tests, concertation et expérimentation de traitements multi-échelles. Le terrain d'étude fixé est la communauté urbaine de Lille métropole.

L'outil d'analyse spatiale ainsi construit sera capable de mettre en relation les caractéristiques physiques de l'espace conjointement avec celles de la mobilité et de la dynamique de la circulation d'une part, et des stratégies d'aménagement mises en œuvre au cours du temps d'autre part, le but étant de le réutiliser à des fins opérationnelles.

Sécurité routière et analyse multiscalaire du territoire

Fleury D., Peytavin J.-F., Brenac T., Medjkane M., Saint-Gérard T., Blondel C., Millot M., Delpierre J., Sauvaget S., INRETS MA, Geosyscom, université de Caen, CETE d'Aix-en-Provence, CETE Nord-Picardie. décembre 2007. (Financement : DRAST)

En lien avec le projet « L'espace du risque routier », cette recherche consiste à extraire de travaux bibliographiques et d'entretiens des connaissances sur la sécurité utilisable dans une approche territoriale, expliciter l'expertise des techniciens de Lille métropole, et à en déduire ce qui serait nécessaire pour analyser des situations cartographiées.

En particulier, la conception des zones 30 est une politique majeure d'aménagement de Lille métropole. Cette étude les a analysées selon une typologie en sept catégories. Les accidents ont été cartographiés sur les zones 30 avant

et après aménagement. Les résultats ne montrent pas de différence entre les évolutions constatées sur ces zones et sur le réseau des voies à faible trafic de Lille métropole. Ils seront cependant affinés par l'analyse quantitative et par des approches qualitatives pour mieux connaître les situations avant et après aménagement.

Quels aménagements pour une conduite modérée ? Quelques pistes de réflexion à partir de l'étude d'un grand axe de circulation en région parisienne

Stransky V., Lagnado F., El Khedri N., Princeton J., Ripa X., Zago R., Institut d'urbanisme de Paris, École nationale des Ponts et Chaussées, INRETS. juin 2007. (Financement : DRAST)

L'objectif de ce travail était l'identification d'éléments d'aménagements et d'environnements visuels susceptibles d'avoir une influence sur le comportement des conducteurs, en termes de vitesse. À partir d'un recueil de données (vitesses, caractéristiques des tronçons, photos, densités urbaines, ...) sur un grand axe de circulation en région parisienne, une hiérarchisation des variables ayant un effet sur la vitesse a été proposée.

La vitesse pourrait ainsi être décroissante avec : des stationnements à 90° le long de la voie, un bâti environnant haut, une largeur optique de la route perçue par le conducteur faible, tandis que la présence de piétons sur les trottoirs, la densité de carrefours « en T » et la densité de sorties de garage n'auraient qu'une faible probabilité d'influer sur la vitesse.

Cependant, ces résultats sont à prendre avec précaution (cf. difficultés pour isoler l'effet d'une variable donnée sur la vitesse), et nécessiteraient des approfondissements.

Sécurité des transports

Fertilisation croisée sur la sécurité des transports guidés et routiers

Salomon D., D'Arcimoles M., Risques et Intelligence. janvier 2007. (Financement : DRAST)

Il s'agissait là d'un séminaire de fertilisation croisée sur la sécurité des transports guidés et routiers. Le but était de susciter des propositions de manières selon lesquelles les méthodes utilisées pour la sécurité des transports guidés pourraient être transposées dans le domaine routier, et inversement.

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 :

- rassembler et développer les connaissances scientifiques par une approche globale du système des transports ;
- assurer des missions d'expertise et de conseil (notamment aide à la décision) ;
- contribuer à l'effort général de l'enseignement supérieur ;
- valoriser les résultats de recherche dans le cadre de partenariats économiques.
- diffuser les connaissances acquises auprès d'un large public.

L'Institut, d'un effectif d'environ 500 collaborateurs permanents, est organisé en dix-huit unités de recherche réparties sur cinq 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 LBMC 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.

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 mécanique des chocs (LBMC)

Les recherches développées au LBMC (unité mixte avec l'université de Lyon 1) concernent principalement :

- la « caractérisation des matériaux biologiques » pour améliorer la bio-fidélité des modèles numérique de l'être humain ;
- l'étude de la tolérance humaine et la modélisation numérique du corps humain en choc pour la protection des usagers des transports ;
- les recherches appliquées dans le domaine de la protection des usagers vulnérables (enfants, passager debout, personne à mobilité réduite...) ;
- la problématique des « crash test virtuels » ;
- la modélisation et la simulation numérique pour l'ergonomie et la conception des produits ;
- la modélisation biomécanique pour l'orthopédie, la médecine du sport et de réadaptation fonctionnelle et l'ergonomie physique.

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

Road crash casualties: characteristics of police injury severity mis-classification

Amoros E., Martin J.L., Chiron M., Laumon B., The Journal of Trauma : Injury, Infection, and Critical Care, 2007, 62 (2), 482-490

Les chiffres officiels des victimes de la route proviennent de déclarations auprès des forces de l'ordre. Le Registre du Rhône, basé sur les structures hospitalières, constitue un second recensement. Le classement de la gravité par les forces de l'ordre est comparé à un classement médical, sur 14 342 blessés non décédés, communs aux deux sources, sur la période 1997-2001. Il ressort que les différences de classement dépendent de la gravité des blessures, du type d'usager (piétons et deux-roues motorisés souvent surclassés), du type de force de l'ordre, et de l'année : baisse des différences de sur-classement mais hausse des différences de sous-classement.

Estimating non-fatal road casualties in a large French county, using the capture-recapture method

Amoros E., Martin J.-L., Laumon B., Accident Analysis and Prevention, 2007, 39 (3) : 483-490

Dans le département du Rhône, les forces de l'ordre dénombrent 4 135 blessés (non décédés) par accidents de la route en 2001, et le Registre 10 636. Il est identifié 3 112 blessés communs ; un certain nombre de blessés échappent à une source de recensement, voire aux deux. La méthode de capture-recapture permet d'estimer leur effectif, sous certaines conditions. Entre autres, nous tenons compte des facteurs de sous-enregistrement les plus importants : gravité des blessures, type d'usager (piéton, cycliste, deux-roues motorisés, automobiliste, autre), et présence/absence de tiers dans l'accident. Il est ainsi estimé que 3 835 blessés manquent, soit un total de 14 471 blessés.

Bilan du suivi de la population de la cohorte ESPARR six mois après l'accident

Hours M., Fort E., Bernard M., Charnay P., Sancho P.-O., Boisson D., Laumon B., SOFMER, Saint-Malo, 2007

Étude de suivi d'une population d'accidentés de la route dans le Rhône (ESPARR) est une étude de cohorte prospective de victimes d'accidents de la route, basée sur une inclusion systématique des accidentés en temps réel et un suivi dans le temps (six mois, un an, trois ans et cinq ans après l'accident), permettant d'étudier les conséquences médicales, sociales, familiales de l'accident sur les victimes et leur famille. Ce travail s'intéresse à la vie de l'accidenté six mois après l'accident.

Diseases, consumption of medicines and responsibility for a road crash: a case-control study

Hours M., Fort E., Charnay P., Bernard M., Martin J.-L., Boisson D., Sancho P.-O., Laumon B., (SOUMIS)

Le rôle des facteurs de risque médicaux dans les accidents fait l'objet d'un vif débat. Dans la mesure où la voiture est un élément de socialisation et d'indépendance important, il nous a paru important de rechercher si les facteurs médicaux augmentent le risque d'accident corporel, en comparaison avec les facteurs de risque majeurs bien connus (alcool, vitesse...). Une étude cas-témoin a été réalisée au sein de la cohorte ESPARR (733 conducteurs blessés). Les cas sont les sujets qui sont partiellement ou totalement responsables de leur accident ; les témoins sont les conducteurs non responsables. Les cas sont plus souvent affectés par la fatigue, et ont plus souvent consommé de l'alcool. Le seul facteur médical augmenté est la présence d'une hypertension artérielle. Une association entre la consommation d'antidépresseurs et la responsabilité est également observée.

Le traumatisme crânien léger et le stress post-traumatique – Évaluation des patients de la cohorte ESPARR, six mois après leur accident

Hours M., Charnay P., Fort E., Bernard M., Bonnavion V., Boisson D., Sancho P.-O., Laumon B., SOFMER, Saint-Malo, 2007

Ce travail, réalisé dans le cadre de la cohorte ESPARR s'intéresse au stress post-traumatique (SSPT) évalué six mois après l'accident dans la population ESPARR atteinte d'un traumatisme crânien (TC) léger. Les TC légers sont les accidentés traumatisés crâniens ayant un score de Glasgow compris entre 13 et 15 et une absence de perte de connaissance ou inférieure à 15 minutes.

Le diagnostic de SSPT a été établi à partir des réponses au Post-traumatic Stress Disorder Checklist Scale administré en français. Les variables significativement associées au SSPT sont le sexe (risque multiplié par deux), l'âge, la gravité (risque multiplié par deux), la consommation d'antidépresseur avant l'accident et le fait de se souvenir de l'accident.

Attitudes associated with behavioral predictors of serious road traffic crashes: results from the GAZEL cohort

Nabi H., Salmi L.-R., Lafont S., Chiron M., Zins M., Lagarde E., Inj Prev, Volume : 13 Issue : 1, Page : 26-31 Year : 2007

L'étude teste l'hypothèse d'un lien entre accidents de la circulation et attitudes envers la sécurité routière. Plus de 13 000 membres de la cohorte GAZEL ont répondu à un questionnaire sur la sécurité routière en 2001. Les accidents de la circulation (corporels ou matériels graves) ont été recueillis au cours des trois années suivantes dans le questionnaire annuel de la cohorte. Les prédicteurs d'accidents ont été évalués dans un modèle linéaire généralisé de Poisson, avec variables dépendantes du temps. Après ajustement sur les facteurs de confusion, les meilleurs prédicteurs d'accidents graves étaient le dépassement des limites de vitesse sur route, l'usage du téléphone portable en conduisant, et le fait de conduire en ayant sommeil. Les infractions au Code de la route (deux premiers facteurs de risque) étaient fortement associées à des attitudes mentales opposées au renforcement des limitations de vitesse.

The recent dramatic decline in road mortality in France: how drivers' attitudes towards road traffic safety changed between 2001 and 2004 in the GAZEL cohort

Constant A., Salmi L.-R., Lafont S., Chiron M., Lagarde E., Health Educ Res, 2007

Une baisse des accidents corporels a été observée en France, concomitamment avec le renforcement du système contrôle-sanction.

Les objectifs de l'étude étaient d'évaluer les changements d'attitudes vis-à-vis des actions de prévention des accidents de la route en France entre 2001 et 2004 et d'identifier les facteurs associés à une amélioration des attitudes envers ces actions. En 2001 et 2004, 9 216 participants ont répondu à un questionnaire sur la sécurité routière. Nos résultats suggèrent que le renforcement

de la réglementation du trafic s'est accompagné d'un renforcement de l'adhésion à cette réglementation. Même si l'accord pour de nouveaux renforcements a commencé à décroître légèrement en 2004, une majorité de notre population d'étude est restée en faveur d'un renforcement de la loi pour l'alcool et la vitesse.

Politique de sécurité routière

L'automatisation des contrôles de vitesse en Grande-Bretagne : entre révolution technique et continuité administrative

Carnis L., INRETS, Groupe d'analyse du risque routier et de sa gouvernance (GARIG)

Au début des années 1990, la Grande-Bretagne a déployé un programme national de contrôle des vitesses qui comprend plus de 5 000 lieux de contrôles. Ce dispositif constitue « une révolution technique » aux résultats probants : réduction des vitesses et amélioration du bilan routier. Le dispositif s'articule autour d'une organisation originale : des partenariats locaux qui autofinancent leur fonctionnement. Le *Speed Camera Programme* constitue un exemple de mise en œuvre d'une politique influencée par la nouvelle gestion publique, laquelle partage des points communs avec le modèle d'organisation des forces de police. En somme, la révolution technique se serait accommodée d'une continuité administrative.

Le contrôle automatisé de la vitesse : une machine à remonter le temps ? Une analyse comparée France/Grande-Bretagne

Carnis L., Hamelin F., Revue politiques et management public, volume 25, n° 2, juin 2007, pp. 103-128

La France et la Grande-Bretagne ont développé des systèmes de contrôle automatisé de la vitesse en s'appuyant sur des technologies et des schémas organisationnels distincts. L'introduction récente et rapide du CSA en France opère une révolution administrative et obtient des résultats remarquables. Mais, cette politique va à rebours des efforts de décentralisation de la politique entrepris depuis vingt ans. L'expérience britannique s'inscrit dans un processus plus ancien et plus progressif d'automatisation. Initialement adossé aux autorités locales, ce système a connu une restructuration et le nouveau système de gouvernance introduit un renforcement des interventions gouvernementales. Ainsi, l'automatisation a, par des voies différentes, renforcé les techniques de gouvernement traditionnelles et laisse peu de place au développement de relations moins asymétriques entre administration et usagers.

Revue de littérature internationale sur le contrôle automatisé de la vitesse

Carnis L., Hamelin F., rapport DSCR /INRETS, juillet 2007, 64 pages

Dans ce rapport, les auteurs effectuent une lecture parallèle de la littérature experte et scientifique consacrée aux expériences étrangères de contrôle automatisé de la vitesse, à partir des regards distincts de l'économiste et du politiste. Si ceux qui ont écrit sur le contrôle automatisé ne sont qu'à de rares exceptions des spécialistes de ces domaines, leurs

études soulèvent cependant des questions qui intéressent très directement les analyses économique et politique de l'action publique. La question de l'acceptation du dispositif par ses publics est celle qui intéresse le plus directement la science politique. Quant aux analyses économiques, elles sont généralement développées dans un contexte de réforme néo-managériale. La Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande constituent ainsi trois laboratoires qui ont mené une approche économique de leur programme de contrôle automatisé.

Les radars et nous. Regards croisés sur l'acceptation du contrôle automatisé des vitesses par les Français

Hamelin F. (sous la direction de), Paris, L'Harmattan, collection « Logiques sociales », février 2008, 296 pages

On attribue, aujourd'hui, un rôle majeur au CSA dans la baisse des vitesses pratiquées, du nombre des accidents et des victimes de la route. Le système connaît néanmoins des ratés et incarne pour certains un tournant répressif dans la prise en charge de l'insécurité routière. Une des questions posées par le déploiement de ce dispositif est alors celle de son acceptation par les usagers de la route et par les agents chargés de sa mise en œuvre. Les contributions réunies y répondent, en croisant des questionnements propres à la science politique, à la sociologie et à la psychologie sociale. Si elles confirment la bonne acceptation du dispositif, au cours de sa phase de déploiement, et en font ressortir les principaux facteurs, elles mettent aussi en évidence les caractères fragiles et conditionnels de l'acceptation.

Territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de mobilité

Yerpez J. (sous la direction de), actes de la plate-forme intégratrice 2005-2006, Les Collections de l'INRETS, Actes n° 103, 2007, 128 pages

L'objectif de la plate-forme intégratrice (PFI) de l'INRETS territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité est de partager les travaux qui intègrent la dimension territoriale. À l'INRETS, les recherches intégrant cette dimension concernent particulièrement la mobilité, la sécurité routière, l'aménagement et l'environnement. Cet ouvrage présente quelques aspects du travail des deux premières années de la PFI (2005-2006). Il propose un panel de communications qui rend compte de la diversité des approches et de différentes recherches mises en débat au sein de la PFI. Des articles concernant directement les questions de sécurité routière, d'autres approches « socles » permettent de comprendre les espaces sociotechniques, les fonctionnements territoriaux, « en amont » des questions de sécurité routière.

Psychologie du conducteur, ergonomie cognitive

Jeunes en danger. Les familles face aux conduites à risques

Assailly J.-P., éditions Imago, novembre 2007

Cet ouvrage conclut un travail théorique à propos des influences de l'environnement familial sur les trois

principaux mécanismes sous-jacents aux infractions et aux accidents des jeunes usagers de la route : la prise de risques, l'entrée dans l'addiction et la transgression des règles. Cinq dimensions de l'environnement familial sont analysées : les facteurs génétiques, les conséquences à long terme du type d'attachement parent/enfant, les effets des évolutions de la structure familiale et des événements de la vie, l'imitation et la transmission des comportements routiers des parents, le style éducatif des parents et le contrôle qu'ils parviennent à maintenir sur les comportements du jeune entre 15 et 25 ans.

Analyse de traces d'activité pour la modélisation cognitive : Application à la conduite automobile

Georgeon O., thèse

À l'intersection de l'ergonomie cognitive et de l'informatique, ce travail de thèse vise à analyser l'activité de conduite automobile à partir de données d'observation collectées avec le véhicule instrumenté du LESCOT. Les observations recueillies constituent des « traces d'activité » qui incluent différentes sources (actions sur les pédales, volant, vitesse, GPS, oculomètre, télémètre, interview, etc.). Une méthodologie et un outil informatique ont été développés afin de permettre d'analyser ces traces dans le but de réaliser une modélisation cognitive du conducteur. Cette approche permet d'identifier des schémas tactiques de comportements.

Fonctions exécutives et conduite automobile. Étude dans le vieillissement normal et dans la maladie d'Alzheimer

Étienne V., thèse

Les fonctions exécutives (FE) représentent un ensemble des processus de haut niveau cognitif, qui opèrent dans les situations non routinières, conflictuelles ou complexes. Il s'est agi d'étudier comment les trois composantes des FE, que sont l'inhibition, la flexibilité mentale et la mise à jour des informations en mémoire de travail, évoluent dans le vieillissement et quel rôle elles ont dans l'activité de conduite. Dans ce but, une étude combinant une évaluation neuropsychologique classique de ces FE et des expérimentations sur simulateur de conduite les impliquant a été proposée à trente conducteurs âgés de 18 à 30 ans, vingt-neuf conducteurs âgés de plus de 65 ans et dix patients en stade précoce de maladie d'Alzheimer.

The Influence of In-Vehicle Information Systems on driver behaviour and road safety: Synthesis of existing knowledge

Brusque, C. (Ed), Les Collections de l'INRETS – Synthèse Inrets n° 54, INRETS, Paris, 112 pages.

Cet ouvrage collectif a été élaboré dans le cadre de l'action COST 352 Influence of in-vehicle information systems on road safety requirements. Il synthétise les connaissances actuelles concernant les effets sur la conduite des systèmes d'information et de communication, que l'information délivrée par le système, n'ait pas de lien direct avec la tâche de conduite (comme les conversations téléphoniques, la consultation d'e-mails, l'écoute de la radio) ou qu'elle soit liée à la gestion du déplacement

(comme l'accès à des informations trafic, météo, de navigation ou de guidage).

Cognitive modelling and computational simulation of drivers mental activities. In Modelling driver behaviour in automotive environments: Critical issues in driver interactions with intelligent transport systems

Cacciabue, P.C. (Ed). Springer, London, pp. 317-345. Bellet T., Bailly B., Mayenobe P., Georgeon O.

Ce chapitre d'ouvrage présente le programme COSMODRIVE (COgnitive Simulation MODEL of the DRIVER) conduit au LESCOT dans l'objectif de simuler les activités mentales du conducteur automobile. Le cœur de cette recherche porte sur la modélisation des représentations mentales qu'élabore le conducteur de son environnement. Cette représentation n'est pas une copie conforme de la réalité objective. C'est un modèle simplifié et déformé du réel, une interprétation – implicite ou explicite – élaborée à un instant précis, en fonction des buts que le conducteur poursuit, de l'expérience qu'il possède et des ressources attentionnelles qu'il mobilise pour la conduite. L'objet de ce chapitre est de décrire l'ensemble des travaux du laboratoire dédiés à l'analyse des représentations, qu'il s'agisse des méthodologies d'investigation scientifique mises en place, des résultats expérimentaux obtenus, ou des modélisations informatiques développées pour la simulation cognitive.

Analysis of the individual factors affecting mobile phone use while driving in France: Socio-demographic characteristics, car and phone use in professional and private contexts

Brusque, C., Alauzet, A., Accident Analysis & Prevention 40 (1) : 35-44

Afin de mieux connaître la population des conducteurs qui téléphonent en conduisant, une enquête par questionnaire a été réalisée sur un échantillon de 1973 personnes, représentatif de la population française. Les facteurs explicatifs de ce comportement ont pu être mis en évidence à partir d'une série de régressions logistiques. D'une part, les caractéristiques sociodémographiques des conducteurs et d'autre part, leurs pratiques de la conduite et de la téléphonie mobile à titre privé ou professionnel, ont été considérées afin de préciser le rôle des contraintes professionnelles dans l'usage du portable au volant.

Biomécanique

Validation of net joint loads calculated by inverse dynamics in case of complex movements: Application to balance recovery movements

Robert T., Chèze L., Dumas R., Verriest J.-P. Journal of Biomechanics, Vol. 40 (11), pp. 2450-6

L'objectif général de cette recherche est de fournir un outil de simulation permettant d'évaluer et de limiter les risques encourus par des passagers de transport en

commun debout en cas de brusque décélération. Cet outil s'adresse tant aux concepteurs de véhicules, afin de pouvoir minimiser la nocivité d'un nouvel aménagement intérieur, qu'aux législateurs, en vue d'une éventuelle normalisation. Dans ce cadre, une partie expérimentale réalisée avec des volontaires a permis de mettre en évidence et de mesurer la réactivité (couples articulaires) des personnes en réponse à la perturbation. Un modèle numérique complet en combinant les deux aspects (cinématique inerte et réactivité) a été réalisé et validé. Le modèle final obtenu rend compte de la cinématique du rattrapage (ou de la perte) d'équilibre des passagers debout suite à une brusque décélération. Ces recherches s'inscrivent dans le cadre de collaboration avec la SNCF et du projet européen Safeinteriors.

À database of ingress/egress motions of elderly people

Chateauroux E., Wang X., Trasbot J., (Renault). Conference and Exposition of Digital Human Modeling for Design And Engineering, Seattle, États-Unis, 12-14 juin 2007, SAE International, NO 2007-01-2493, 8 pages

Dans le domaine de la conception ergonomique de matériels de transport, l'utilisation de modèles numériques de l'opérateur humain devrait à terme faciliter considérablement le processus d'élaboration des produits. Les recherches menées au LBMC, notamment dans le cadre du projet HANDIMAN, sur la « caractérisation de la déficience motrice et modélisation du mouvement d'accessibilité automobile des personnes âgées en vue de leur simulation au moyen d'un mannequin numérique » se place dans ce contexte. Elles visent à intégrer le facteur d'âge dans les modélisations. Les objectifs sont de comprendre les effets du vieillissement sur la motricité, de simuler les mouvements de personnes âgées et d'appréhender leurs difficultés.

Conditions of possible head impacts for standing passengers in public transportation: an experimental study

Robert T., Beillas P., Maupas A., Verriest J.-P., (INRETS). International Journal of Crashworthiness, Vol. 12, N° 2 pp. 1-9

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

Le SETRA est un service technique du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. Son champ d'action recouvre l'ensemble du domaine routier interurbain, dont les ouvrages d'art et les dépendances associées (hors les tunnels) :

- planification et conception des infrastructures ;
- équipement, exploitation et entretien des réseaux routiers ;
- lutte contre l'insécurité routière ;
- prise en compte des impacts sur l'environnement.

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

Récemment, ce champ d'action s'est élargi aux autres modes de transport et à l'intermodalité pour une approche globale des déplacements.

La mission fondamentale du SETRA est de produire et de diffuser l'état de l'art français dans son domaine d'action, tout en se situant dans une problématique de systèmes alternatifs de transport.

Dans le domaine de la sécurité routière, le SETRA poursuit plus particulièrement les objectifs suivants :

- organiser et gérer les systèmes d'information permettant une meilleure connaissance de l'accidentologie et poursuivre l'étude et le renseignement d'indicateurs ;
- élaborer les outils méthodologiques prenant en compte le comportement des usagers par rapport à l'infrastructure et aux divers aménagements de sécurité mis en place ;
- définir et soutenir le déploiement de démarches visant à améliorer la sécurité routière ;
- communiquer sur nos méthodes, confronter les pratiques à l'international, et y défendre les positions françaises ;
- évaluer les politiques, procédures et méthodes en place, capitaliser les résultats pour améliorer les méthodes ;
- développer un partenariat avec les collectivités territoriales pour répondre à leurs attentes ;
- contribuer à la mise au point puis à l'évaluation des dispositifs de contrôle automatisé des infractions.

La plupart des études mentionnées ci-après sont (ou seront) disponibles soit sur le site internet du SETRA, soit sur la base de données interne au ministère « ISA2 » (<http://intranet2.Setra.i2l-4-1-ISA2-base-du-service-.htm>) ou auprès des personnes ou services mentionnés.

Accidentologie statistique

Étude de la spécificité des mois de l'année dans l'accidentologie nationale : étude de l'évolution des coefficients saisonniers sur 1970-2005

Simonet T., Vervialle F. et CETE Normandie-Centre

Cette étude analyse les données d'accident pour rechercher les caractéristiques selon les mois en particulier l'opposition été/hors été et pour dégager les enjeux de sécurité routière.

L'exploration multidimensionnelle du fichier accidents par l'analyse des données montre une spécificité de chaque mois de l'année, en particulier une nette différenciation entre les mois d'été et hors été, entre les périodes diurne et nocturne. Elle met en relief l'accidentologie spécifique des piétons les mois d'hiver, des accidents d'été, des mois de mi-saison.

La sécurité des infrastructures

Lisibilité de la route et comportement du conducteur, étude des aménagements réalisés sur la RN23

Bommel A., Note d'information SETRA n° 81

Le Laboratoire d'anthropologie appliquée (LAA) de l'université René-Descartes (Paris V) a réalisé une

étude a posteriori des effets sur le comportement des conducteurs de certains aménagements mis en place sur la RN23 entre 1998 et 2001. Ces aménagements spécifiques, situés sur le tronçon en Loire-Atlantique de la section d'étude (Nantes-Angers), résultent d'un diagnostic de lisibilité de la route effectué par le CETE de l'Ouest. L'objectif de l'évaluation du LAA était de voir l'impact probable de ces aménagements sur les ressentis et le comportement des usagers à partir de l'analyse de leurs stratégies visuelles et des variations de charge de travail. Afin d'évaluer complètement cette application de la méthode de lisibilité de la route, le CETE de l'Ouest a procédé à une étude des aménagements réalisés et de la sécurité de l'itinéraire à travers une analyse des pratiques des vitesses et de l'accidentologie. Cette note d'information présente de façon synthétique les résultats et perspectives de l'étude du LAA en les corrélant avec les résultats de l'analyse d'accidentologie « post-aménagements » du CETE de l'Ouest.

Contrôle de sécurité des projets routiers – construction et premières exploitations d'une base de données nationale des audits avant mise en service

Nicole L., SETRA, CETE Méditerranée

Le principe du contrôle de sécurité des projets routiers a été décidé par le CISR de 1997 ; son déploiement l'a été lors du CISR du 25 octobre 2000. Un rapport sur l'exploitation de quarante audits sur la MIGT 11 a été rédigé en juin 2005. En 2006, un dispositif de capitalisation des enseignements à partir des audits a été mis en place. Le recensement des données (rapports d'audit exploitables) et leur exploitation s'est poursuivie en 2007.

Le présent rapport d'étude explicite la démarche de capitalisation et de constitution de la base de données et livre les premiers enseignements pouvant être tirés de l'analyse des 258 audits avant mise en service répertoriés dans la base.

Prévention et traitement des prises à contresens (à paraître en 2008)

Chassande-Mottin R. (SETRA), Lemoine D. (CERTU)

Ce document constitue le rapport final du groupe de travail sur la lutte contre les prises à contresens sur les voies à chaussées séparées. Il fait la synthèse de ses réflexions d'août 2003 à juin 2007. Il traite de la lutte, de la prévention et du traitement des prises à contresens sur les voies à chaussées séparées. Il s'adresse aux différents acteurs susceptibles d'intervenir, aussi bien dans la réalisation de projets d'aménagement que dans la gestion de voiries. Il regroupe des recueils d'expériences, des savoirs, des savoirs-faire en la matière et contient les propositions du groupe de travail en termes de prévention ou de solutions.

Ce document aidera les différents acteurs concernés (DIR, DRE, CETE, IGR, SETRA, DGR, DSCR, conseils généraux, société concessionnaire d'autoroute, communes...) à traiter la problématique des prises à contresens, enjeu quantitatif faible mais à forte gravité et fortement médiatisé, sur la base de solutions adaptées à chaque cas particulier.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS (CERTU)¹⁰

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.

Politique de sécurité routière

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

Nouvier J., Treve H. et un groupe d'experts réunis par l'OCDE-CEMT, 2007, 306 pages

Compte tenu des effets négatifs de la vitesse, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) et la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), ont décidé de lancer un groupe de réflexion commun en 2004.

Les conclusions de ce groupe, présidé par Jacques Nouvier, ont été publiées dans un document de 280 pages environ, qui fait le tour de la question, grâce à la contribution d'experts de seize pays différents.

La synthèse de ce document est disponible sur le site de l'OCDE, en français et en anglais.

Par ailleurs, ce document a été l'occasion de nombreux articles, dans la presse française (*Revue de la sécurité routière*, *Équipement magazine*, *Technicités*, *Le Progrès de Lyon...*) et étrangère *Traffic Technology International*.

Actes de la journée AMF CERTU « sécurité routière que peuvent faire les maires ? » de Saint-Germain-en-Laye le 11 octobre 2007

Hiron B., CD-Rom 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 chartre 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 2007, s'est déroulée la journée de Saint-Germain-en-Laye pour la région Île-de-France.

La sécurité routière dans les plans de déplacement urbains : approche et méthode

Christian B., de Solere H., guide CERTU septembre 2007, 136 pages + CD-Rom

L'un des objectifs forts des PDU est la sécurité routière. Ce guide fournit des réponses aux questions qui se posent

aux élus et techniciens, chargés des PDU. Élaboré par le CERTU, en partenariat avec l'INRETS, les CETE et des professionnels directement en charge des PDU, ce guide s'adresse en priorité aux responsables politiques, aux chefs de projet PDU et aux techniciens de la sécurité. Il propose des solutions pour prévenir et traiter les accidents de la circulation en agglomération. Il met en lumière les liens étroits entre l'objectif « sécurité » et les autres objectifs du PDU dont le développement va souvent de pair, comme la multimodalité, le partage de la voirie, la qualité de vie...

Les usagers vulnérables

Diagnostics d'accessibilité urbaine, analyse comparative de cas et propositions

Dejeammes M., dossier CERTU, janvier 2007, 71 pages

Si la politique d'accessibilité est une exigence depuis plusieurs années, elle devient encore plus importante aujourd'hui car la loi « sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 rappelle et développe les obligations des acteurs de la ville envers cette population plus vulnérable. Dans le cadre du programme transversal « Ville accessible à tous », le CERTU propose aux services de l'État et aux collectivités locales des outils permettant de mieux aborder cette thématique de l'accessibilité. L'objectif de cet ouvrage est de présenter aux communes des analyses de cas réalisés et des éléments de méthode pour se lancer dans un diagnostic d'accessibilité urbaine, première étape de la réalisation d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des établissements recevant du public.

L'enfant et la rue

Robin des Villes, Réagir L'Enfant et la Rue ainsi que l'Institut national pour la sécurité des enfants, hors collection avril 2007, 48 pages

Cet ouvrage est l'occasion de présenter les principaux messages à retenir pour éduquer et sensibiliser les enfants, mais aussi les adultes aux différents dangers en tant que piétons. Il permet de diffuser encore plus largement cette culture spécifique et tordre le cou à certaines idées reçues.

Technologie et sécurité routière

Télématique et sécurité routière

Nouvier J.

Ce thème est l'un des thèmes structurants retenus pour le site internet : transport-intelligent.net, mis en place par le CERTU. C'est aussi un des thèmes du CD-Rom « Transport intelligent » en français, anglais et chinois, pressé pour le congrès ITS mondial de Pékin en 2007.

Éléments de connaissance

Savoir de base en sécurité routière, milieu urbain

Nuytens N., fiches de cas CERTU et SETRA

Une collection de fiches a été mise en téléchargement sur le site internet du CERTU. Elle vise à porter à la connaissance

10. 9, rue Juliette-Récarnier 69456 Lyon Cedex 06.

du plus grand nombre des savoirs de base de la sécurité routière. Les fiches mises en téléchargement en 2007 sont : les obstacles en milieu urbain, les poids lourds, sécurité et hiérarchie des voies urbaines, la visibilité, les chicanes urbaines implantées en entrée d'agglomération. D'autres fiches sont en préparation.

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.

Les trente-cinq 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 (instrumentation, expérimentation, analyse).

Et ceci pour les catégories d'usagers suivantes :

- piétons ;
- véhicules légers ;
- poids lourds ;
- bus et autocars ;
- deux-roues motorisés.

Accidentologie qualitative

Étude sur les PVM 2004 poids lourds

Phan V. (CEESAR), étude financée par le BEA-TT

Cette étude concerne l'analyse des accidents impliquant au moins un poids lourd. Une base de données de 405 cas a été constituée afin d'analyser les mécanismes intervenus comme cause ou facteur aggravant, ces données concernent les conditions générales (climat, période...), l'infrastructure, la conduite du véhicule et le poids lourd lui-même.

LE LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES (LCPC)¹²

Le LCPC 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 et de l'équipement.

Fort d'un effectif de 550 collaborateurs permanents, le laboratoire est organisé en 18 unités de recherche réparties sur quatre sites. Parmi ces unités, quatre travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : la division ESE implantée à Paris, la division ESAR, implantée à Nantes, le LIVIC à Satory et la division MI localisée à Paris et Nantes. Le LCPC collabore, de façon étroite et permanente, avec les huit CETE et, en leur sein, avec les dix-sept LRPC. Sur la problématique de la sécurité routière, il entretient des collaborations avec différents organismes, notamment l'INRETS.

Division exploitation signalisation éclairage (ESE)

La division ESE contribue à la sécurité routière, par ses recherches dans les domaines de l'exploitation du trafic, des poids lourds et du pesage en marche, des équipements de la route (métrologie du trafic et signalisation), de la visibilité, et de l'éclairage.

Division entretien sécurité et acoustique routière (ESAR)

La division ESAR participe au développement des connaissances qui concernent la gestion des infrastructures routières, et sur les problématiques de sécurité routière, elle contribue à la caractérisation de l'adhérence et de son influence sur la contrôlabilité des véhicules.

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

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

Division métrologie et instrumentation (MI)

Cette unité mène des recherches sur les méthodes physiques utiles aux domaines des ouvrages d'art, de la géotechnique et aux routes. Dans le champ de la sécurité routière, elle développe des méthodes de traitement d'images et de géolocalisation utilisées pour caractériser la sécurité des routes et aider au développement de la localisation précise des véhicules.

Six équipes de recherches associées interviennent dans le champ de la sécurité routière :

- l'ERA 12 (Lyon) pour l'adhérence et les diagnostics de sécurité des routes ;
- l'ERA 17 (Angers) en exploitation du trafic par le développement d'outils et de méthodes de caractérisation du trafic ;
- l'ERA 27 (Strasbourg) intervenant en optique et en traitement d'images pour le développement des outils et méthodes de caractérisation de la route ;
- l'ERA 31 (Nancy) en exploitation de la route sur le champ de la viabilité hivernale ;
- l'ERA 33 (Saint-Brieuc) pour la connaissance des comportements des usagers ;
- l'ERA 34 (Rouen) en accidentologie et sur la connaissance des trajectoires des différents véhicules circulant sur les différents réseaux.

11. 132, rue des Suisses 92000 Nanterre site www.ceesar.fr

12. 58, Boulevard Lefebvre 75015 Paris.

La sécurité des infrastructures

L'orientation prioritaire n° 1 du contrat quadriennal État/LCPC 2006-2009 concerne les apports des infrastructures routières à la sécurité routière, avec une approche fondée sur l'étude fine des interactions entre les véhicules, les infrastructures et les conducteurs (VIC), au travers de l'observation des trajectoires et de leur étude en fonction des caractéristiques du triptyque VIC.

Les objectifs sont de contribuer à améliorer la conception, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures routières en favorisant l'adéquation entre le comportement des usagers et les caractéristiques routières. Les recherches prennent en compte des environnements climatiques et des conditions de trafic variables. Elles visent à terme l'ensemble des usagers de la route : poids lourds, véhicules légers, deux-roues et piétons.

Le programme de recherche associé (dit programme K) est structuré en six opérations de recherche thématiques et il fait appel à l'ensemble des équipes définies ci-dessus.

L'opération **outils pour l'exploitation de la route** (animée par Jean Livet ERA 31) s'est close fin 2007, l'un des résultats les plus innovants de l'année 2007 est la mise en œuvre d'une nouvelle technologie de mesure de la concentration des fondants routiers sur la route. Un séminaire de présentation des principaux résultats de l'opération aura lieu le 28 mars 2008 au LCPC paris.

L'opération **trucks** (pilotee par Victor Dolcemasclo ESE) est également en cours de clôture. L'adaptation du logiciel Alertinfra (algorithme de déclenchement d'alertes à partir de valeurs seuil de certaines caractéristiques routières (tracé, géométrie, adhérence) élaboré à partir des relations statistiques entre accidents et les caractéristiques citées) à la situation des poids lourds est un produit destiné aux gestionnaires routiers. Son enrichissement et sa validation seront prolongés avec la future opération PLINFRA.

Météorologie des trajectoires et du trafic (2005-2008) : animée par E. Violette (ERA 34). Les trajectoires des véhicules sont des grandeurs mesurables qui sont choisies comme révélateur des comportements des véhicules et de leur conducteur dans leur contexte : route et conditions de conduite.

Visibilité et sécurité routière (2006-2008) : animée par V. Ledoux (ESE) et P. Charbonnier (ERA 27) met au point des outils de caractérisation de la visibilité offerte par la route et de sa signalisation dans les conditions de jour et de nuit, notamment avec le projet SARI/VIZIR.

Adhérence et contrôlabilité (2006-2009) : animée par A. Coiret (ESAR). L'opération vise à déterminer l'impact des caractéristiques des infrastructures routières sur les conditions de réalisation des pertes de contrôle d'un véhicule.

Risques routiers (2006-2009) vise à identifier des risques de conduite liés aux caractéristiques de la route, à la météorologie, au comportement du conducteur, et au véhicule afin de proposer des indicateurs de risque aux gestionnaires routiers et aux équipementiers de véhicules pour l'information embarquée.

PL INFRA (2008-2011) a pour objectif d'améliorer la sécurité du trafic et des infrastructures vis-à-vis des risques liés aux poids lourds, et de limiter les impacts du transport routier de marchandises sur les infrastructures et l'environnement.

Prévision et alertes de situations météorologiques dégradées (PALM) : cette opération est en préparation en vue d'un lancement en 2009. Son objectif est le développement d'outils de détection et de prévision de l'état de surface de la chaussée (mouillé, neige et verglas).

Technologie et aides à la conduite

Dans ce domaine, le LCPC a participé à différents projets du PREDIT. Certains projets sont terminés et ont été déjà cités dans le paragraphe sur les travaux du PREDIT : LAVIA (bilan de l'année 2006), Prévensor (voir ci-dessus). D'autres projets sont encore en cours : DO30, Safemap, SARI.

LE LABORATOIRE D'ACCIDENTOLOGIE, DE BIOMÉCANIQUE ET D'ÉTUDES DU COMPORTEMENT HUMAIN (LAB)¹³

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 ;

13. 132, rue des Suisses 92000 Nanterre.

– 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.

L'INSTITUT NATIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DE RECHERCHES (INSERR)¹⁴

Fondé à l'initiative des pouvoirs publics, l'INSERR est un groupement d'intérêt public initialement créé en 1993 sur le principe d'une école et devenu institut en 2003. L'INSERR est aujourd'hui le seul organisme national de formation spécifiquement dédié à la problématique de la sécurité routière.

L'INSERR regroupe parmi ses membres fondateurs, l'État (délégation interministérielle à la sécurité routière et sept ministères), des organismes professionnels, des collectivités territoriales et des établissements universitaires et de recherches.

L'INSERR se compose d'une équipe permanente d'une vingtaine de personnes organisée selon des missions : Formations initiales et continues, développement et actions transversales.

Pour assurer l'ensemble de ses actions, l'INSERR mobilise un important réseau d'intervenants extérieurs composés d'experts pluridisciplinaires et de professionnels reconnus.

Dans le cadre de la formation et de l'innovation, l'INSERR au titre de sa maîtrise d'œuvre est chargé de la conception et de la mise en œuvre de la formation de différents acteurs de la sécurité routière, soumis à une obligation de formation pour exercer leur activité. L'INSERR est par ailleurs force de propositions en terme de formation dans le champ de l'éco-conduite.

Maillon intermédiaire entre les pouvoirs publics, la recherche et les professionnels, l'INSERR réalise des prestations d'études, d'expertise, de valorisation et d'audit centrées sur la pédagogie dédiée à la lutte contre l'insécurité routière.

L'INSERR dispose d'un conseil scientifique dont l'objet est d'examiner, de formuler des avis et des conseils concernant les activités de l'INSERR.

Technologies et équipements de sécurité

An overview of the safety benefits of (some) passenger car passive safety systems

Page Y., Labrousse M.

Le but de cette note est de faire une revue de l'efficacité d'un certain nombre d'équipements : la ceinture de sécurité et l'airbag notamment.

Simultaneous evaluation of multiple safety functions in passenger safety vehicles

Zangmeister T., Kreiss J.-P., Schüler L. (Technical university at Braunschweig), Page Y. (LAB), Cuny S. (CEESAR)

De nombreux dispositifs de sécurité (tels que l'ABS, l'ESP) ont fait l'objet d'études sur leur efficacité. La présente note propose une méthodologie pour analyser simultanément plusieurs dispositifs à la fois actifs ou passifs.

The TRACE project : an initiative to update accident causation issues and evaluate the safety benefits of technologies

Page Y., Hermitte T. pour le groupe TRACE

L'idée est d'identifier les facteurs de risque et les situations de risque pour quantifier les gains possibles d'un certain nombre d'équipements de sécurité.

Éducation routière

Actes du séminaire continuum éducatif en sécurité routière – 17 octobre 2007

Dans le cadre des travaux du PREDIT GO3, l'INSERR a été chargé de réaliser un séminaire autour du thème du continuum éducatif de sécurité routière.

Sous la présidence de Claude Gilbert, dix études commandées dans le cadre du PREDIT, ont été proposées à l'auditoire, assurant ainsi un espace de réflexion propice à la démarche scientifique mise en œuvre pour ces recherches.

De nombreuses thématiques ont été abordées et débattues : les représentations du risque, les conducteurs novices, l'influence du genre, la formation en alternance, l'aide à la conduite, les pratiques festives, la santé, l'innovation en formation, les partenaires associatifs et la formation.

Les actes du séminaire sont disponibles sur le site de l'INSERR.

14. 122, rue des Montapins, 58000 Nevers.

Recherches et pratiques éducatives innovantes (matrice GDE) pour l'accès au permis de conduire en Europe

La France souhaite intégrer au sein de son continuum éducatif de sécurité routière, les pratiques éducatives innovantes pour la partie accès au permis de conduire, et plus particulièrement les préconisations de GADGET et sa matrice GDE, afin de valoriser tant son contenu éducatif que ses résultats de sinistralité.

Cette expertise par l'INSERR avec le soutien scientifique de l'INRETS, s'inscrit dans une démarche de valorisation de la matrice GDE, de manière à la rendre opérationnelle en termes de programmes et de contenus pédagogiques.

Le 28 mars 2008 a été organisé par l'INSERR, le premier séminaire européen sur ce thème.

Table ronde sur l'apprentissage anticipé de la conduite

Faisant suite au CISR du 6 juillet 2006, l'Institut a été chargé de l'organisation de la table ronde sur l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) les 12 et 13 mars 2007 à Nevers. Cette réflexion s'est organisée autour de 70 personnes, issues du monde des professionnels, de l'Administration, des partenaires au sens large mais aussi des bénéficiaires.

Des propositions pertinentes ont été proposées autour de 4 thématiques : l'ouverture des conditions d'accès à l'AAC, le passage facilité de l'AAC à la formation traditionnelle et réciproquement, le renforcement de la qualité pédagogique de l'AAC, le développement de l'information sur la conduite accompagnée.



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 (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation) en 2004, une dernière partie est dédiée aux indicateurs de qualité de certaines variables du BAAC.

Définitions

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

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

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

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

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

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : à compter du 1^{er} 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, 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 20 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 est 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.

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 plus 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 dénombremens, nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés, disponibles dès les premiers jours du mois $n+1$ (voir « L'analyse conjoncturelle » *infra*).

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), situés 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 (voir 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.

Ce projet de rénovation prévoit une refonte des circuits de transmission avec mise en place d'une base de données partagée par tous les acteurs, cela permettra d'introduire des données autres que le BAAC *stricto sensu*. Ainsi l'intégration des ATB (accidents, tués, blessés) dans la base donnera des données rapides et fiables de l'accidentologie au département. 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 accident. L'objectif est de comparer les chiffres des ATB à ceux des BAAC.

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 1^{er} 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 allègement 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 questionnaires 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 1^{er} 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 1^{er} 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 a été mis à la disposition des autres acteurs de la sécurité routière à la fin de l'année 2007. Ce portail donne accès à des tableaux de bord sur les résultats des années 2002 à 2007 construits à partir des fichiers BAAC validés par l'ONISR et sera complété par les données de l'année 2008 dès que les fichiers seront disponibles.

Puis, début 2009 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 restera centralisé : par intégration des sous-fichiers de la DGGN et de la DGP, 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.

Les indicateurs de qualité, suivi du taux de remplissage entre 2006 et 2007

La mise en place du nouveau standard « BAAC 2002 » du bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation au 1^{er} 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 2006 et 2007. 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 (PR) : pourcentage d'accidents sur autoroute ou route nationale repérés.

CG ou PR	Année 2006	Année 2007
Gendarmerie	64,6 %	68,7 %
Préfecture de police de Paris	100,0 %	47,8 %
CRS	99,5 %	98,9 %
Sécurité publique	14,6 %	15,5 %
Ensemble	42,9 %	38,7 %

La localisation de l'accident en coordonnées géographiques (CG) ou point repère (PR) passe globalement de 42,9 % en 2006 à 38,7 % en 2007. Elle est quasiment systématique pour les CRS mais, la préfecture de police de Paris depuis l'adoption du logiciel Procéa montre une très forte détérioration avec 47,8 % de remplissage.

La localisation par PR seule est en légère baisse en 2007 pour les accidents en zone sécurité publique : 14,2 % des accidents sont renseignés contre 14,6 % en 2006.

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. Voir *infra*, zone adresse en agglomération.

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

Gendarmerie	Année 2006	Année 2007
Coordonnées géographiques	39,2 %	48,0 %
Point repère	52,7 %	53,1 %

Sur les coordonnées géographiques seules ou le PR, on peut remarquer une légère amélioration pour les gendarmes en 2007, 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 (68,7 % en 2007).

Le code CNIT : pourcentages de véhicules dont le code CNIT est correctement rempli et vérifié sur une base de données de l'UTAC. 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 2006	Année 2007
Gendarmerie	61,0 %	70,7 %
Préfecture de police de Paris	31,2 %	52,4 %
CRS	44,6 %	47,8 %
Sécurité publique	56,2 %	61,5 %
Ensemble	54,4 %	61,6 %

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 2007 a progressé, il s'élève à 61,6 % 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 inexploitable pour les études et donc considérées comme non renseignées).

	Année 2006	Année 2007
Gendarmerie	94,0 %	94,2 %
Préfecture de police de Paris	80,2 %	73,7 %
CRS	92,5 %	92,4 %
Sécurité publique	70,0 %	93,8 %
Ensemble	82,4 %	83,6 %

Pour l'année 2007, 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 94,2 %.

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 2006	Année 2007
Gendarmerie	89,0 %	93,8 %
Préfecture de police de Paris	91,7 %	75,6 %
CRS	95,1 %	96,3 %
Sécurité publique	79,6 %	80,0 %
Ensemble	84,6 %	85,4 %

On note une légère amélioration du taux de remplissage de la variable de 84,6 % en 2006 à 85,4 % en 2007. Le taux de remplissage pour la préfecture de police de Paris baisse de 16 points en 2007.

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

	Année 2006	Année 2007
Gendarmerie	96,9 %	97,4 %
Préfecture de police de Paris	99,9 %	99,4 %
CRS	97,6 %	98,7 %
Sécurité publique	97,3 %	97,0 %
Ensemble	97,4 %	97,5 %

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

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

	Année 2006	Année 2007
Gendarmerie	94,1 %	95,2 %
Préfecture de police de Paris	99,9 %	97,9 %
CRS	97,3 %	97,7 %
Sécurité publique	96,2 %	96,2 %
Ensemble	96,0 %	96,2 %

Le pourcentage de situation renseignée reste à un haut niveau et se situe à 96,2 %.

Obstacle fixe ou mobile heurté : pourcentage 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 2006	Année 2007
Gendarmerie	44,6 %	45,1 %
Préfecture de police de Paris	51,2 %	43,8 %
CRS	39,5 %	38,0 %
Sécurité publique	47,3 %	46,9 %
Ensemble	46,5 %	45,5 %

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 %.

Globalement, le taux de remplissage des obstacles reste stable de 46,5 % à 45,5 % sauf pour la Préfecture de police de Paris, le taux passe de 51,2 % à 43,8 %.

Intersection : pourcentage des intersections de type « autre ».

	Année 2006	Année 2007
Gendarmerie	24,6 %	21,2 %
Préfecture de police de Paris	0,0 %	0,8 %
CRS	71,7 %	50,7 %
Sécurité publique	5,3 %	5,5 %
Ensemble	7,1 %	6,7 %

Le taux de saisie des intersections de type « autre » est en baisse passant de 7,1 % en 2006 à 6,7 % en 2007.

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 2006	Année 2007
Gendarmerie	95,7 %	93,4 %
Préfecture de police de Paris	100,0 %	100,0 %
Sécurité publique	100,0 %	100,0 %
Ensemble	99,4 %	99,2 %

Le pourcentage de l'adresse en agglomération est à un haut niveau avec 99,2 % d'accidents renseignés en 2007.

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
	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 2 001 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
	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
	Lieux			
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 à 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-autoport
- 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
- côté droit
- côté gauche
- chocs multiples (tonneaux)

Manœuvre principale avant l'accident

- circulant sans changement de direction
- circulant même sens, même file
- circulant entre deux files
- circulant en marche arrière
- circulant à contresens
- circulant en franchissant le terre-plein central
- circulant dans 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 2007	561	5 310	8 096	13 406	4,02
	Année 2006	535	5 523	7 835	13 358	3,85
	Différence	+ 26	- 213	+ 261	+ 48	+ 0,17
	Évolution	+ 4,9 %	- 3,9 %	+ 3,3 %	+ 0,4 %	
Cyclistes	Année 2007	142	1 614	3 024	4 638	2,97
	Année 2006	181	1 745	2 770	4 515	3,85
	Différence	- 39	- 131	+ 254	+ 123	- 0,88
	Évolution	- 21,5 %	- 7,5 %	+ 9,2 %	+ 2,7 %	
Cyclomotoristes	Année 2007	325	5 930	9 703	15 633	2,04
	Année 2006	317	5 888	8 661	14 549	2,13
	Différence	+ 8	+ 42	+ 1 042	+ 1 084	- 0,09
	Évolution	+ 2,5 %	+ 0,7 %	+ 12,0 %	+ 7,5 %	
Motocyclistes	Année 2007	830	7 171	10 637	17 808	4,45
	Année 2006	769	6 928	9 981	16 909	4,35
	Différence	+ 61	+ 243	+ 656	+ 899	+ 0,10
	Évolution	+ 7,9 %	+ 3,5 %	+ 6,6 %	+ 5,3 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 2007	2 464	16 486	29 846	46 332	5,05
	Année 2006	2 626	18 084	29 135	47 219	5,27
	Différence	- 162	- 1 598	+ 711	- 887	- 0,22
	Évolution	- 6,2 %	- 8,8 %	+ 2,4 %	- 1,9 %	
Usagers de poids lourds	Année 2007	68	460	543	1 003	6,35
	Année 2006	87	726	695	1 421	5,77
	Différence	- 19	- 266	- 152	- 418	+ 0,58
	Évolution	- 21,8 %	- 36,6 %	- 21,9 %	- 29,4 %	
Autres usagers ⁽¹⁾	Année 2007	230	1 644	2 737	4 381	4,99
	Année 2006	194	1 768	2 386	4 154	4,46
	Différence	+ 36	- 124	+ 351	+ 227	+ 0,53
	Évolution	+ 18,6 %	- 7,0 %	+ 14,7 %	+ 5,5 %	
Ensemble	Année 2007	4 620	38 615	64 586	103 201	4,28
	Année 2006	4 709	40 662	61 463	102 125	4,41
	Différence	- 89	- 2 047	+ 3 123	+ 1 076	- 0,13
	Évolution	- 1,9 %	- 5,0 %	+ 5,1 %	+ 1,1 %	

⁽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.

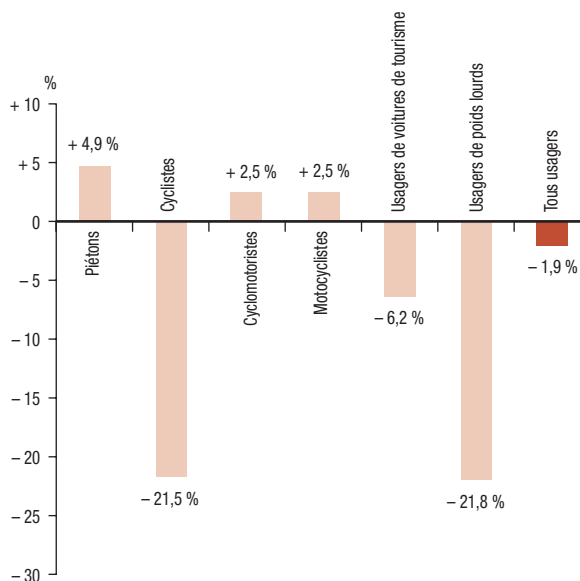
Métropole : accidents impliquant au moins un(e)		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	Année 2007	662	2 143	2 970	5 113	11,46
	Année 2006	685	2 846	3 198	6 044	10,18
	Différence	- 23	- 703	- 228	- 931	+ 1,28
	Évolution	- 3,36 %	- 24,70 %	- 7,13 %	- 15,40 %	
Camionnette	Année 2007	420	3 102	5 381	8 483	4,72
	Année 2006	395	3 020	4 865	7 885	4,77
	Différence	+ 25	+ 82	+ 516	+ 598	- 0,05
	Évolution	+ 6,33 %	+ 2,72 %	+ 10,61 %	+ 7,58 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

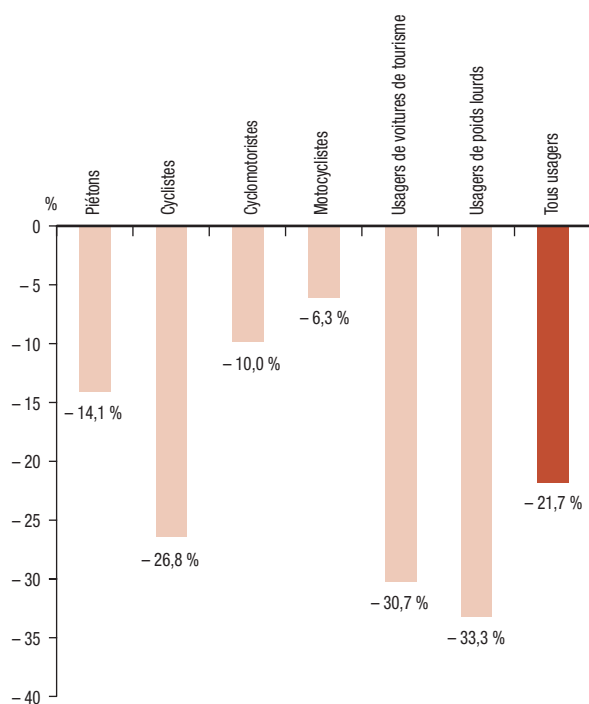
En métropole, en 2007, par rapport à 2006 :

- avec une diminution de 1,9 % du nombre de tués en moyenne, nettement moins favorable que celle de l'an dernier (– 9,6 points), 2007 confirme pour la sixième année consécutive la tendance à la baisse. Par catégorie d'usagers, le résultat 2007 est obtenu essentiellement grâce à la diminution du nombre de tués des usagers de voitures de tourisme (– 6,2 %) qui consolide la précédente baisse de 14 % ; s'inscrivent également dans une tendance à la baisse, les usagers de poids lourds (– 21,8 %) et les cyclistes (– 21,5 %) pour lesquels 2007, après une stabilisation, marque une nette amélioration. Quant à l'évolution des piétons (+ 4,9 %), cyclomotoristes (+ 2,5 %) et motocyclistes (+ 7,9 %) elle marque un retournement de tendance et celle des usagers de véhicules utilitaires resterait à la hausse ;
- en ce qui concerne l'indicateur du nombre de blessés, les évolutions vont dans le même sens que celui du nombre de tués à l'exception des cyclistes dont le nombre de blessés augmente de 2,7 % ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) évolue en moyenne plutôt favorablement avec une baisse de 0,13 point. Elle augmente néanmoins pour trois des six catégories suivantes : les usagers de poids lourds (+ 0,58 point), les piétons (+ 0,17 point) et les motocyclistes (+ 0,10 point) ;
- dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une diminution du nombre de tués et du nombre de blessés.

Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole (2007/2006)



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole (2007/moyenne 2002-2006)



Départements d'outre-mer Année 2007	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	33	155	284	439	6,99
Cyclistes	14	75	127	202	6,48
Cyclomotoristes	39	215	466	681	5,42
Motocyclistes	52	221	309	530	8,93
Usagers de voitures de tourisme	72	412	1 099	1 511	4,55
Usagers de poids lourds	0	5	16	21	0,00
Autres usagers ⁽¹⁾	8	56	68	124	6,06
Ensemble	218	1 139	2 369	3 508	5,85

⁽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 2007 : accidents impliquant au moins un(e)	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	17	43	48	91	15,74
Camionnette	20	109	131	240	7,69

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, la répartition des tués entre les catégories d'usagers diffère sensiblement entre les départements d'outre-mer et la métropole. 63 % des tués sont des usagers des catégories vulnérables : deux-roues et piétons (contre 40 % en métropole). Plus particulièrement, près de la moitié des personnes tuées dans les DOM sont des

usagers de deux-roues (48 %) contre environ un quart en métropole (28 %). Cela concerne principalement les cyclomotoristes : 17,9 % des tués dans les DOM contre 7 % en métropole et les cyclistes : 6,4 % dans les DOM contre 3 % en métropole.

France entière Année 2007	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	594	5 465	8 380	13 845	4,11
Cyclistes	156	1 689	3 151	4 840	3,12
Cyclomotoristes	364	6 145	10 169	16 314	2,18
Motocyclistes	882	7 392	10 946	18 338	4,59
Usagers de voitures de tourisme	2 536	16 898	30 945	47 843	5,03
Usagers de poids lourds	68	465	559	1 024	6,23
Autres usagers ⁽¹⁾	238	1 700	2 805	4 505	5,02
Ensemble	4 838	39 754	66 955	106 709	4,34

⁽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 2007 : accidents impliquant au moins un(e)	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	679	2 186	3 018	5 204	11,54
Camionnette (dont usagers de camionnettes)	440	3 211	5 512	8 723	4,80

Source : ONISR, fichier des accidents.



Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2007

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 au 1 ^{er} janvier 2008	Tués dans les véhicules par million de véhicules	Tués dans les accidents avec au moins un(e) ⁽⁶⁾ par million de véhicules
Bicyclettes	142	153	21 000 000 ⁽³⁾	6,8	7,3
Cyclomoteurs	325	343	1 262 000 ⁽⁴⁾	258	272
Motocyclettes	830	885	1 248 000 ⁽⁴⁾	665	709
Voiturettes	24	32	140 000 ⁽⁵⁾	171	172
Voitures de tourisme	2 464	3 524	30 550 000	81	115
Camionnettes	131	420	5 655 000	23	74
Poids lourds	68	662	559 000	121	1 184
Transports en commun	35	107	83 000	**	**

** 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.

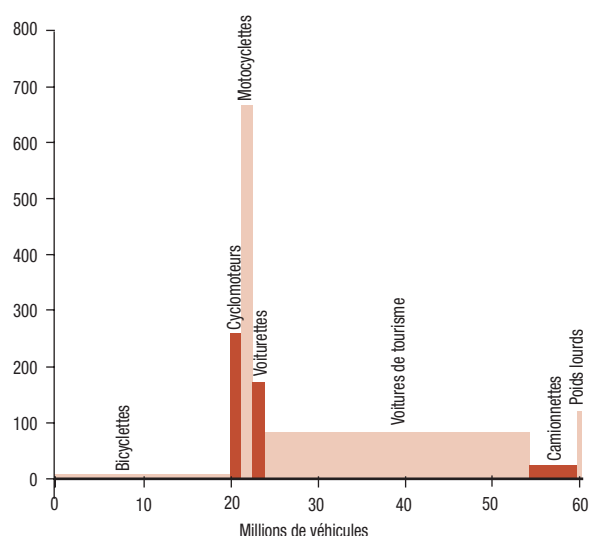
⁽³⁾ Estimation AFIT 1997.

⁽⁴⁾ Chambre syndicale nationale du motocycle (chiffre 2006).

⁽⁵⁾ Association européenne des fabricants de quadricycles (chiffre 2006).

⁽⁶⁾ Tués dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.

Tués par million de véhicules



Le kilométrage parcouru est un bon indicateur d'exposition au risque. Cependant, il n'est pas ou mal connu pour certaines catégories de véhicules.

C'est la raison pour laquelle on utilise le parc de véhicules pour avoir une estimation de l'exposition au risque par type de véhicules.

De surcroît, le parc décrit dans le tableau ne concerne qu'une estimation du parc en France. Il ne tient pas compte des véhicules étrangers circulant en France. Or, la statistique du nombre de tués dans les véhicules concerne indifféremment des usagers français ou étrangers.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate le surrisque très important des motocyclettes (multiplication par un facteur de 8).

À un degré moindre, on constate un surrisque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 3) et des voiturettes (multiplication par un facteur 2).

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.



Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2007

Véhicules	Nombre de victimes dans les véhicules ⁽¹⁾	Nombre de victimes dans les véhicules avec au moins un(e) ⁽²⁾	Parc au 1 ^{er} janvier 2008	Victimes dans les véhicules par million de véhicules	Victimes dans les accidents avec au moins un(e) ⁽⁶⁾ par million de véhicules
Bicyclettes	4 780	5 424	21 000 000 ⁽³⁾	227	258
Cyclomoteurs	15 958	17 847	1 262 000 ⁽⁴⁾	12 645	14 141
Motocyclettes	18 638	21 316	1 248 000 ⁽⁴⁾	14 934	17 080
Voiturettes	335	536	140 000 ⁽⁵⁾	2 293	3 828
Voitures de tourisme	48 796	87 708	30 550 000	1 597	2 871
Camionnettes*	2 745	8 903	5 655 000	485	1 574
Poids lourds	728	5 775	559 000	1 302	10 330
Transports en commun	863	1 995	83 000	— **	— **

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

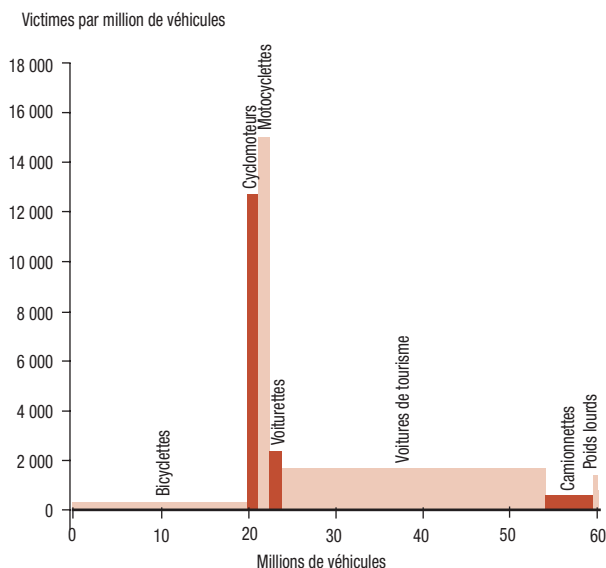
⁽²⁾ Tués à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.

⁽³⁾ Estimation AFIT 1997.

⁽⁴⁾ Chambre syndicale nationale du motocycle (chiffre 2006).

⁽⁵⁾ Association européenne des fabricants de quadricycles (chiffre 2006).

⁽⁶⁾ Tués dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.



Le kilométrage parcouru est un bon indicateur d'exposition au risque. Cependant, il n'est pas ou mal connu pour certaines catégories de véhicules.

C'est la raison pour laquelle on utilise le parc de véhicules pour avoir une estimation de l'exposition au risque par type de véhicules.

De surcroît, le parc décrit dans le tableau ne concerne qu'une estimation du parc en France. Il ne tient pas compte des véhicules étrangers circulant en France. Or, la statistique du nombre de tués dans les véhicules concerne indifféremment des usagers français ou étrangers.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate le surrisque très important des motocyclettes (multiplication par un facteur de 9) mais également celui des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 8).

À un degré moindre, on constate un surrisque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 3) et des voiturettes (multiplication par un facteur 2).



É

volution du nombre de victimes par classes d'âge

Métropole		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	Année 2007	164	2 726	4 764	7 490	2,14
	Année 2006	131	3 057	4 600	7 657	1,68
	Différence	+ 33	- 331	+ 164	- 167	0,46
	Évolution	+ 25,2 %	- 10,8 %	+ 3,6 %	- 2,2 %	
15-17 ans	Année 2007	200	3 485	4 971	8 456	2,31
	Année 2006	225	3 779	4 654	8 433	2,60
	Différence	- 25	- 294	+ 317	+ 23	- 0,29
	Évolution	- 11,1 %	- 7,8 %	+ 6,8 %	+ 0,3 %	
18-24 ans	Année 2007	981	8 372	14 620	22 992	4,09
	Année 2006	1 037	8 867	13 823	22 690	4,37
	Différence	- 56	- 495	+ 797	+ 302	- 0,28
	Évolution	- 5,4 %	- 5,6 %	+ 5,8 %	+ 1,3 %	
25-44 ans	Année 2007	1 491	12 385	24 344	36 729	3,90
	Année 2006	1 404	12 771	23 213	35 984	3,76
	Différence	+ 87	- 386	+ 1 131	+ 745	0,15
	Évolution	+ 6,2 %	- 3,0 %	+ 4,9 %	+ 2,1 %	
45-64 ans	Année 2007	892	7 371	11 677	19 048	4,47
	Année 2006	946	7 451	11 032	18 483	4,87
	Différence	- 54	- 80	+ 645	+ 565	- 0,40
	Évolution	- 5,7 %	- 1,1 %	+ 5,8 %	+ 3,1 %	
65 ans et plus	Année 2007	884	4 173	4 152	8 325	9,60
	Année 2006	901	4 328	3 947	8 275	9,82
	Différence	- 17	- 155	+ 205	+ 50	- 0,22
	Évolution	- 1,9 %	- 3,6 %	+ 5,2 %	+ 0,6 %	
Âge indéterminé	Année 2007	8	103	58	161	4,73
	Année 2006	65	409	194	603	9,73
	Différence	- 57	- 306	- 136	- 442	- 5,00
	Évolution	- 87,7 %	- 74,8 %	- 70,1 %	- 274,5 %	
Ensemble	Année 2007	4 620	38 615	64 586	103 201	4,28
	Année 2006	4 709	40 662	61 463	102 125	4,41
	Différence	- 89	- 2 047	+ 3 123	+ 1 076	- 0,12
	Évolution	- 1,9 %	- 5,0 %	+ 5,1 %	+ 1,1 %	

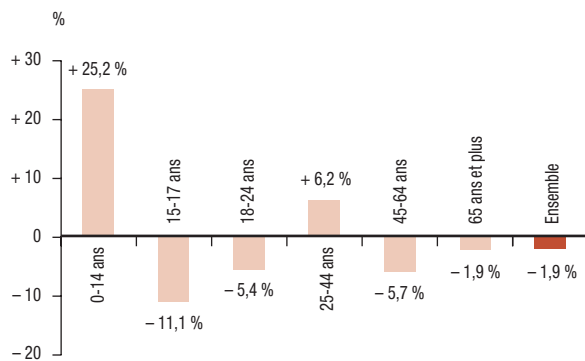
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2007, par rapport à 2006 :

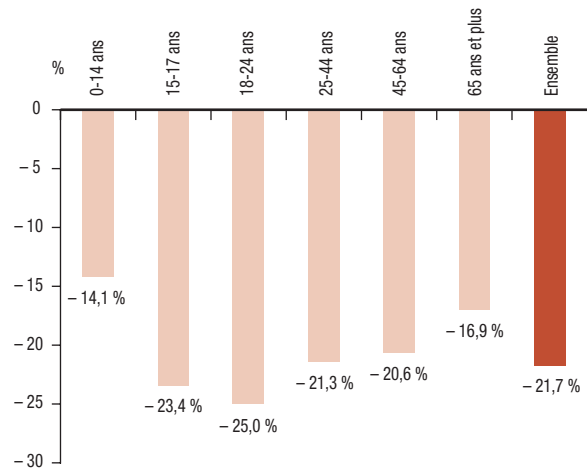
- la baisse de 1,9 % en moyenne du nombre de tués, a été principalement modérée par la hausse des 25-44 ans (+ 6,2 %) et celle des 0-14 ans (+ 25,2 %). Quatre classes d'âge contre six sur six précédemment enregistrent une baisse du nombre de tués ;
- alors que le nombre de blessés avait également baissé pour toutes les catégories d'âge en 2006, en 2007,

seuls les 0-14 ans enregistrent une baisse. Néanmoins, on note que le nombre des blessés hospitalisés diminue pour toutes les catégories. L'augmentation de 1,1 % du nombre des blessés est due uniquement à celle des blessés légers.

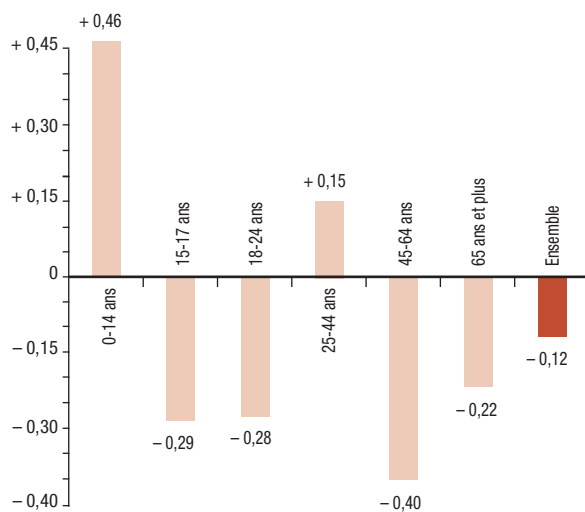
Évolution du nombre de tués par classes d'âge en métropole (2007/2006)



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole (2007/moyenne 2002-2006)



Évolution de la gravité par classes d'âge en métropole 2007/2006 (tués pour 100 victimes)



Départements d'outre-mer Année 2007	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	10	92	261	353	2,75
15-17 ans	11	98	174	272	3,89
18-24 ans	67	315	558	873	7,13
25-44 ans	58	390	869	1 259	4,40
45-64 ans	43	179	422	601	6,68
65 ans et plus	25	51	78	129	16,23
Âge indéterminé	4	14	7	21	16,00
Ensemble	218	1 139	2 369	3 508	5,85

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les DOM, la classe d'âge 18-24 ans est encore plus touchée qu'en métropole que ce soit pour le nombre de tués (30,7 % des tués contre 21,2 % en métropole)

qu'en terme de gravité (7 tués pour 100 victimes contre 4 en métropole).

France entière Année 2007	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	174	2 818	5 025	7 843	2,17
15-17 ans	211	3 583	5 145	8 728	2,36
18-24 ans	1 048	8 687	15 178	23 865	4,21
25-44 ans	1 549	12 775	25 213	37 988	3,92
45-64 ans	935	7 550	12 099	19 649	4,54
65 ans et plus	909	4 224	4 230	8 454	9,71
Âge indéterminé	12	117	65	182	6,19
Ensemble	4 838	39 754	66 955	106 709	4,34

Source : ONISR, fichier des accidents.



Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en 2007

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	44	7,8	11	7,7	11	1,0	87	3,5	164	3,5
%	0,3		0,1		0,1		0,5		100,0	
15-17 ans	7	1,2	6	4,2	111	9,6	68	2,8	200	4,3
%	3,5		3,0		55,5		34,0		100,0	
18-24 ans	47	8,4	10	7,0	282	24,4	601	24,4	981	21,2
%	4,8		1,0		28,7		61,3		100,0	
25-44 ans	70	12,5	34	23,9	538	46,6	746	30,3	1 491	32,3
%	4,7		2,3		36,1		50,0		100,0	
45-64 ans	104	18,5	38	26,8	189	16,4	469	19,0	892	19,3
%	11,7		4,3		21,2		52,6		100,0	
65 ans et plus	289	51,5	42	29,6	22	1,9	489	19,8	884	19,1
%	32,7		4,8		2,5		55,3		100,0	
Âge indéterminé	0	0,0	1	0,7	2	0,2	4	0,2	8	0,2
Ensemble	561	100,0	142	100,0	1 155	100,0	2 464	100,0	4 620	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.

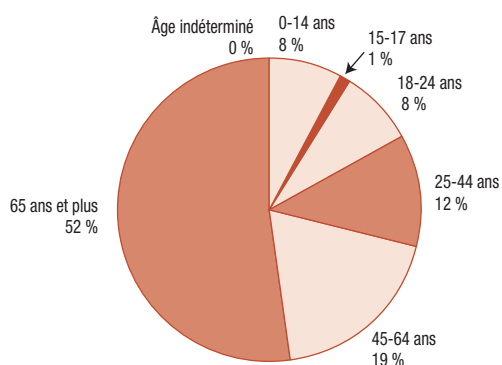
21,2 % des tués font partie de la classe d'âge des 18-24 ans pour 12 % de la population. Ils sont concernés par tous les modes de locomotion, particulièrement les deux-roues motorisés (24,4 %) et la voiture de tourisme (24,4 %).

Un peu plus de la moitié des piétons tués (51,5 %) sont des personnes âgées (65 ans et plus). Cette catégorie

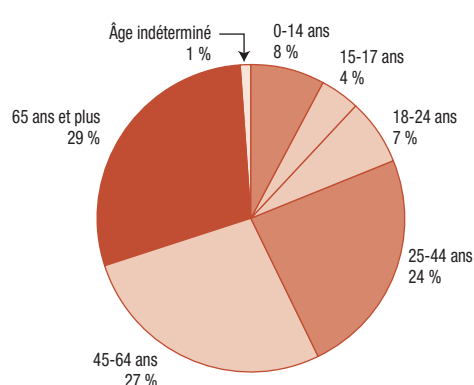
d'âge est également fortement touchée en tant que cycliste (29,6 % des tués).

Un peu moins de la moitié des deux-roues à moteur a pour conducteur ou passager une personne de la classe d'âge 25-44 ans.

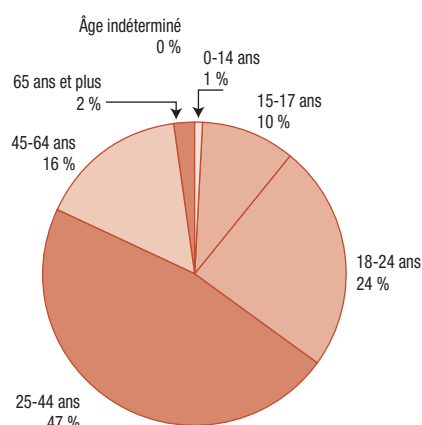
Piétons



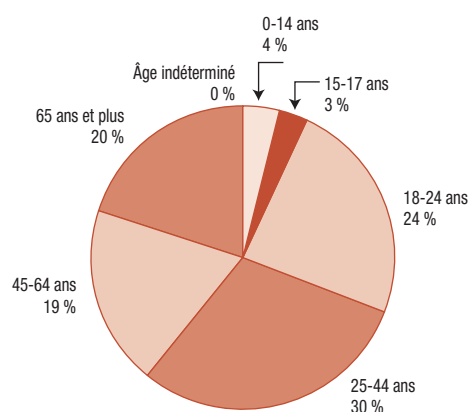
Cyclistes



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	4	12,1	0	0,0	1	1,1	5	6,9	10	4,6
%	0,4		0,0		0,1		0,5		100,0	
15-17 ans	0	0,0	2	14,3	4	4,4	4	5,6	11	5,0
%	0,0		18,2		36,4		36,4		100,0	
18-24 ans	2	6,1	4	28,6	42	46,2	17	23,6	67	30,7
%	3,0		6,0		62,7		25,4		100,0	
25-44 ans	6	18,2	2	14,3	31	34,1	18	25,0	58	26,6
%	10,3		3,4		53,4		31,0		100,0	
45-64 ans	13	39,4	4	28,6	9	9,9	14	19,4	43	19,7
%	30,2		9,3		20,9		32,6		100,0	
65 ans et plus	8	24,2	1	7,1	4	4,4	11	15,3	25	11,5
%	32,0		4,0		16,0		44,0		100,0	
Âge indéterminé	0	0,0	1	7,1	0	0,0	3		4	
%										
Ensemble	33	100,0	14	100,0	91	100,0	72	100,0	218	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, la catégorie des 18-24 ans est encore plus durement touchée qu'en métropole (30,7 % contre 21,2 %). Elle l'est deux fois plus en tant qu'usagers de deux-roues à moteur (46,2 % contre 24,4 % en métropole) mais également en tant que

cyclistes (28,6 % contre 7 % en métropole). Par contre les personnes âgées de plus de 66 ans et plus sont un peu moins touchées (11,5 % contre 19,1 %) essentiellement comme piétons (24,2 % contre 51,5 %) et comme cyclistes (7,1 % contre 29,6 %).

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	48	8,1	11	7,1	12	1,0	92	3,6	174	3,6
%	27,6		6,3		6,9		52,9		100,0	
15-17 ans	7	1,2	8	5,1	115	9,2	72	2,8	211	4,4
%	3,3		3,8		54,5		34,1		100,0	
18-24 ans	49	8,2	14	9,0	324	26,0	618	24,4	1 048	21,7
%	4,7		1,3		30,9		59,0		100,0	
25-44 ans	76	12,8	36	23,1	569	45,7	764	30,1	1 549	32,0
%	4,9		2,3		36,7		49,3		100,0	
45-64 ans	117	19,7	42	26,9	198	15,9	483	19,0	935	19,3
%	12,5		4,5		21,2		51,7		100,0	
65 ans et plus	297	50,0	43	27,6	26	2,1	500	19,7	909	18,8
%	32,7		4,7		2,9		55,0		100,0	
Âge indéterminé	0	0,0	2	1,3	2	0,2	7	0,3	12	0,2
%										
Ensemble	594	100,0	156	100,0	1 246	100,0	2 536	100,0	4 838	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.



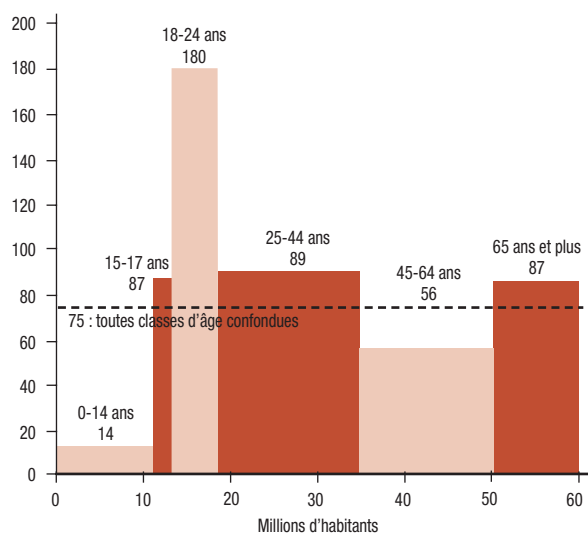
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2007

Métropole	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2008	Tués par million d'habitants
0-14 ans	164	11 340 172	14
15-17 ans	200	2 304 130	87
18-24 ans	981	5 462 586	180
25-44 ans	1 491	16 731 557	89
45-64 ans	892	15 825 227	56
65 ans et plus	884	10 212 150	87
Âge indéterminé	8		
Ensemble	4 620	61 875 822	75

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Taux de tués selon l'âge en métropole en 2007

Tués par million d'habitants



Le nombre de tués par million d'habitants en 2007 a baissé en métropole de 2 points par rapport à 2006. La classe d'âge des 18-24 ans reste la classe d'âge la plus concernée avec un taux de 180 même si ce dernier a baissé de 9 points par rapport à 2006. Le taux de la classe d'âge des 15-17 ans a aussi baissé de 9 points, celui de la classe des 45-64 ans de 5 points et celui des 65 ans et plus de 2 points. Le taux de la classe des 0-14 ans a de son côté augmenté de 3 points, chiffre à mettre en relation avec la hausse des tués piétons.

Départements d'outre-mer	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2008	Tués par million d'habitants
0-14 ans	10	469 212	21
15-17 ans	11	98 039	112
18-24 ans	67	219 209	306
25-44 ans	58	515 981	112
45-64 ans	43	403 221	107
65 ans et plus	25	171 656	146
Âge indéterminé	4		
Ensemble	218	1 877 318	116

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Avec un taux de 116, le surrisque dans les départements d'outre-mer par rapport à la métropole est multiplié par 1,5. Il est multiplié par 2 pour la classe d'âge des 45-

64 ans. Il est le plus élevé pour la classe d'âge des 18-24 avec 306 tués par millions d'habitants.

France entière	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2008	Tués par million d'habitants
0-14 ans	174	11 809 384	15
15-17 ans	211	2 402 169	88
18-24 ans	1 048	5 681 795	184
25-44 ans	1 549	17 247 538	90
45-64 ans	935	16 228 448	58
65 ans et plus	909	10 383 806	88
Âge indéterminé	12		
Ensemble	4 838	63 753 140	76

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.



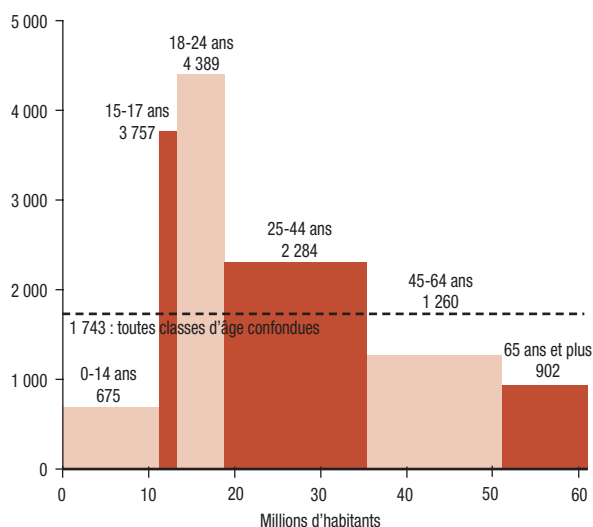
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2007

Métropole	Nombre de victimes	Population au 1 ^{er} janvier 2008	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	7 654	11 340 172	675
15-17 ans	8 656	2 304 130	3 757
18-24 ans	23 973	5 462 586	4 389
25-44 ans	38 220	16 731 557	2 284
45-64 ans	19 940	15 825 227	1 260
65 ans et plus	9 209	10 212 150	902
Âge indéterminé	169		
Ensemble	107 821	61 875 822	1 743

Pour les définitions, voir encadré page 00.
Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Taux de victimes selon l'âge en métropole en 2007

Victimes par million d'habitants



Le nombre de victimes par million d'habitants en 2007 n'a pratiquement pas changé par rapport à 2006. La classe d'âge des 18-24 ans reste la classe d'âge la plus concernée avec un taux de 4 389 victimes par million d'habitants, soit un taux 2,5 fois supérieur au taux de l'ensemble des victimes. Le taux de la classe d'âge des 15-17 ans est également très élevé (deux fois supérieur au taux de l'ensemble des victimes).

Départements d'outre-mer	Nombre de victimes	Population au 1 ^{er} janvier 2007	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	363	469 212	774
15-17 ans	283	98 039	2 887
18-24 ans	940	219 209	4 288
25-44 ans	1 317	515 981	2 552
45-64 ans	644	403 221	1 597
65 ans et plus	154	171 656	897
Âge indéterminé	25		
Ensemble	3 726	1 877 318	1 985

Pour les définitions voir encadré page 00.
Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Avec un taux de 1985, le surrisque dans les départements d'outre-mer par rapport à la métropole est multiplié par 1,14.

France entière	Nombre de victimes	Population au 1 ^{er} janvier 2008	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	8 017	11 809 384	679
15-17 ans	8 939	2 402 169	3 721
18-24 ans	24 913	5 681 795	4 385
25-44 ans	39 537	17 247 538	2 292
45-64 ans	20 584	16 228 448	1 268
65 ans et plus	9 363	10 383 806	902
Âge indéterminé	194		
Ensemble	111 547	63 753 140	1 750

Pour les définitions voir encadré page 00.
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 2007	5 337	273	2 066	5 349	7 415	5,12
	Année 2006	5 099	296	2 305	4 859	7 164	5,81
	Différence	+ 238	- 23	- 239	+ 490	+ 251	- 0,69
	Évolution	+ 4,7 %	- 7,8 %	- 10,4 %	+ 10,1 %	+ 3,5 %	
Dont autoroutes de liaison	Année 2007	1 319	184	1 184	870	2 054	13,95
	Année 2006	1 436	199	1 369	901	2 270	13,86
	Différence	- 117	- 15	- 185	- 31	- 216	0,09
	Évolution	- 8,1 %	- 7,5 %	- 13,5 %	- 3,4 %	- 9,5 %	
Dont autoroutes de dégagement	Année 2007	4 018	89	882	4 479	5 361	2,22
	Année 2006	3 663	97	936	3 958	4 894	2,65
	Différence	+ 355	- 8	- 54	+ 521	+ 467	- 0,43
	Évolution	+ 9,7 %	- 8,2 %	- 5,8 %	+ 13,2 %	+ 9,5 %	
Routes nationales et départementales	Année 2007	30 434	3 407	21 619	19 425	41 044	11,19
	Année 2006	30 985	3 461	23 061	18 848	41 909	11,17
	Différence	- 551	- 54	- 1 442	+ 577	- 865	0,02
	Évolution	- 1,8 %	- 1,6 %	- 6,3 %	+ 3,1 %	- 2,1 %	
Routes nationales	Année 2007	6 544	552	3 456	5 592	9 048	8,44
	Année 2006	8 531	870	5 334	6 432	11 766	10,20
	Différence	- 1 987	- 318	- 1 878	- 840	- 2 718	- 1,76
	Évolution	- 23,3 %	- 36,6 %	- 35,2 %	- 13,1 %	- 23,1 %	
Routes départementales	Année 2007	23 890	2 855	18 163	13 833	31 996	11,95
	Année 2006	22 454	2 591	17 727	12 416	30 143	11,54
	Différence	+ 1 436	+ 264	+ 436	+ 1 417	+ 1 853	0,41
	Évolution	+ 6,4 %	+ 10,2 %	+ 2,5 %	+ 11,4 %	+ 6,1 %	
Voiries communales et autres voies ⁽¹⁾	Année 2007	45 501	940	14 930	39 812	54 742	2,07
	Année 2006	44 225	952	15 296	37 756	53 052	2,15
	Différence	+ 1 276	- 12	- 366	+ 2 056	+ 1 690	- 0,09
	Évolution	+ 2,9 %	- 1,3 %	- 2,4 %	+ 5,4 %	+ 3,2 %	
Ensemble	Année 2007	81 272	4 620	38 615	64 586	103 201	5,68
	Année 2006	80 309	4 709	40 662	61 463	102 125	5,86
	Différence	+ 963	- 89	- 2 047	+ 3 123	+ 1 076	- 0,18
	Évolution	+ 1,2 %	- 1,9 %	- 5,0 %	+ 5,1 %	+ 1,1 %	

⁽¹⁾ Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Avertissement : le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements qui a débuté en 2006 et s'est poursuivi en 2007 ne permet pas d'entreprendre une comparaison pertinente entre ces deux années. L'analyse portera donc, cette fois-ci encore, sur l'ensemble des routes nationales et des routes départementales.

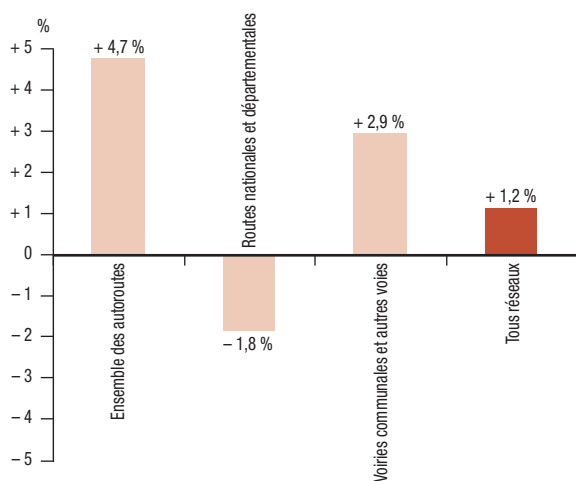
En métropole, en 2007 par rapport à 2006 :

– c'est le réseau des autoroutes qui connaît une évolution particulièrement favorable pour ce qui concerne le

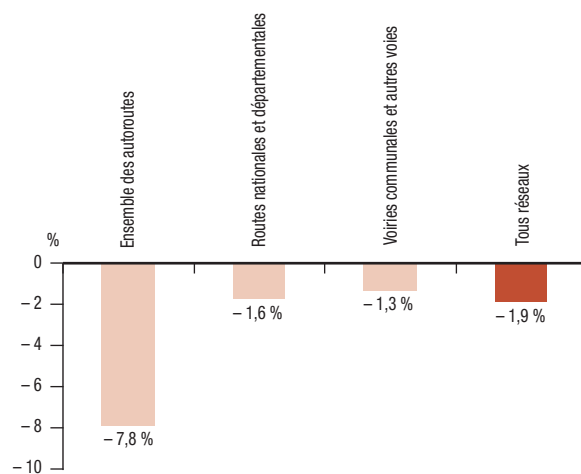
nombre de tués (- 7,8 %). A contrario, l'évolution la moins favorable concerne les voiries communales et autres voies (- 1,3 %) ;

– l'ensemble des réseaux connaît une augmentation du nombre des accidents corporels ainsi que du nombre de blessés légers à l'exception des autoroutes de liaison. Il en résulte une légère baisse de la gravité des accidents (tués pour 100 accidents corporels).

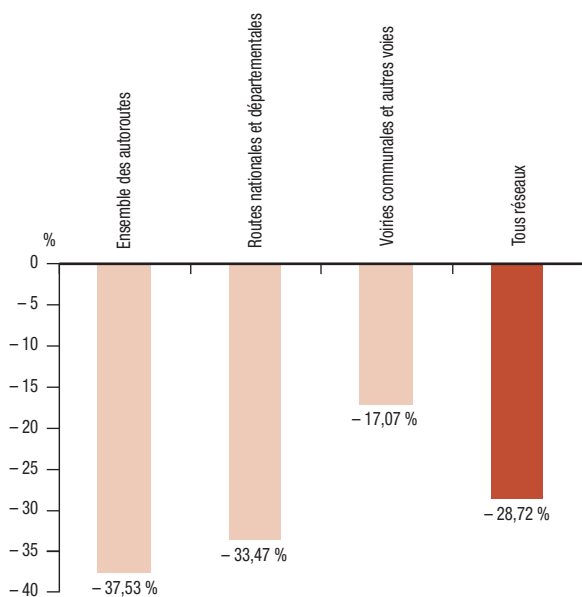
Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux en métropole (2007/2006)



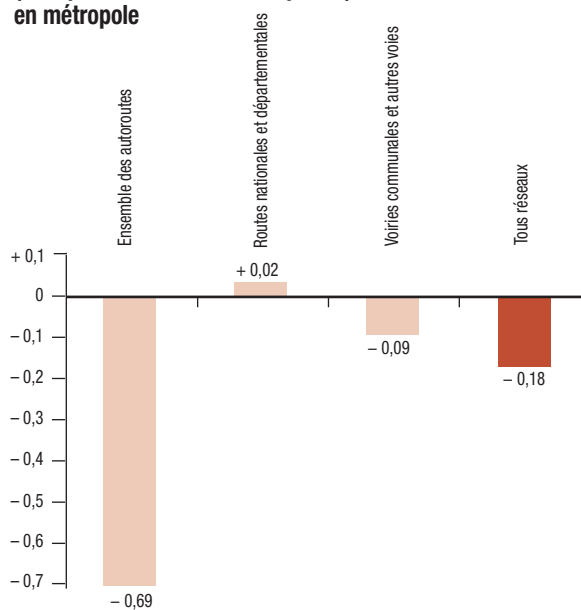
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole (2007/2006)



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole (2007/moyenne 2002-2006)



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



Départements d'outre-mer Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	62	3	5	104	109	4,84
Routes départementales	1 508	164	844	1 300	2 144	10,88
Voiries communales et autres voies*	1 008	51	290	965	1 255	5,06
Ensemble	2 578	218	1 139	2 369	3 508	8,46

* Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

La particularité des accidents dans les départements d'outre-mer est de présenter une gravité des accidents sur les voiries communales et autres voiries supérieures à celle sur les autoroutes.

France entière Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	5 399	276	2 071	5 453	7 524	5,11
Routes nationales et départementales	31 942	3 571	22 463	20 725	43 188	11,18
Routes nationales	6 544	552	3 456	5 592	9 048	8,44
Routes départementales	25 398	3 019	19 007	15 133	34 140	11,89
Voiries communales et autres voies*	46 509	991	15 220	40 777	55 997	2,13
Ensemble	83 850	4 838	39 754	66 955	106 709	5,77

* 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 2007	56 054	1 359	20 292	47 488	67 780	2,42
	Année 2006	54 986	1 346	21 308	45 338	66 646	2,45
	Différence	+ 1 068	+ 13	- 1 016	+ 2 150	+ 1 134	- 0,02
	Évolution	+ 1,9 %	+ 1,0 %	- 4,8 %	+ 4,7 %	+ 1,7 %	
Rase campagne ⁽²⁾	Année 2007	25 218	3 261	18 323	17 098	35 421	12,93
	Année 2006	25 323	3 363	19 354	16 125	35 479	13,28
	Différence	- 105	- 102	- 1 031	+ 973	- 58	- 0,35
	Évolution	- 0,4 %	- 3,0 %	- 5,3 %	+ 6,0 %	- 0,2 %	
Ensemble	Année 2007	81 272	4 620	38 615	64 586	103 201	5,68
	Année 2006	80 309	4 709	40 662	61 463	102 125	5,86
	Différence	+ 963	- 89	- 2 047	+ 3 123	+ 1 076	- 0,18
	Évolution	+ 1,2 %	- 1,9 %	- 5,0 %	+ 5,1 %	+ 1,1 %	

⁽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 2007						
< 5 000 habitants	5 573	499	4 478	2 461	6 939	8,95
5 000 à 20 000 habitants	8 474	320	4 459	6 107	10 566	3,78
20 000 à 100 000 habitants	18 777	305	6 698	16 163	22 861	1,62
> 100 000 habitants	23 230	235	4 657	22 757	27 414	1,01
Rappel milieu urbain	56 054	1 359	20 292	47 488	67 780	2,42
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
Évolution 2007-2006						
< 5 000 habitants	- 7,8 %	11,6 %	- 10,9 %	- 6,0 %	- 9,2 %	1,56
5 000 à 20 000 habitants	- 1,1 %	- 2,4 %	- 2,8 %	+ 2,9 %	+ 0,4 %	- 0,05
20 000 à 100 000 habitants	+ 3,5 %	- 7,3 %	- 3,2 %	+ 6,8 %	+ 3,6 %	- 0,19
> 100 000 habitants	+ 4,5 %	- 2,9 %	- 2,6 %	+ 5,1 %	+ 3,7 %	- 0,08
Ensemble milieu urbain	+ 1,9 %	+ 1,0 %	- 4,8 %	+ 4,7 %	+ 1,7 %	- 0,03

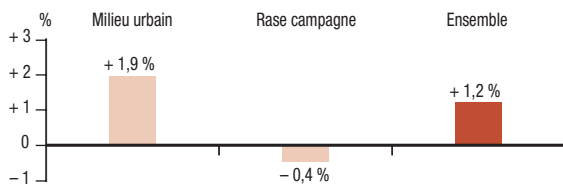
Source : ONISR, fichier des accidents.

À l'exception des blessés légers, les progrès enregistrés en 2007 concernent davantage la rase campagne que le milieu urbain (- 3 % des tués, - 5,3 % des blessés hospitalisés et - 0,4 % des accidents corporels).

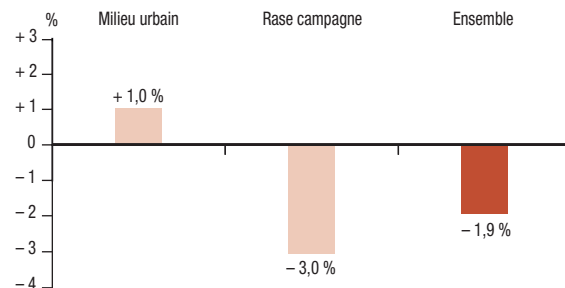
La légère dégradation en milieu urbain (+ 1 % des tués et + 1,9 % des accidents corporels) est en réalité fortement contrastée selon la population de l'agglomération. Ainsi, on note une sensible réduction du nombre de tués dans les

agglomérations importantes, notamment entre 20 000 et 100 000 habitants (- 7,3 %) et une nette aggravation du nombre de tués dans les très petites agglomérations de moins de 5 000 habitants avec + 11,6 %. Ce contraste se retrouve dans l'évolution du nombre des accidents corporels mais en sens inverse (réduction de 7,8 % dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et augmentation de 3,5 % pour les villes entre 20 et 100 000 habitants.)

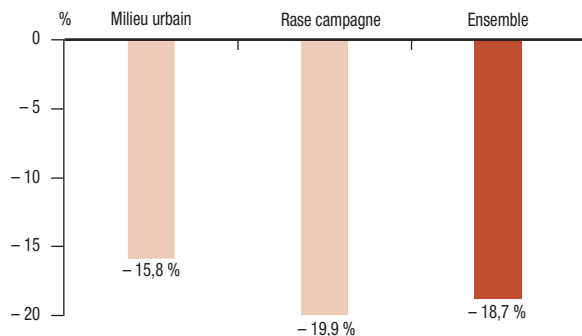
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu en métropole (2007/2006)



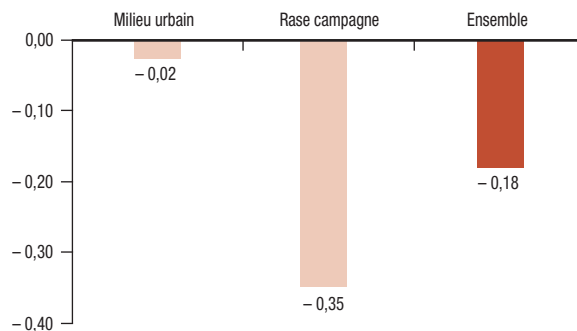
Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole (2007/2006)



Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole (2007/moyenne 2002-2006)



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



Départements d'outre-mer Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain	1 529	81	513	1 403	1 916	5,30
Rase campagne	1 049	137	626	966	1 592	13,06
Ensemble	2 578	218	1 139	2 369	3 508	8,46

Source : ONISR, fichier des accidents.

Détail milieu urbain Départements d'outre-mer Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
< 5 000 habitants	49	4	49	14	63	8,16
5 000 à 20 000 habitants	203	25	159	113	272	12,32
20 000 à 100 000 habitants	1 030	46	273	1 000	1 273	4,47
> 100 000 habitants	247	6	32	276	308	2,43
Rappel milieu urbain	1 529	81	513	1 403	1 916	5,30

Source : ONISR, fichier des accidents.

La particularité des départements d'outre-mer est de présenter une proportion moins élevée d'accidents en milieu urbain que la métropole (59 % contre 70 %)

mais ces accidents sont bien plus graves (40 % des tués contre 30 %). Cette gravité concerne essentiellement des usagers en deux-roues.

France entière Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain	57 583	1 440	20 805	48 891	69 696	2,50
Rase campagne	26 267	3 398	18 949	18 064	37 013	12,94
Ensemble	83 850	4 838	39 754	66 955	106 709	5,77

Source : ONISR, fichier des accidents.

Détail milieu urbain France entière Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
< 5 000 habitants	5 622	503	4 527	2 475	7 002	8,95
5 000 à 20 000 habitants	8 677	345	4 618	6 220	10 838	3,98
20 000 à 100 000 habitants	19 807	351	6 971	17 163	24 134	1,77
> 100 000 habitants	23 477	241	4 689	23 033	27 722	1,03
Rappel milieu urbain	57 583	1 440	20 805	48 891	69 696	2,50

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 influencer 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 influencer 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.

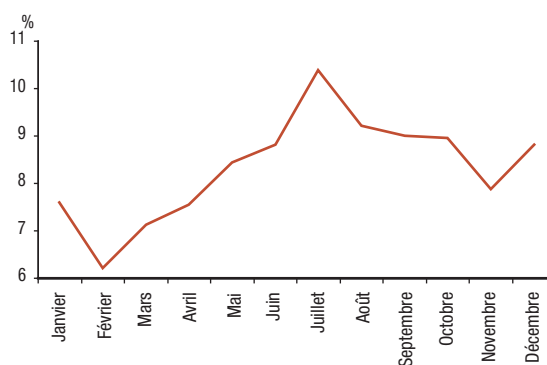
De plus, la méthode consistant à comparer un week-end au même week-end des années précédentes est très fragile car les résultats sur un week-end sont très aléatoires : la comparaison des week-ends conduit à des évolutions fortes d'une année sur l'autre (entre - 30 % et + 10 % par exemple), sans lien 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 2003-2007)

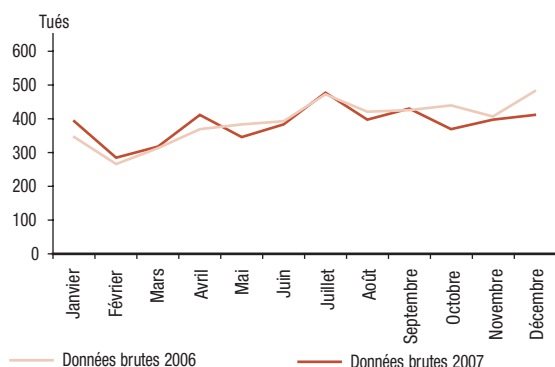


Pour faciliter la compréhension des résultats, l'Observatoire calcule des données corrigées des effets météo, calendaire et de saisonnalité sous forme d'un « **équivalent annuel** » qui s'interprète de la façon suivante : par exemple, l'équivalent annuel de janvier 2005 qui est de 4 998, signifie que 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 2007

Le graphique ci-dessous donne les résultats de l'année 2007 comparés à ceux de l'année 2006. De fortes hausses d'un mois comparé au même mois de l'année précédente ont pu être observées au cours des quatre premiers mois (en dehors de mars) et ensuite les huit derniers mois en dehors de septembre et juillet ont enregistré des baisses fortes voire même très fortes.



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

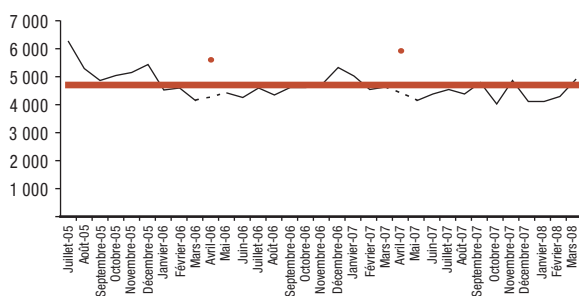
L'application de la méthodologie décrite ci-dessus donne pour l'année 2007 et les variations par rapport à 2006, les résultats suivants :

	Données brutes	Équivalent annuel	Variation données brutes	Variation effet météo	Variation équivalent annuel
Janvier	395	4 993	14,2 %	3,4 %	10,6 %
Février	286	4 550	7,5 %	9,9 %	-1,4 %
Mars	318	4 548	1,3 %	-3,1 %	10,2 %
Avril	411	6 125	11,4 %	2,8 %	9,1 %
Mai	346	3 976	-9,4 %	1,7 %	-10,1 %
Juin	385	4 226	-1,8 %	-2,9 %	1,1 %
Juillet	478	4 741	1,5 %	-6,1 %	3,7 %
Août	399	4 169	-5,0 %	-0,1 %	-3,7 %
Septembre	428	4 776	0,7 %	-4,1 %	4,4 %
Octobre	368	4 076	-16,2 %	-4,8 %	-11,5 %
Novembre	396	5 026	-2,2 %	-6,5 %	1,2 %
Décembre	410	4 334	-14,6 %	0,3 %	-18,3 %

Note : voir plus haut pour la définition de l'équivalent annuel.

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 2007 en dessous de 4 700.

Cette tendance nettement en dessous de 4 700 personnes tuées dans l'année semble se prolonger au début de l'année 2008 en dehors du mois de mars.



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 :

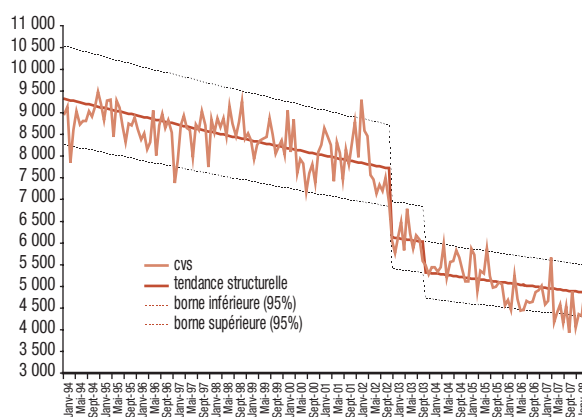
- 1) la *saisonnalité régulière* qui est la prise en compte des effets des caractéristiques propres aux différents mois de l'année et se répétant de façon régulière d'une année sur l'autre ;
- 2) des *effets météorologiques* calculés à partir d'une base de données météo (source Météo France) ;
- 3) des *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 1985 – avril 2008, 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 - avril 2008 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 %. 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 – 12 %.

Au-delà de cette analyse des effets météo, 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 1994-2007

L'analyse du trafic sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) faite par le SETRA sur les données de l'indice de circulation a mis 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).

Depuis 2007 et la décentralisation d'une partie du réseau routier national, ces données ne sont plus disponibles.

Les premières données sur les parcours globaux de l'ensemble des réseaux (source Compte des transports) semblent montrer une reprise de l'augmentation du trafic.

Sur longue période, la baisse du risque (en tués par km 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.

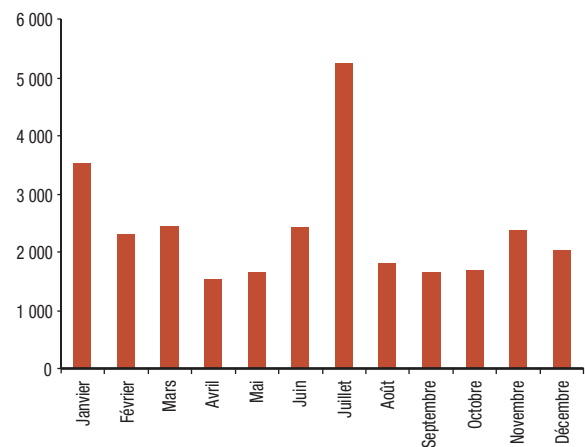
L'ANALYSE DE L'EFFET MÉDIAS

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 appuyons 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.

Unité de bruit médiatique sécurité routière



L'impact médiatique de la sécurité routière n'a pas connu de grosses évolutions en dehors des deux points de janvier et de juillet en partie expliquées par l'annonce des résultats (provisoires en janvier et définitif en juillet) et par un accident dramatique en juillet (car polonais dans les Alpes). 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 (voir site du CNSR – séance du 15 mars 2006), il convient de distinguer dans le nombre d'infractions sanctionnées celles qui proviennent des radars fixes totalement automatisés de celles qui proviennent des radars mobiles et des contrôles traditionnels.

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.

Méthodologie UBM

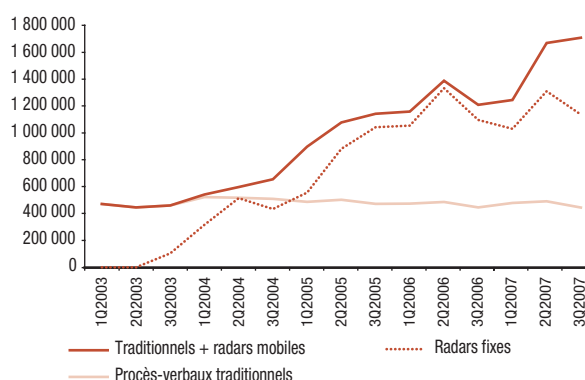
L'UBM est un indicateur qui tient compte de l'espace consacré à un sujet et le nombre de personnes susceptibles d'être touchées. Ainsi un UBM de 1 correspond à 1 % de la population potentiellement exposée à une minute (télé ou radio) ou une page (presse) d'information sur un sujet.

En conséquence on observe dans le graphique ci-contre :

- 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 qui s'est prolongée au cours du dernier semestre 2007.

En 2007 on observe une stabilité des contrôles traditionnels (+ 0,7 %) et des procès-verbaux des radars fixes (– 0,2 %) et une forte augmentation des procès-verbaux des radars mobiles (+ 36,4 %).

Évolution quadrimestrielle du nombre de procès-verbaux pour excès de vitesse





Bilan mensuel 2007/2006

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	6 207	+ 1,5	395	+ 14,2	2 857	4 888	7 745	+ 0,3	6,4
Février	5 741	+ 13,3	286	+ 7,5	2 628	4 688	7 316	+ 13,5	5,0
Mars	6 557	+ 9,1	318	+ 1,3	3 037	5 212	8 249	+ 9,1	4,8
Avril	6 818	+ 8,9	411	+ 11,4	3 305	5 410	8 715	+ 9,4	6,0
Mai	6 776	+ 0,5	346	- 9,4	3 265	5 417	8 682	+ 1,7	5,1
Juin	7 349	- 4,0	385	- 1,8	3 576	5 759	9 335	- 3,9	5,2
Juillet	7 189	- 0,5	478	1,5	3 796	5 652	9 448	- 0,2	6,6
Août	6 065	+ 3,3	399	- 5,0	3 326	4 848	8 174	+ 5,0	6,6
Septembre	7 309	+ 0,5	428	+ 0,7	3 414	5 710	9 124	- 1,7	5,9
Octobre	7 646	+ 1,1	368	- 16,2	3 359	6 071	9 430	- 0,2	4,8
Novembre	7 023	- 4,4	396	- 2,2	3 015	5 657	8 672	- 5,2	5,6
Décembre	6 592	- 8,2	410	- 14,6	3 037	5 274	8 311	- 8,1	6,2
Ensemble	81 272	+ 1,2	4 620	- 1,9	38 615	64 586	103 201	+ 1,1	5,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour une analyse plus approfondie des variations mensuelles, on se reportera utilement au chapitre portant sur l'analyse conjoncturelle.

En rappelant que 2006 avait été une année exceptionnelle avec une baisse de 5 % en moyenne du nombre des accidents corporels (un seul mois en hausse de 5 %, en l'occurrence décembre) et surtout une forte baisse du nombre de tués (- 11,5 % en moyenne et sept mois évoluant mieux que la moyenne), on peut considérer que le deuxième semestre 2007 s'inscrit globalement dans une tendance plutôt favorable.

Dans le détail, on constate en métropole que :

- le nombre mensuel d'accidents corporels s'établit en moyenne à 6 773 en 2007 contre 6 692 en 2006. Au plan de la variabilité, il apparaît que par rapport à 2006, 2007 est plus hétérogène (12 % de variation en moyenne

contre 8 % en 2006), le mois de juin étant le mois le plus accidentogène ;

- pour le nombre de tués, au cours de l'année 2007 par rapport à 2006, les mois de mai, juin, août, octobre et décembre enregistrent une baisse du nombre de tués alors que janvier et avril se sont révélés des mois (particulièrement) néfastes ;

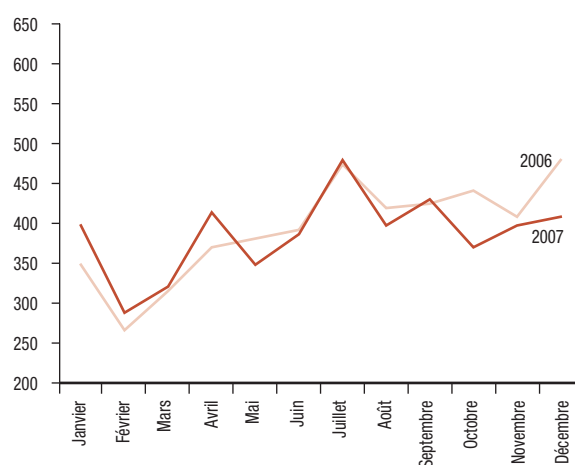
- alors que le nombre de blessés avait baissé en moyenne de 5,5 % en 2006, il est en augmentation de 1,1 % en 2007. Cependant, il est à considérer qu'elle est essentiellement due à la hausse des blessés légers qui augmentent de 5,1 % alors que les blessés hospitalisés enregistrent une baisse de 5,0 % ;

- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 5,68 sur l'année (en baisse de 0,18 point par rapport à 2006), a atteint sa valeur la plus élevée en juillet (6,65) et la plus basse en octobre (4,81).

Évolution du nombre d'accidents corporels en métropole



Évolution du nombre de tués en métropole



Départements d'outre-mer Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Janvier	211	15	80	199	279	7,11
Février	231	24	89	212	301	10,39
Mars	231	20	100	200	300	8,66
Avril	206	15	93	193	286	7,28
Mai	208	16	95	199	294	7,69
Juin	241	20	104	237	341	8,30
Juillet	183	17	102	145	247	9,29
Août	170	12	83	183	266	7,06
Septembre	190	12	92	171	263	6,32
Octobre	227	22	94	203	297	9,69
Novembre	225	21	105	194	299	9,33
Décembre	255	24	102	233	335	9,41
Ensemble	2 578	218	1 139	2 369	3 508	8,46

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer en 2007, c'est au cours des mois de décembre et février que le nombre de tués a été le plus élevé.

Avec 8,46 tués pour 100 accidents corporels, la gravité est supérieure de 2,78 points à celle constatée en métropole et c'est au cours du mois de février qu'elle a été la plus élevée (10,39).

France entière Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Janvier	6 418	410	2 937	5 087	8 024	6,39
Février	5 972	310	2 717	4 900	7 617	5,19
Mars	6 788	338	3 137	5 412	8 549	4,98
Avril	7 024	426	3 398	5 603	9 001	6,06
Mai	6 984	362	3 360	5 616	8 976	5,18
Juin	7 590	405	3 680	5 996	9 676	5,34
Juillet	7 372	495	3 898	5 797	9 695	6,71
Août	6 235	411	3 409	5 031	8 440	6,59
Septembre	7 499	440	3 506	5 881	9 387	5,87
Octobre	7 873	390	3 453	6 274	9 727	4,95
Novembre	7 248	417	3 120	5 851	8 971	5,75
Décembre	6 847	434	3 139	5 507	8 646	6,34
Ensemble	83 850	4 838	39 754	66 955	106 709	5,77

Source : ONISR, fichier des accidents.

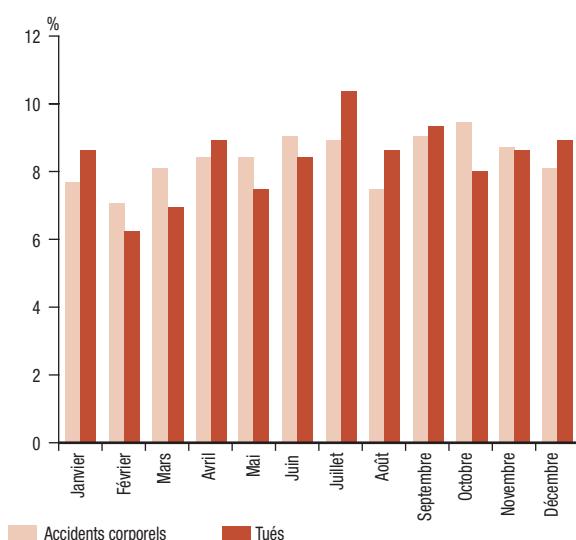


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2007

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	6 207	7,6	395	8,5
Février	5 741	7,1	286	6,2
Mars	6 557	8,1	318	6,9
Avril	6 818	8,4	411	8,9
Mai	6 776	8,3	346	7,5
Juin	7 349	9,0	385	8,3
Juillet	7 189	8,8	478	10,3
Août	6 065	7,5	399	8,6
Septembre	7 309	9,0	428	9,3
Octobre	7 646	9,4	368	8,0
Novembre	7 023	8,6	396	8,6
Décembre	6 592	8,1	410	8,9
Ensemble	81 272	100,0	4 620	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

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



En métropole, en 2007, pour le nombre d'accidents corporels, c'est au cours du mois d'octobre, juin et de septembre que l'on trouve les plus fortes valeurs, la moyenne étant de 6 773 accidents corporels par mois.

C'est au cours du mois de juillet que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, puis au cours des mois de septembre et avril, la moyenne étant de 385 tués par mois.

Départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	211	8,2	15	6,9
Février	231	9,0	24	11,0
Mars	231	9,0	20	9,2
Avril	206	8,0	15	6,9
Mai	208	8,1	16	7,3
Juin	241	9,3	20	9,2
Juillet	183	7,1	17	7,8
Août	170	6,6	12	5,5
Septembre	190	7,4	12	5,5
Octobre	227	8,8	22	10,1
Novembre	225	8,7	21	9,6
Décembre	255	9,9	24	11,0
Ensemble	2 578	100,0	218	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, en 2007, la répartition est différente de la métropole. Décembre a été un mois défavorable tant en nombre d'accidents qu'en nombre de tués. En nombre d'accidents corporels, mars et juin ont été des mois défavorables alors qu'avril a été plutôt favorable par rapport à la moyenne mensuelle qui se situe à 214 accidents corporels.

En terme de mortalité, février et octobre ont été des mois défavorables alors qu'août et septembre ont été plutôt favorables par rapport à la moyenne mensuelle qui se situe à dix-huit.

France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	6 418	7,7	410	8,5
Février	5 972	7,1	310	6,4
Mars	6 788	8,1	338	7,0
Avril	7 024	8,4	426	8,8
Mai	6 984	8,3	362	7,5
Juin	7 590	9,1	405	8,4
Juillet	7 372	8,8	495	10,2
Août	6 235	7,4	411	8,5
Septembre	7 499	8,9	440	9,1
Octobre	7 873	9,4	390	8,1
Novembre	7 248	8,6	417	8,6
Décembre	6 847	8,2	434	9,0
Ensemble	83 850	100,0	4 838	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

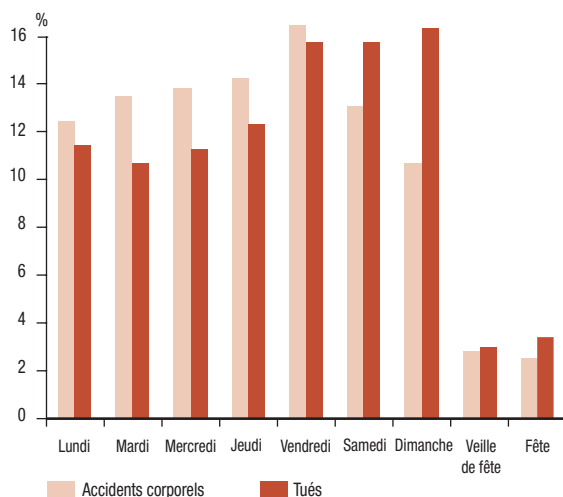


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2007

Métropole	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	%	Nombre moyen journalier	Nombre	%	Nombre moyen journalier
Lundi	47	10 212	12,6	217	526	11,4	11,2
Mardi	48	10 991	13,5	229	492	10,6	10,3
Mercredi	49	11 265	13,9	230	522	11,3	10,7
Jeudi	50	11 549	14,2	231	573	12,4	11,5
Vendredi	51	13 396	16,5	263	727	15,7	14,3
Samedi	48	10 682	13,1	223	730	15,8	15,2
Dimanche	49	8 753	10,8	179	754	16,3	15,4
Veille de fête	11	2 345	2,9	213	137	3,0	12,5
Fête	12	2 079	2,6	173	159	3,4	13,3
Ensemble	365	81 272	100,0	223	4 620	100,0	12,7

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 2007, ce sont les vendredis qui connaissent un pic pour les accidents corporels alors qu'on en dénombre le moins le dimanche.

Les fins de semaine (vendredi inclus) sont les jours les plus meurtriers, particulièrement le dimanche et à un degré moindre les jours de fêtes et leur veille.

Départements d'outre-mer	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	%	Nombre moyen journalier	Nombre	%	Nombre moyen journalier
Lundi	47	291	11,3	6	19	8,7	0,4
Mardi	48	329	12,8	7	19	8,7	0,4
Mercredi	49	329	12,8	7	22	10,1	0,4
Jeudi	50	321	12,5	8	24	11,0	0,5
Vendredi	51	396	15,4	8	37	17,0	0,7
Samedi	48	395	15,3	7	44	20,2	0,9
Dimanche	49	354	13,7	2	32	14,7	0,7
Veille de fête	11	92	3,6	6	14	6,4	1,3
Fête	12	71	2,8	1	7	3,2	0,6
Ensemble	365	2 578	100,0	7	218	100,0	0,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer tout comme en métropole, le vendredi est le jour le moins favorable en terme d'accidents corporels.

Par contre, pour le nombre de tués, c'est le samedi le jour le plus meurtrier.

France entière	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	%	Nombre moyen journalier	Nombre	%	Nombre moyen journalier
Lundi	47	10 503	12,5	223	545	11,3	11,6
Mardi	48	11 320	13,5	236	511	10,6	10,6
Mercredi	49	11 594	13,8	237	544	11,2	11,1
Jeudi	50	11 945	14,2	239	597	12,3	11,9
Vendredi	51	13 791	16,4	270	764	15,8	15,0
Samedi	48	11 036	13,2	230	774	16,0	16,1
Dimanche	49	8 845	10,5	181	786	16,2	16,0
Veille de fête	11	2 416	2,9	220	151	3,1	13,7
Fête	12	2 150	2,6	174	166	3,4	13,8
Ensemble	365	83 850	100,0	230	4 838	100,0	13,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

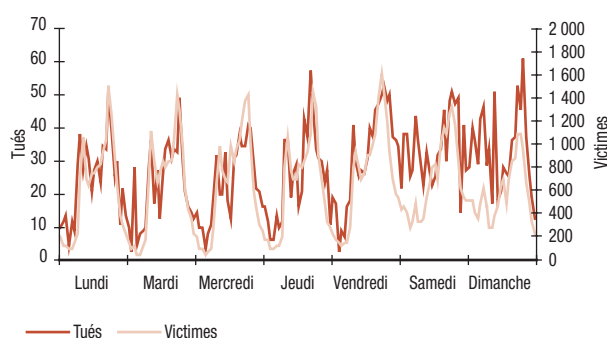


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2007

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 315	1,6	120	2,6
1-2 heures	1 107	1,4	132	2,9
2-3 heures	960	1,2	135	2,9
3-4 heures	748	0,9	83	1,8
4-5 heures	885	1,1	119	2,6
5-6 heures	1 139	1,4	145	3,1
6-7 heures	1 436	1,8	153	3,3
7-8 heures	3 441	4,2	237	5,1
8-9 heures	4 678	5,8	189	4,1
9-10 heures	3 922	4,8	200	4,3
10-11 heures	3 707	4,6	188	4,1
11-12 heures	4 025	5,0	151	3,3
12-13 heures	4 603	5,7	166	3,6
13-14 heures	4 226	5,2	214	4,6
14-15 heures	4 701	5,8	231	5,0
15-16 heures	5 152	6,3	267	5,8
16-17 heures	5 806	7,1	274	5,9
17-18 heures	7 320	9,0	316	6,8
18-19 heures	6 920	8,5	312	6,8
19-20 heures	5 293	6,5	282	6,1
20-21 heures	3 722	4,6	246	5,3
21-22 heures	2 631	3,2	150	3,2
22-23 heures	1 937	2,4	181	3,9
23-24 heures	1 598	2,0	129	2,8
Ensemble	81 272	100,0	4 620	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres de victimes selon l'heure en métropole



En métropole, le nombre d'accidents corporels et de tués présente un pic dans la tranche d'heures comprises entre 17 et 19 heures.

Dans les départements d'outre-mer, le pic couvre une plage plus large comprise entre 16 heures et 20 heures.

Départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	49	1,9	9	4,1
1-2 heures	45	1,7	11	5,0
2-3 heures	35	1,4	5	2,3
3-4 heures	21	0,8	4	1,8
4-5 heures	36	1,4	4	1,8
5-6 heures	64	2,5	7	3,2
6-7 heures	81	3,1	9	4,1
7-8 heures	157	6,1	12	5,5
8-9 heures	112	4,3	6	2,8
9-10 heures	96	3,7	10	4,6
10-11 heures	113	4,4	3	1,4
11-12 heures	142	5,5	7	3,2
12-13 heures	136	5,3	5	2,3
13-14 heures	165	6,4	9	4,1
14-15 heures	126	4,9	13	6,0
15-16 heures	143	5,5	14	6,4
16-17 heures	175	6,8	9	4,1
17-18 heures	172	6,7	15	6,9
18-19 heures	178	6,9	14	6,4
19-20 heures	175	6,8	17	7,8
20-21 heures	136	5,3	13	6,0
21-22 heures	87	3,4	7	3,2
22-23 heures	75	2,9	8	3,7
23-24 heures	59	2,3	7	3,2
Ensemble	2 578	100,0	218	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 364	1,6	129	2,7
1-2 heures	1 152	1,4	143	3,0
2-3 heures	995	1,2	140	2,9
3-4 heures	769	0,9	87	1,8
4-5 heures	921	1,1	123	2,5
5-6 heures	1 203	1,4	152	3,1
6-7 heures	1 517	1,8	162	3,3
7-8 heures	3 598	4,3	249	5,1
8-9 heures	4 790	5,7	195	4,0
9-10 heures	4 018	4,8	210	4,3
10-11 heures	3 820	4,6	191	3,9
11-12 heures	4 167	5,0	158	3,3
12-13 heures	4 739	5,7	171	3,5
13-14 heures	4 391	5,2	223	4,6
14-15 heures	4 827	5,8	244	5,0
15-16 heures	5 295	6,3	281	5,8
16-17 heures	5 981	7,1	283	5,8
17-18 heures	7 492	8,9	331	6,8
18-19 heures	7 098	8,5	326	6,7
19-20 heures	5 468	6,5	299	6,2
20-21 heures	3 858	4,6	259	5,4
21-22 heures	2 718	3,2	157	3,2
22-23 heures	2 012	2,4	189	3,9
23-24 heures	1 657	2,0	136	2,8
Ensemble	83 850	100,0	4 838	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Bilan 2007 comparé au bilan 2006 par service de surveillance

BILAN GLOBAL

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2007	81 272	4 620	38 615	64 586	103 201	5,68
Année 2006	80 309	4 709	40 662	61 463	102 125	5,86
Différence	+ 963	- 89	- 2 047	+ 3 123	+ 1 076	- 0,18
Évolution	+ 1,2 %	- 1,9 %	- 5,0 %	+ 5,1 %	+ 1,1 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2007	22 181	3 365	21 019	9 261	30 280	15,17
Année 2006	23 409	3 479	22 635	9 231	31 866	14,86
Différence	- 1 228	- 114	- 1 616	+ 30	- 1 586	+ 0,31
Évolution	- 5,2 %	- 3,3 %	- 7,1 %	+ 0,3 %	- 5,0 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN POLICE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2007	59 091	1 255	17 596	55 325	72 921	2,12
Année 2006	56 900	1 230	18 027	52 232	70 259	2,16
Différence	+ 2 191	+ 25	- 431	+ 3 093	+ 2 662	- 0,04
Évolution	+ 3,9 %	+ 2,0 %	- 2,4 %	+ 5,9 %	+ 3,8 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2007, par rapport à 2006, la zone de compétence de la gendarmerie nationale connaît une évolution favorable de tous ces indicateurs supérieurs à la moyenne nationale à l'exception des blessés légers qui enregistrent une légère augmentation de trente unités. Ces résultats vont dans le même sens que ceux enregistrés sur les réseaux dont la surveillance revient principalement à la gendarmerie nationale.

La zone police connaît par contre une évolution défavorable des indicateurs à l'exception des blessés hospitalisés dont le nombre recule de 2,4 %. Ces résultats vont également dans le même sens que ceux enregistrés sur les réseaux, principalement urbains dont la surveillance revient principalement à la police nationale.

Départements d'outre-mer Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bilan gendarmerie	850	174	778	443	1 221	20,47
Bilan police	1 728	44	361	1 926	2 287	2,55
Ensemble	2 578	218	1 139	2 369	3 508	8,46

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, la répartition est similaire à celle de la métropole : près des deux-tiers des accidents et des blessés surviennent en zone police, alors que plus des trois quarts des tués sont enregistrés en zone gendarmerie.

France entière Année 2007	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bilan gendarmerie	23 031	3 539	21 797	9 704	31 501	15,37
Bilan police	60 819	1 299	17 957	57 251	75 208	2,14
Ensemble	83 850	4 838	39 754	66 955	106 709	5,77

Source : ONISR, fichier des accidents.



Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2007

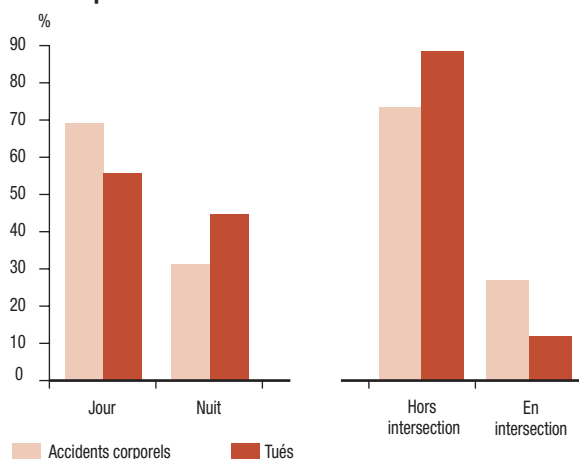
Conditions d'éclairage en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	56 038	69,0	2 556	55,3
Nuit	25 234	31,0	2 064	44,7
Ensemble	81 272	100,0	4 620	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	59 698	73,5	4 072	88,1
En intersection	21 574	26,5	548	11,9
Ensemble	81 272	100,0	4 620	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués, jour – en intersection – hors intersection en métropole en 2007



En métropole, au cours de l'année 2007, près d'un tiers des accidents corporels a lieu la nuit. Il représente 44,7 % du nombre de tués. Au regard du trafic plus faible et des vitesses pratiquées plus élevées, les accidents de nuit sont donc plus fréquents et plus graves que de jour.

Quant aux accidents en intersection, ils concernent 28 % des accidents et 12 % des tués.

Au regard de la fréquence des intersections, ces accidents sont relativement nombreux mais du fait de vitesse moindre, ils sont moins graves qu'en d'autres lieux.

Conditions d'éclairage dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	1 598	62,0	106	48,6
Nuit	980	38,0	112	51,4
Ensemble	2 578	100,0	218	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	2 219	86,1	197	90,4
En intersection	359	13,9	21	9,6
Ensemble	2 578	100,0	218	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, la proportion d'accidents de nuit est plus importante qu'en métropole de 8 points et les conséquences plus graves (+ 15,6 % tués).

À l'inverse, la proportion des accidents en intersection est moins importante de 13 points mais ils ont une gravité plus forte.

Conditions d'éclairement France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	57 636	68,7	2 662	55,0
Nuit	26 214	31,3	2 176	45,0
Ensemble	83 850	100,0	4 838	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	21 933	20,7	569	10,5
En intersection	83 850	79,3	4 838	89,5
Ensemble	105 783	100,0	5 407	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2007

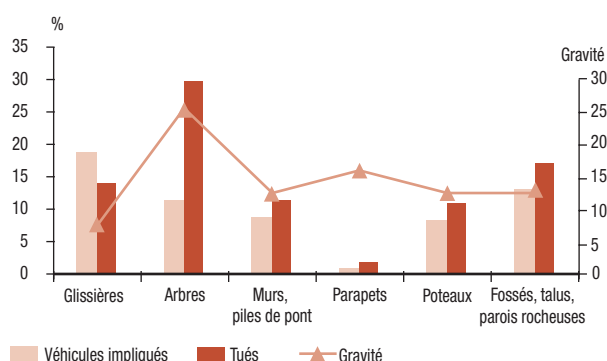
Ensemble des accidents en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	17 346	100,0	1 696	100,0	9,8
dont :					
– glissières	3 267	18,8	238	14,0	7,3
– arbres	1 927	11,1	498	29,4	25,8
– murs, piles de pont	1 514	8,7	193	11,4	12,7
– parapets	180	1,0	29	1,7	16,1
– poteaux	1 436	8,3	182	10,7	12,7
– fossés, talus, parois rocheuses	2 281	13,2	288	17,0	12,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

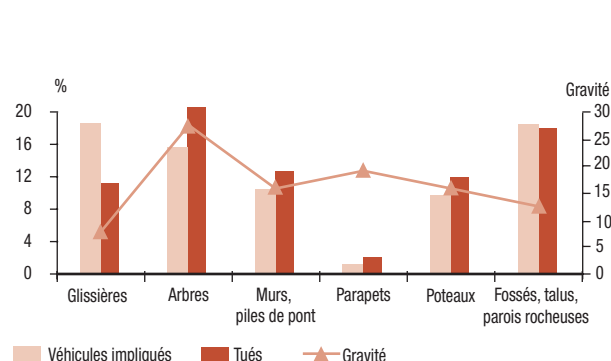
dont accidents à un seul véhicule sans piéton en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	11 178	100,0	1 474	100,0	13,2
dont :					
– glissières	2 077	18,6	166	11,3	8,0
– arbres	1 732	15,5	475	32,2	27,4
– murs, piles de pont	1 161	10,4	183	12,4	15,8
– parapets	150	1,3	29	2,0	19,3
– poteaux	1 089	9,7	174	11,8	16,0
– fossés, talus, parois rocheuses	2 066	18,5	264	17,9	12,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ensemble des accidents contre obstacles fixes en métropole



dont accidents à un seul véhicule sans piéton en métropole



36,71 % des tués en métropole en 2007 le sont contre un obstacle fixe. 86,9 % d'entre eux l'ont été dans un accident à un seul véhicule sans piéton.

Un tiers l'est à la suite d'un choc contre un arbre. La gravité dans ces chocs est extrême puisqu'elle est cinq fois supérieure à la gravité moyenne des accidents.

Ensemble des accidents dans les départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	431	100,0	62	100,0	14,4
dont :					
– glissières	71	16,5	10	16,1	14,1
– arbres	24	5,6	3	4,8	12,5
– murs, piles de pont	50	11,6	11	17,7	22,0
– parapets	8	1,9	4	6,5	50,0
– poteaux	47	10,9	12	19,4	25,5
– fossés, talus, parois rocheuses	59	13,7	7	11,3	11,9

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 accidents corporels)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	259	100,0	48	100,0	18,5
dont :					
– glissières	48	18,5	9	18,8	18,8
– arbres	19	7,3	3	6,3	15,8
– murs, piles de pont	38	14,7	9	18,8	23,7
– parapets	6	2,3	3	6,3	50,0
– poteaux	35	13,5	9	18,8	25,7
– fossés, talus, parois rocheuses	51	19,7	7	14,6	13,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, la part des tués contre obstacle est un peu inférieur à la métropole (28,5 %). 37,7 % d'entre eux l'ont été dans un accident à un seul véhicule sans piéton.

Un tué sur cinq l'est à la suite d'un heurt contre un poteau.

La gravité de ces accidents est très supérieure à la gravité moyenne des accidents.

Ensemble des accidents France entière	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	17 777	100,0	1 758	100,0	9,9
dont :					
– glissières	3 338	18,8	248	14,1	7,4
– arbres	1 951	11,0	501	28,5	25,7
– murs, piles de pont	1 564	8,8	204	11,6	13,0
– parapets	188	1,1	33	1,9	17,6
– poteaux	1 483	8,3	194	11,0	13,1
– fossés, talus, parois rocheuses	2 340	13,2	295	16,8	12,6

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	11 437	100,0	1 522	100,0	13,3
dont :					
– glissières	2 125	18,6	175	11,5	8,2
– arbres	1 751	15,3	478	31,4	27,3
– murs, piles de pont	1 199	10,5	192	12,6	16,0
– parapets	156	1,4	32	2,1	20,5
– poteaux	1 124	9,8	183	12,0	16,3
– fossés, talus, parois rocheuses	2 117	18,5	271	17,8	12,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

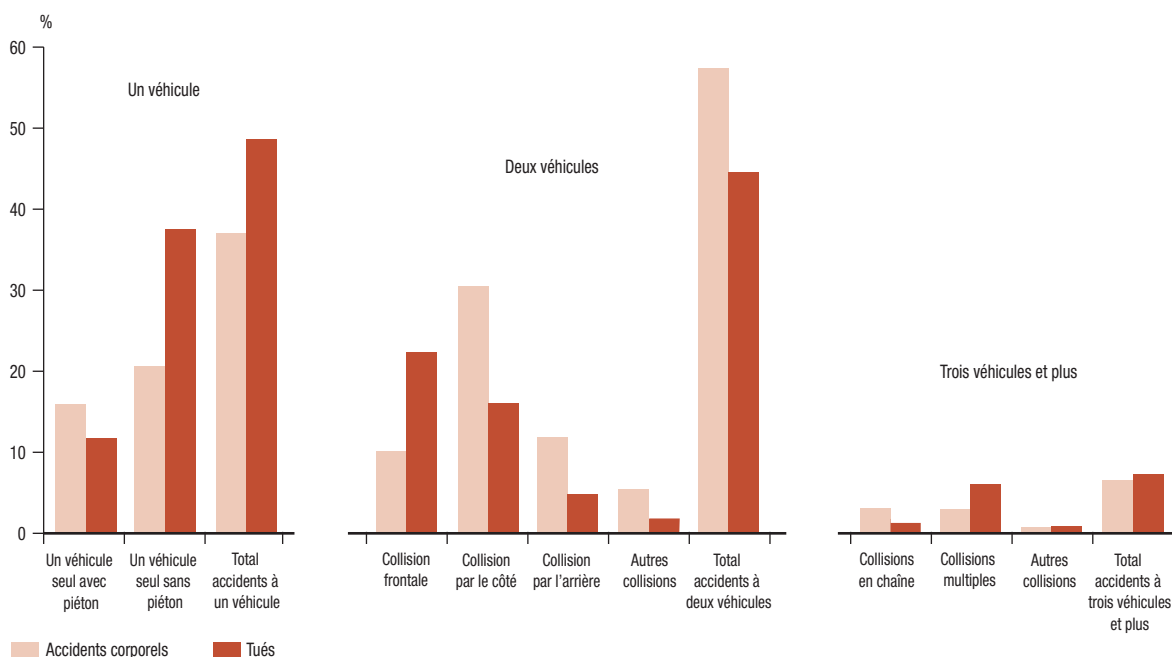


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2007

Types d'accidents en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	12 978	16,0	526	11,4
Un véhicule seul sans piéton	16 746	20,6	1 709	37,0
Total accidents à un véhicule	29 724	36,6	2 235	48,4
Deux véhicules :				
– collision frontale	8 044	9,9	1 011	21,9
– collision par le côté	24 480	30,1	739	16,0
– collision par l'arrière	9 269	11,4	218	4,7
– autres collisions	4 415	5,4	82	1,8
Total accidents à deux véhicules	46 208	56,9	2 050	44,4
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 265	2,8	53	1,1
– collisions multiples	2 563	3,2	260	5,6
– autres collisions	512	0,6	22	0,5
Total accidents à trois véhicules et plus	5 340	6,6	335	7,3
Ensemble	81 272	100,0	4 620	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués par type d'accidents en métropole en 2007



En métropole, au cours de l'année 2007, un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent près d'un tué sur trois.

21,9 % des accidentés de la route sont tués dans une collision frontale alors que ce type d'accident ne représente que 9,9 % des accidents.

Les collisions à trois véhicules et plus ne représentent qu'à peine 7 % des accidents corporels et un peu plus de 7 % des tués.

Types d'accidents dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	430	16,7	34	15,6
Un véhicule seul sans piéton	437	17,0	60	27,5
Total accidents à un véhicule	867	33,6	94	43,1
Deux véhicules :				
– collision frontale	360	14,0	54	24,8
– collision par le côté	679	26,3	28	12,8
– collision par l'arrière	304	11,8	10	4,6
– autres collisions	186	7,2	6	2,8
Total accidents à deux véhicules	1 529	59,3	98	45,0
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	63	2,4	4	1,8
– collisions multiples	101	3,9	20	9,2
– autres collisions	18	0,7	2	0,9
Total accidents à trois véhicules et plus	182	7,1	26	11,9
Ensemble	2 578	100,0	218	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer en 2007, les accidents à un véhicule seul avec piéton représentent une part plus importante qu'en métropole de même que les

collisions frontales. On remarquera également que les collisions multiples ont une gravité plus importante qu'en métropole.

Types d'accidents France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	13 408	16,0	560	11,6
Un véhicule seul sans piéton	17 183	20,5	1 769	36,6
Total accidents à un véhicule	30 591	36,5	2 329	48,1
Deux véhicules :				
– collision frontale	8 404	10,0	1 065	22,0
– collision par le côté	25 159	30,0	767	15,9
– collision par l'arrière	9 573	11,4	228	4,7
– autres collisions	4 601	5,5	88	1,8
Total accidents à deux véhicules	47 737	56,9	2 148	44,4
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 328	2,8	57	1,2
– collisions multiples	2 664	3,2	280	5,8
– autres collisions	530	0,6	24	0,5
Total accidents à trois véhicules et plus	5 522	6,6	361	7,5
Ensemble	83 850	100,0	4 838	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 2007

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 depuis 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 (50,3 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 25,8 % 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 (8,5 % des chômeurs contre 0,4 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (30,6 % des impliqués sans permis sont sous l'empire d'un état alcoolique contre 5,3 % 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 (6,6 % 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

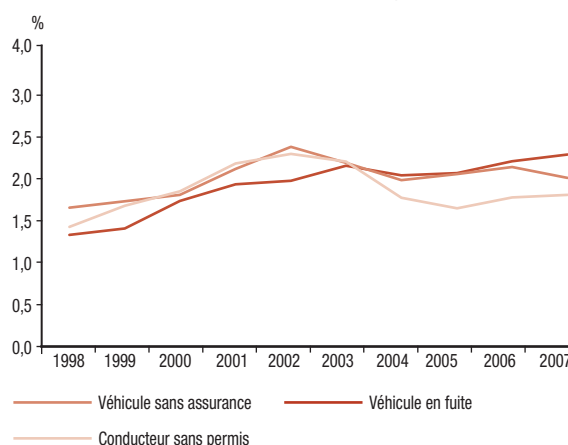
Les taux d'infractionnistes sont calculés en fonction du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels.

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

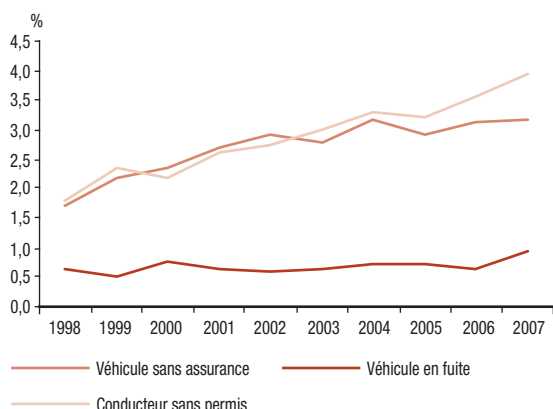
Le graphique ci-dessous montre que les trois infractions étudiées suivent la même tendance depuis dix ans.



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 1998, les trois infractions sont en hausse dans les accidents. Entre 2002 et 2004, les deux infractions « papiers » ont baissé. En 2007 l'absence d'assurance est en légère hausse ainsi que les conducteurs sans permis. 1,81 % des conducteurs circulent sans permis contre 1,78 % en 2006. Depuis ces cinq dernières années, les délits de fuite après accident continuent d'augmenter de 2,29 % en 2007 contre 2,15 % en 2002.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents mortels



Source : ONISR, fichier des accidents.

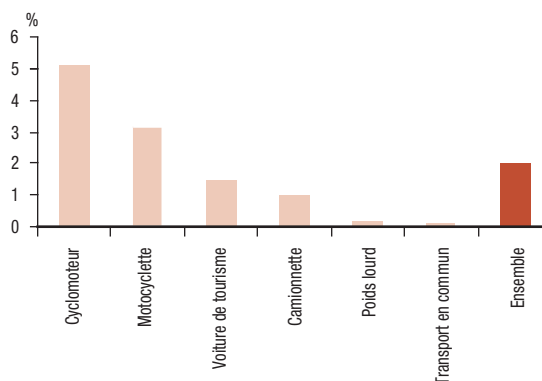
La part des conducteurs impliqués dans un accident mortel ayant commis au moins une infraction de type « papiers » (conduite sans permis ou sans assurance) est en progression constante de 1998 à 2007 passant de 1,8 % en 1998 à 3,9 % en 2007.

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 2007 (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 (0,1 %).

Les deux-roues représentent 50,3 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 25,8 % des véhicules impliqués. Ainsi, 5,1 % des cyclomoteurs et 3,1 % 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 1,4 % pour les voitures de tourisme et 1 % pour les camionnettes. Dans l'ensemble, 2 % 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 2007 (à l'exception des bicyclettes)

Assurance \ Âge du conducteur	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Âge indéterminé	9	177	7	193	3,8
0-14 ans	39	497	41	577	7,6
15-24 ans	1 652	30 447	1 124	33 223	3,6
25-44 ans	2 533	54 233	1 112	57 878	2,0
45-64 ans	928	29 551	252	30 731	0,8
65 ans et plus	168	8 325	31	8 524	0,4
Ensemble des conducteurs	5 329	123 230	2 567	131 126	2,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

On constate que la part d'utilisateurs non assurés décroît avec l'âge : 3,6 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,4 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 43,8 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2007 alors qu'ils ne représentent que 25,3 % 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 : 66 % 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	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Profession du conducteur					
Moins de 18 ans	370	5 712	253	6 335	4,2
Étudiant	236	6 600	106	6 942	1,6
Conducteur professionnel	222	4 860	32	5 114	0,7
Agriculteur	77	449	4	530	0,9
Profession indépendante	185	4 835	63	5 083	1,3
Cadre sup., chef d'entreprise	195	5 658	21	5 874	0,4
Cadre moyen	1 020	33 540	333	34 893	1,0
Ouvrier	606	16 609	607	17 822	3,5
Retraité	188	10 329	46	10 563	0,4
Chômeur	197	3 796	351	4 344	8,5
Autre ou indéterminée	2 033	30 842	751	33 626	2,4
Total	5 329	123 230	2 567	131 126	2,0

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 : 8,5 % des chômeurs, 3,5 % des ouvriers et 4,2 % des mineurs impliqués dans un accident corporel en 2007 ne possédaient pas d'assurance en règle contre seulement 0,4 % des retraités, 0,9 % des agriculteurs et 0,4 % 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	10,7 %	4,5 %
Assuré	5,5 %	1,0 %
Non assuré	22,4 %	32,3 %
Total	6,0 %	1,6 %

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 32,3 % 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 2007, 1,8 % des conducteurs impliqués dans un accident circulaient sans permis et 4,1 % 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 valables. Ils représentent 0,5 % des impliqués dans un accident corporel mais 0,9 % dans les accidents mortels, soit deux fois plus.

La conduite sans permis est fortement liée à l'alcool, 40 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,3 % des conducteurs en possession du permis. Ils étaient 53,3 % dans les accidents mortels, contre 14,9 % 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 39,4 % 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.

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 2007	% 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 %	2,8 %	3,4 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	0,5 %	1,1 %	1,6 %
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	0,9 %	3,2 %	4,1 %
– dont conducteur de motocyclette	1,0 %	8,9 %	9,9 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	1,0 %	2,7 %	3,6 %

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 4,1 % 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 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 cm³, 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 cm³ et/ou à la motocyclette nécessitant un permis spécifique que pour celui qui n'a encore jamais conduit de véhicule léger.

Les motocyclettes, représentant 14,2 % des véhicules impliqués dans les accidents, constituent 32,2 % 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 3,4 % dans les accidents corporels, elle est de 9,9 % dans les accidents mortels.

Lien avec d'autres infractions

Permis de conduire	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif	% de sans assurance
Indéterminé	6,5 %	4,5 %
Valide	5,3 %	1,0 %
Suspendu	40,0 %	13,9 %
Défaut de permis	30,6 %	39,4 %
Sous-total sans permis	38,8 %	33,0 %
Total	5,78 %	1,6 %

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 5,3 %. Cette proportion atteint 40 % si le permis a été suspendu ou invalidé.

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 39,4 % 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.

La responsabilité des conducteurs sans permis et des sans assurance

La part des conducteurs non responsables sans permis ou sans assurance permet de connaître la prévalence (c'est-à-dire la part des conducteurs présentant une caractéristique donnée). L'écart entre la part des responsables et des non responsables donne par contre l'impact du facteur.

	Sans permis	Sans assurance
Non responsable	0,8 %	0,9 %
Responsable	3,0 %	2,6 %
Total	1,8 %	1,6 %

Pour ce qui concerne la prévalence, la méthode du non responsable aboutit à un nombre de sans permis beaucoup moins élevé que ce qui est souvent annoncé : 0,8 % soit moins de 300 000 conducteurs.

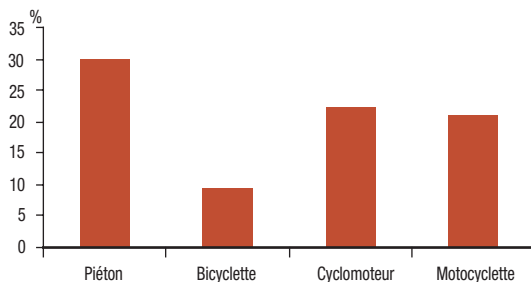
Ces 0,8 % se décomposent en :

- 0,3 % de permis qui se décomposent en :
 - des permis perdus après solde nul : il s'agit essentiellement d'autres infractions que les infractions vitesse ;
 - des permis suspendus par les autorités administratives en attendant le jugement ou suspendu ou retirés par les autorités judiciaires et dans ces cas c'est presque systématiquement pour cause de conduite en état d'alcoolémie ;
- 0,5 % de conducteurs qui n'ont pas de permis ou pas de permis valide : cette dernière catégorie correspond aux conducteurs de motocyclettes.
- Cette analyse explique pourquoi on observe que dans les accidents corporels la conduite sans permis est très associée :
 - d'une part à l'alcool (40 % des conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel étaient au-dessus du taux d'alcool légal contre 5,3 % pour les autres conducteurs) ;
 - d'autre part aux motocyclettes : près de 10 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel n'avaient pas de permis valide.

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.

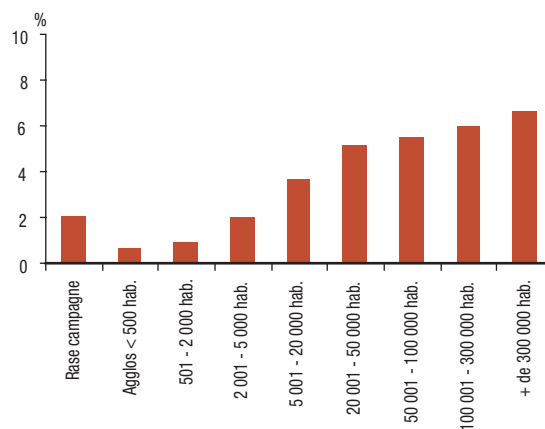
Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans environ un tiers des accidents. Les deux-roues sont aussi fréquemment impliqués (22,2 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 20,9 % une motocyclette, 9,3 % une bicyclette). 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 inexistant 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 6,6 % 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.

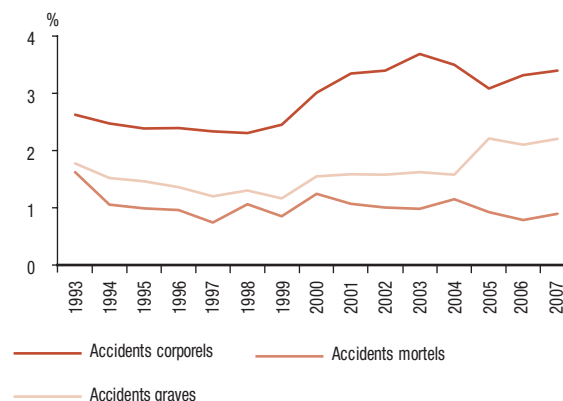
Taux de fuite dans les accidents corporels
selon la taille de l'agglomération en 2007



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 2007 montre une légère croissance du phénomène. Le taux est parmi les plus élevés des dix dernières années.



La responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2007

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.

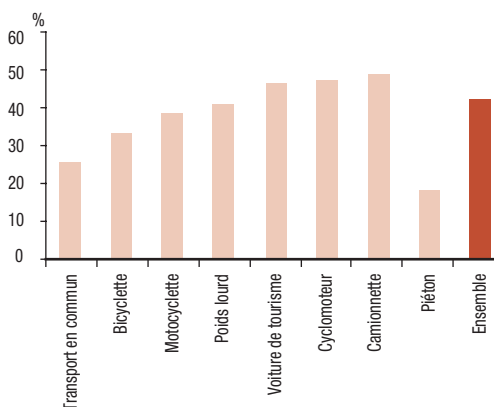
A contrario, deux types d'usagers se distinguent par une faible responsabilité dans les accidents corporels : d'une part, les piétons, avec 20 % d'usagers responsables et notamment les plus de 65 ans et d'autre part les usagers de motocyclettes en milieu urbain.

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 présumés responsables. Les conducteurs de voitures de tourisme (45,6 %) et de cyclomoteurs (45,8 %) sont en moyenne plus souvent responsables.

Les piétons sont les usagers auxquels la responsabilité (16,8 %) est le moins souvent imputée.

Seulement 38 % des usagers de motocyclettes sont présumés responsables contre 41,3 % pour l'ensemble des conducteurs.

Taux de responsabilité des usagers en 2007	% de responsables	
	Conducteurs	Piétons
Selon le sexe		
Homme	44,9	19,1
Femme	41,1	14,8
Selon l'âge		
Âge inconnu	51,0	13,3
0-14 ans	52,7	19,3
15-24 ans	50,0	18,9
25-44 ans	41,5	21,3
45-64 ans	39,0	16,0
65 ans et plus	52,1	10,2
Selon la nationalité		
Français	44,0	16,8
Étranger	40,7	16,3
Indéterminé	38,5	33,3
Total	43,9	16,8

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 10,2 % des accidents, contre 18,9 % des 15-24 ans.

Côté conducteurs, 52,1 % des personnes de plus de 65 ans voient leur responsabilité engagée, contre moins de 41,5 % 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 52,7 % 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 23,8 % pour les 25-64 ans).

Selon le sexe, on constate une légère surresponsabilité des conducteurs masculins : 44,9 % d'usagers responsables contre 41,1 % pour les conductrices. Cette différence s'accroît pour les piétons avec 19,1 % d'hommes responsables contre seulement 14,8 % pour les femmes.

La nationalité des conducteurs influe aussi sur la responsabilité. Ainsi, 40,7 % des conducteurs résidant à l'étranger sont considérés comme responsables contre 44 % des conducteurs français. Il y a trop peu d'accidents (treize 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 77,9 % des accidents. Les deux-roues représentent 30,7 % des véhicules impliqués seuls dans un accident contre 26,1 % 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	170	94	35,6 %
Manœuvre d'évitement de véhicule	298	259	46,5 %
Facteur mécanique lié au véhicule	116	132	53,2 %
Route ou condition atmosphérique mauvaise	218	360	62,3 %
Sans facteur externe	3 058	12 130	79,9 %
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 35,6 % 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 46,5 % 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 : 62,3 % des conducteurs seulement sont en cause.

Même si les accidents avec un facteur externe ne représentent que 9,8 % des accidents à un véhicule sans piéton, ce facteur explique 20,8 % 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 90 % 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	932	3 418	5 673	10 023
	Responsable	25	2 127	149	2 301
	Total	957	5 545	5 822	12 324

Source : ONISR, fichier des accidents.

En moyenne, 20 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 48,8 % 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 55 %. En moyenne, les conducteurs sont en général 2,7 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	44,6 %	33,7 %
Cyclomoteur	55,4 %	20,6 %
Motocyclette	36,4 %	38,9 %
Voiture de tourisme	53,2 %	16,9 %
Camionnette	59,6 %	18,5 %
Poids lourd	48,1 %	14,4 %
Transport en commun	27,9 %	34,8 %
Autre véhicule	41,1 %	29,8 %

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 : 36,4 % des accidents seraient dus aux motocyclistes contre 38,9 % pour le piéton alors que ces ratios sont respectivement de 53,2 % et 16,9 % 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 27,9 % des cas, la faute incombe au conducteur de bus, mais dans 34,8 % des cas elle revient au piéton. Dans les 30 % 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		42 %	29 %	46 %	55 %	50 %	32 %	45 %
	Cyclomoteur	22 %		21 %	37 %	37 %	26 %	24 %	36 %
	Motocyclette	45 %	53 %		47 %	47 %	36 %	30 %	47 %
	Voiture de tourisme	28 %	39 %	29 %		44 %	35 %	30 %	34 %
	Camionnette	25 %	42 %	34 %	41 %		27 %	37 %	37 %
	Poids lourd	26 %	50 %	45 %	50 %	60 %		36 %	48 %
	Autre véhicule	48 %	51 %	42 %	48 %	50 %	52 %		48 %
	Total	29 %	40 %	30 %	43 %	46 %	35 %	30 %	39 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lecture : dans les conflits bicyclette contre cyclomoteur, les usagers de cyclomoteurs sont responsables dans 42 % des accidents, contre 22 % pour l'usager de bicyclette.

Les voitures de tourisme sont présumées responsables dans 43 % 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 47 %. 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 46 % des cas. Il s'agit du taux de responsabilité le plus fort. Les camionnettes sont assez minoritaires dans les accidents : en 2007, une camionnette était impliquée dans 5 % des accidents à deux véhicules.

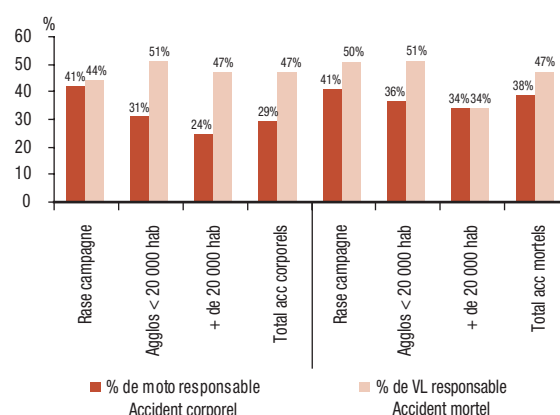
Dans les conflits les opposant à un autre véhicule, les motocyclistes, avec seulement un tiers de présumés responsables, obtiennent un taux de responsabilité très faible (30 %), en dessous de la plupart des autres catégories d'usagers.

On note que dans le cas d'un accident de motocyclette contre une voiture de tourisme, la responsabilité n'échoit au motard que dans 29 % des cas seulement.

Les accidents de voitures de tourisme contre motocyclettes

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 (47 % 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 (41 % contre 44 %) mais dans les villes de plus de 20 000 habitants, les automobilistes sont presque deux fois plus souvent responsables que les motocyclistes.

Pour les accidents mortels, 38 % des motocyclistes sont jugés responsables contre 47 % des automobilistes. Le taux de responsabilité des automobilistes est aussi plus important si l'accident se produit en rase campagne (50 % contre 41 %) ou dans les villes de moins de 20 000 habitants (51 % contre 36 %).



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.

Suite au transfert d'une partie des routes nationales aux conseils généraux, un IAL pour l'ensemble des routes nationales et départementales est désormais calculé.

SYNTHÈSE

Les grandes tendances de l'IAL 2003-2007

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 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

Quatorze départements présentent un **sous-risque** par rapport au risque de la métropole de plus de 20 % : l'Isère (0,51), la Côte-d'Or (0,57), la Savoie (0,61), l'Essonne (0,63), l'Ille-et-Vilaine (0,68), les Hauts-de-Seine (0,68), le Calvados (0,68), le Val-d'Oise (0,71), les Yvelines (0,74), le Haut-Rhin (0,74), les Côtes-d'Armor (0,77), la Gironde (0,78), Paris (0,79), la Saône-et-Loire (0,80).

Les départements les moins bien classés

Quatorze départements présentent un **surrisque** par rapport au risque de la métropole de plus de 40 % : la Corse-du-Sud (1,79), le Tarn-et-Garonne (1,78), le Lot-et-Garonne (1,59), l'Yonne (1,57), la Haute-Saône (1,53), le Vaucluse (1,50), l'Ariège (1,50), les Alpes-de-Haute-Provence (1,48), la Haute-Corse (1,46), l'Aude (1,45), le

Gers (1,43), les Alpes-Maritimes (1,43), le Jura (1,41), le Loiret (1,40).

Comparaison IAL 2003-2007 et IAL 2007

L'IAL 2007 est généralement proche de l'IAL 2003-2007, mais pour vingt-huit départements, l'écart est supérieur à 0,20.

Comparaison IAL 2003-2007 et IAL 1995-1999

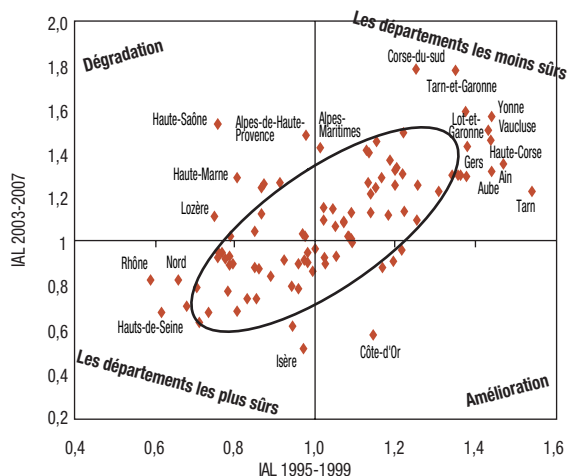
Les départements qui ont le plus progressé depuis l'édition 1995-1999

Sept départements ont baissé leur risque d'au moins 20 % : la Côte-d'Or (– 50 %), l'Isère (– 47 %), la Savoie (– 35 %), la Moselle (– 24 %), les Landes (– 24 %), l'Eure (– 21 %), le Tarn (– 20 %).

Les départements qui ont le moins progressé depuis l'évolution 1995-1999

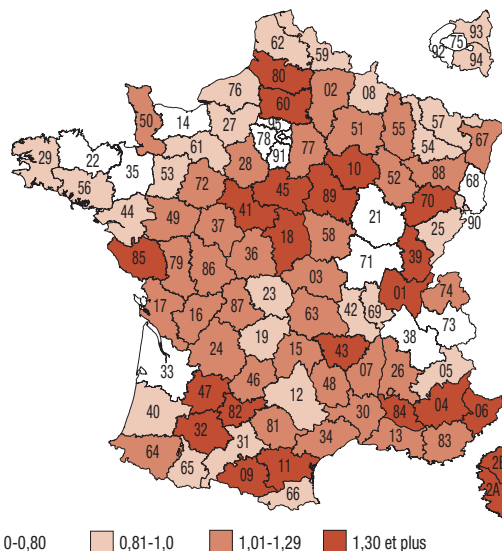
Douze départements ont dégradé leur risque de plus de 30 % : la Haute-Saône (+ 102 %), la Haute-Marne (+ 60 %), les Alpes-de-Haute-Provence (+ 52 %), la Lozère (+ 48 %), les Pyrénées-Atlantiques (+ 44 %), l'Ardèche (+ 43 %), la Corse-du-Sud (+ 43 %), les Alpes-Maritimes (+ 41 %), le Rhône (+ 40 %), la Nièvre (+ 39 %), le Tarn-et-Garonne (+ 32 %), le Bas-Rhin (+ 30 %).

Évolution du palmarès des départements



L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE 2003-2007 ET 2007

IAL 2003-2007



0-0,80 0,81-1,0 1,01-1,29 1,30 et plus

Le tableau qui suit donne en pourcentage la répartition des tués des principaux réseaux étudiés ainsi que l'IAL. Il permet ainsi de connaître l'influence des différents réseaux sur le résultat global. Le réseau départemental et national représentent 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 route.

	2003-2007							2007
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Ain	7,3	0,94	74,6	1,43	8,7	1,04	1,35	1,10
Aisne	4,0	0,99	80,2	1,26	8,8	1,05	1,22	1,46
Allier	2,7	0,82	79,5	1,28	13,3	1,48	1,25	1,19
Alpes-de-Haute-Provence	2,4	0,67	82,3	1,50	9,9	2,37	1,48	1,61
Hautes-Alpes	0,0	0,00	84,6	0,86	8,4	0,87	0,86	0,71
Alpes-Maritimes	5,1	0,77	31,6	1,04	60,7	1,97	1,43	1,88
Ardèche			87,5	1,33	4,8	0,55	1,24	1,69
Ardenne	1,7	0,42	79,8	1,00	9,7	0,71	0,95	0,81
Ariège	0,0	0,00	83,6	1,48	11,9	2,49	1,50	1,59
Aube	6,8	1,11	81,9	1,48	9,6	0,94	1,32	1,43
Aude	13,1	1,16	70,8	1,53	11,9	1,85	1,45	1,76
Aveyron	0,6	0,17	87,8	0,96	8,7	1,38	0,90	0,62
Bouches-du-Rhône	10,0	1,31	52,9	1,06	34,8	1,32	1,14	1,19
Calvados	4,2	0,55	80,2	0,73	9,2	0,56	0,68	0,59
Cantal	3,7	0,82	74,1	0,95	13,5	2,35	1,03	0,78
Charente			82,5	1,10	8,6	1,24	1,13	0,97
Charente-Maritime	2,1	0,51	77,5	1,06	11,7	1,64	1,10	1,04
Cher	9,7	1,78	75,0	1,42	9,2	1,04	1,37	1,13
Corrèze	13,7	1,56	68,7	0,82	11,7	1,35	0,91	0,81
Corse-du-Sud			71,5	1,59	25,3	2,88	1,79	2,02
Haute-Corse			91,9	1,60	4,9	0,58	1,46	1,60
Côte-d'Or	18,2	1,26	60,4	0,46	16,3	1,20	0,57	0,47
Côtes-d'Armor			81,2	0,76	6,5	0,56	0,77	0,80
Creuse	3,0	4,05	88,2	0,94	0,0	0,00	0,95	0,70
Dordogne	1,7	2,10	79,8	1,04	8,6	1,45	1,09	1,23
Doubs	5,4	1,04	76,3	0,94	10,9	0,79	0,92	0,79
Drôme	14,9	0,93	67,9	1,05	10,2	0,95	1,02	0,96
Eure	7,6	0,72	80,7	1,02	6,9	0,85	0,96	0,96
Eure-et-Loir	12,0	1,49	76,4	1,31	9,7	1,58	1,29	1,32
Finistère			65,9	0,72	14,9	0,82	0,84	0,89
Gard	3,1	0,59	78,8	1,47	13,6	1,09	1,30	1,22
Haute-Garonne	9,2	0,60	60,4	0,99	27,4	1,11	0,92	0,95
Gers			90,2	1,48	4,2	1,26	1,43	1,62
Gironde	6,5	0,68	66,2	0,75	19,7	0,99	0,78	0,57
Hérault	7,0	0,94	65,5	1,23	24,3	1,83	1,25	1,31
Ille-et-Vilaine	0,8	0,43	81,2	0,66	10,6	0,67	0,68	0,70
Indre	6,2	0,64	77,0	1,15	6,5	0,84	1,09	1,53
Indre-et-Loire	4,4	0,76	72,3	1,16	14,4	0,98	1,12	1,13
Isère	7,9	1,00	71,6	0,47	14,1	0,79	0,51	0,65
Jura	4,8	1,01	83,0	1,49	7,4	1,41	1,41	1,14
Landes	2,0	0,67	84,4	0,92	8,5	1,20	0,91	0,91
Loir-et-Cher	9,5	1,36	72,3	1,27	9,1	1,41	1,30	1,23
Loire	3,5	0,34	66,5	0,99	24,4	0,93	0,91	0,86
Haute-Loire	1,4	2,58	83,5	1,30	3,6	0,62	1,31	1,60
Loire-Atlantique	1,4	0,56	69,9	0,85	18,9	1,00	0,90	0,86
Loiret	9,0	1,51	67,5	1,39	14,0	1,15	1,40	1,61
Lot	12,1	2,21	77,6	1,18	3,4	1,01	1,23	1,65
Lot-et-Garonne	2,4	0,73	82,8	1,77	8,8	1,22	1,59	1,51
Lozère	2,2	0,25	84,2	1,18	2,2	0,49	1,11	1,23
Maine-et-Loire	4,9	1,54	70,7	0,99	14,0	1,01	1,05	1,05
Manche	3,6	1,45	83,3	1,06	9,6	1,18	1,02	1,13

	2003-2007						2007	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Marne	6,5	1,19	72,0	1,13	14,2	1,04	1,13	1,06
Haute-Marne	10,4	1,01	81,7	1,46	5,2	0,71	1,29	1,27
Mayenne	3,7	0,84	82,1	1,05	9,7	0,94	0,99	0,77
Meurthe-et-Moselle	11,2	1,03	65,9	0,96	15,2	0,72	0,93	0,74
Meuse	2,6	0,62	81,9	1,07	11,1	1,81	1,07	0,87
Morbihan			76,1	0,80	10,3	0,97	0,88	0,73
Moselle	10,0	0,80	69,1	0,97	16,9	0,74	0,88	1,04
Nièvre	2,0	1,51	87,6	1,38	7,6	0,95	1,27	1,01
Nord	11,4	1,06	45,0	0,69	35,2	0,90	0,83	0,73
Oise	8,4	1,39	75,4	1,39	9,7	0,81	1,30	1,19
Orne	0,0	0,00	92,8	0,99	2,7	0,44	0,91	0,86
Pas-de-Calais	12,1	1,53	55,8	0,76	24,3	1,06	0,89	0,87
Puy-de-Dôme	8,1	0,86	69,7	1,37	19,1	1,29	1,25	1,67
Pyrénées-Atlantiques	6,5	1,10	61,0	1,22	25,9	1,42	1,26	1,42
Hautes-Pyrénées	2,1	0,36	75,7	0,97	10,5	0,83	0,95	0,83
Pyrénées-Orientales	5,2	1,12	70,5	0,91	13,2	0,92	0,97	0,72
Bas-Rhin	8,5	0,81	66,7	1,08	19,1	0,98	1,03	1,08
Haut-Rhin	11,0	1,03	64,0	0,68	18,3	0,88	0,74	0,72
Rhône	13,8	2,28	45,8	0,70	33,1	0,80	0,82	0,78
Haute-Saône			84,7	1,56	8,3	1,42	1,53	1,87
Saône-et-Loire	10,0	1,22	71,9	0,75	11,6	1,16	0,80	0,83
Sarthe	6,9	0,83	72,5	1,19	11,4	0,97	1,16	1,00
Savoie	5,7	0,78	76,8	0,59	8,4	0,57	0,61	0,74
Haute-Savoie	5,6	1,07	72,2	1,15	12,8	0,83	1,13	1,22
Paris	2,4	0,17			97,6	0,87	0,79	0,66
Seine-Maritime	4,6	0,96	65,9	0,84	24,7	1,07	0,88	0,90
Seine-et-Marne	11,2	1,38	66,4	0,99	14,9	0,78	1,01	0,87
Yvelines	12,9	0,93	48,6	0,71	31,3	0,66	0,74	0,81
Deux-Sèvres	1,5	0,32	77,4	1,28	8,5	1,17	1,27	1,55
Somme	10,2	1,37	74,0	1,38	7,5	0,94	1,33	1,54
Tarn	0,8	0,46	76,9	1,21	13,1	1,43	1,23	1,50
Tarn-et-Garonne	3,1	0,42	77,7	1,96	9,3	1,89	1,78	1,93
Var	9,1	1,24	62,1	1,28	24,1	1,47	1,29	1,35
Vaucluse	6,5	1,13	61,5	1,48	26,1	1,78	1,50	1,87
Vendée	2,1	0,72	80,2	1,34	11,4	1,88	1,32	1,37
Vienne	3,1	0,61	80,3	1,14	13,0	1,26	1,09	1,12
Haute-Vienne	6,2	0,73	71,1	1,17	17,4	1,48	1,15	0,90
Vosges	3,2	1,45	83,4	1,07	8,5	0,83	1,02	1,04
Yonne	8,5	0,86	75,8	1,74	8,5	1,30	1,57	1,57
Territoire de Belfort	14,0	1,41	69,7	1,01	14,4	0,63	0,93	0,87
Essonne	12,3	1,14	51,3	0,54	30,7	0,68	0,63	0,47
Hauts-de-Seine	15,9	0,92			80,0	0,61	0,68	0,81
Seine-Saint-Denis	24,2	1,14			73,0	0,85	0,93	0,82
Val-de-Marne	17,6	0,82			76,9	0,86	0,90	0,66
Val-d'Oise	15,3	1,46	45,0	0,65	36,1	0,65	0,71	0,58
Métropole	6,5	1	67,6	1	18,6	1	1	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 2003-2007 sont de 0,29 pour les autoroutes, et 1,09 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 IAL

Indice global (tous réseaux) 2003-2007

Départements		Départements		Départements		Départements	
Corse-du-Sud	1,79	Haute-Marne	1,29	Meuse	1,07	Loire-Atlantique	0,90
Tarn-et-Garonne	1,78	Var	1,29	Maine-et-Loire	1,05	Val-de-Marne	0,90
Lot-et-Garonne	1,59	Deux-Sèvres	1,27	Cantal	1,03	Pas-de-Calais	0,89
Yonne	1,57	Nièvre	1,27	Bas-Rhin	1,03	Morbihan	0,88
Haute-Saône	1,53	Pyrénées-Atlantiques	1,26	Drôme	1,02	Moselle	0,88
Vaucluse	1,50	Allier	1,25	Manche	1,02	Seine-Maritime	0,88
Ariège	1,50	Hérault	1,25	Vosges	1,02	Hautes-Alpes	0,86
Alpes-de-Haute-Provence	1,48	Puy-de-Dôme	1,25	Seine-et-Marne	1,01	Finistère	0,84
Haute-Corse	1,46	Ardèche	1,24	Mayenne	0,99	Nord	0,83
Aude	1,45	Lot	1,23	Pyrénées-Orientales	0,97	Rhône	0,82
Gers	1,43	Tarn	1,23	Eure	0,96	Saône-et-Loire	0,80
Alpes-Maritimes	1,43	Aisne	1,22	Creuse	0,95	Paris	0,79
Jura	1,41	Sarthe	1,16	Hautes-Pyrénées	0,95	Gironde	0,78
Loiret	1,40	Haute-Vienne	1,15	Ardennes	0,95	Côtes-d'Armor	0,77
Cher	1,37	Bouches-du-Rhône	1,14	Meurthe-et-Moselle	0,93	Haut-Rhin	0,74
Ain	1,35	Charente	1,13	Seine-Saint-Denis	0,93	Yvelines	0,74
Somme	1,33	Marne	1,13	Territoire de Belfort	0,93	Val-d'Oise	0,71
Vendée	1,32	Haute-Savoie	1,13	Haute-Garonne	0,92	Calvados	0,68
Aube	1,32	Indre-et-Loire	1,12	Doubs	0,92	Hauts-de-Seine	0,68
Haute-Loire	1,31	Lozère	1,11	Loire	0,91	Ille-et-Vilaine	0,68
Loir-et-Cher	1,30	Charente-Maritime	1,10	Orne	0,91	Essonne	0,63
Oise	1,30	Dordogne	1,09	Landes	0,91	Savoie	0,61
Gard	1,30	Vienne	1,09	Corrèze	0,91	Côte-d'Or	0,57
Eure-et-Loir	1,29	Indre	1,09	Aveyron	0,90	Isère	0,51

Indice autoroutes 2003-2007

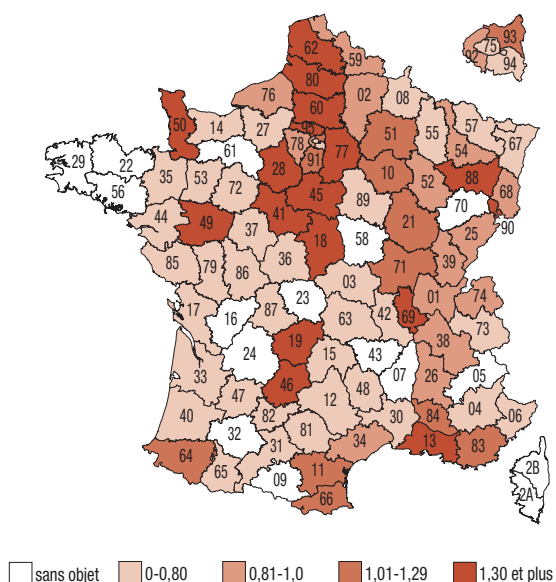
Départements		Départements		Départements		Départements	
Rhône	2,28	Marne	1,19	Drôme	0,93	Landes	0,67
Lot	2,21	Aude	1,16	Yvelines	0,93	Alpes-de-Haute-Provence	0,67
Cher	1,78	Seine-Saint-Denis	1,14	Hauts-de-Seine	0,92	Indre	0,64
Corrèze	1,56	Essonne	1,14	Yonne	0,86	Meuse	0,62
Maine-et-Loire	1,54	Vaucluse	1,13	Puy-de-Dôme	0,86	Vienne	0,61
Pas-de-Calais	1,53	Pyrénées-Orientales	1,12	Mayenne	0,84	Haute-Garonne	0,60
Loiret	1,51	Aube	1,11	Sarthe	0,83	Gard	0,59
Eure-et-Loir	1,49	Pyrénées-Atlantiques	1,10	Val-de-Marne	0,82	Loire-Atlantique	0,56
Val-d'Oise	1,46	Haute-Savoie	1,07	Allier	0,82	Calvados	0,55
Vosges	1,45	Nord	1,06	Cantal	0,82	Charente-Maritime	0,51
Manche	1,45	Doubs	1,04	Bas-Rhin	0,81	Tarn	0,46
Territoire de Belfort	1,41	Haut-Rhin	1,03	Moselle	0,80	Ille-et-Vilaine	0,43
Oise	1,39	Meurthe-et-Moselle	1,03	Savoie	0,78	Ardennes	0,42
Seine-et-Marne	1,38	Haute-Marne	1,01	Alpes-Maritimes	0,77	Tarn-et-Garonne	0,42
Somme	1,37	Jura	1,01	Indre-et-Loire	0,76	Hautes-Pyrénées	0,36
Loir-et-Cher	1,36	Isère	1,00	Haute-Vienne	0,73	Loire	0,34
Bouches-du-Rhône	1,31	Aisne	0,99	Lot-et-Garonne	0,73	Deux-Sèvres	0,32
Côte-d'Or	1,26	Seine-Maritime	0,96	Vendée	0,72	Lozère	0,25
Var	1,24	Hérault	0,94	Eure	0,72	Aveyron	0,17
Saône-et-Loire	1,22	Ain	0,94	Gironde	0,68	Paris	0,17

Note : ont été exclus certains départements dont l'exposition au risque est faible. Pour Paris, les données prises en compte concernent le périphérique.

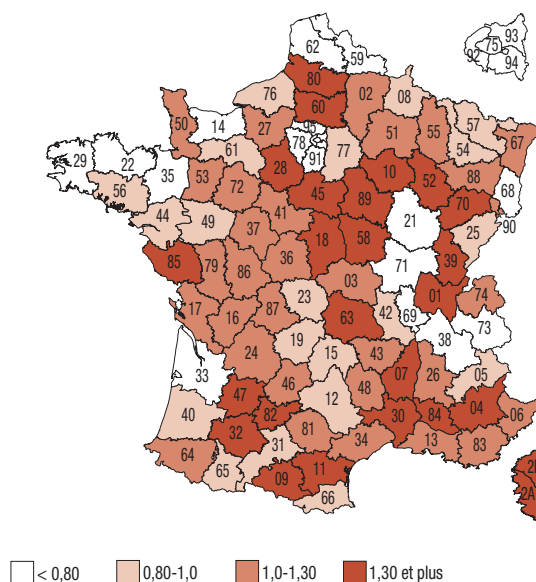
Indice routes nationales et départementales 2003-2007

Départements	Départements	Départements	Départements
Tarn-et-Garonne 1,96	Ardèche 1,33	Meuse 1,07	Landes 0,92
Lot-et-Garonne 1,77	Eure-et-Loir 1,31	Manche 1,06	Pyrénées-Orientales 0,91
Yonne 1,74	Haute-Loire 1,30	Charente-Maritime 1,06	Hautes-Alpes 0,86
Haute-Corse 1,60	Allier 1,28	Bouches-du-Rhône 1,06	Loire-Atlantique 0,85
Corse-du-Sud 1,59	Deux-Sèvres 1,28	Drôme 1,05	Seine-Maritime 0,84
Haute-Saône 1,56	Var 1,28	Mayenne 1,05	Corrèze 0,82
Aude 1,53	Loir-et-Cher 1,27	Alpes-Maritimes 1,04	Morbihan 0,80
Alpes-de-Haute-Provence 1,50	Aisne 1,26	Dordogne 1,04	Pas-de-Calais 0,76
Jura 1,49	Hérault 1,23	Eure 1,02	Côtes-d'Armor 0,76
Ariège 1,48	Pyrénées-Atlantiques 1,22	Territoire de Belfort 1,01	Gironde 0,75
Aube 1,48	Tarn 1,21	Ardennes 1,00	Saône-et-Loire 0,75
Vaucluse 1,48	Sarthe 1,19	Orne 0,99	Calvados 0,73
Gers 1,48	Lozère 1,18	Seine-et-Marne 0,99	Finistère 0,72
Gard 1,47	Lot 1,18	Loire 0,99	Yvelines 0,71
Haute-Marne 1,46	Haute-Vienne 1,17	Maine-et-Loire 0,99	Rhône 0,70
Ain 1,43	Indre-et-Loire 1,16	Haute-Garonne 0,99	Nord 0,69
Cher 1,42	Indre 1,15	Moselle 0,97	Haut-Rhin 0,68
Oise 1,39	Haute-Savoie 1,15	Hautes-Pyrénées 0,97	Ille-et-Vilaine 0,66
Loiret 1,39	Vienne 1,14	Aveyron 0,96	Val-d'Oise 0,65
Somme 1,38	Marne 1,13	Meurthe-et-Moselle 0,96	Savoie 0,59
Nièvre 1,38	Charente 1,10	Cantal 0,95	Essonne 0,54
Puy-de-Dôme 1,37	Bas-Rhin 1,08	Creuse 0,94	Isère 0,47
Vendée 1,34	Vosges 1,07	Doubs 0,94	Côte-d'Or 0,46

IAL autoroutes (2003-2007)



IAL routes nationales et départementales (2003-2007)



IAL 2002-2006 et 2006

Les IAL 2002-2006 et 2006 sont fournis car, en raison d'une erreur, certaines valeurs des IAL en milieu urbain et des IAL globaux étaient erronées dans le bilan de la sécurité routière en 2006.

	2002-2006							2006
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Ain	6,2	0,72	84,7	1,48	9	1,18	1,36	1,46
Aisne	3,4	0,74	86,7	1,27	9,9	1,09	1,18	1,12
Allier	1,6	0,48	86,3	1,35	12	1,40	1,31	1,31
Alpes-de-Haute-Provence	3,8	0,97	82,4	1,39	13,7	2,09	1,40	1,72
Hautes-Alpes			90,9	1,03	9,1	0,98	1,08	1,09
Alpes-Maritimes	6,3	0,74	40,8	1,07	53	1,66	1,31	1,22
Ardèche			78,2	1,21	21,8	0,86	1,17	1,51
Ardenne	2,4	0,59	91,9	1,13	5,6	0,52	1,00	1,15
Ariège			84,5	1,58	15,5	3,01	1,61	1,06
Aube	8,1	1,29	84,8	1,55	7,1	0,91	1,41	1,42
Aude	14,3	1,08	75,2	1,39	10,5	1,73	1,32	1,54
Aveyron	0,5	0,20	89,2	0,96	10,3	1,29	0,88	0,91
Bouches-du-Rhône	11,7	1,24	57,2	1,14	31,2	1,31	1,20	1,13
Calvados	4	0,61	76,3	0,77	19,7	0,78	0,75	0,50
Cantal	7,1	1,38	78,8	0,94	14,1	2,22	1,05	1,29
Charente			90,1	1,14	9,9	1,45	1,19	1,21
Charente-Maritime	3,8	0,79	85,1	1,06	11,1	1,66	1,12	1,11
Cher	7,4	1,47	78,3	1,47	14,3	1,17	1,35	1,63
Corrèze	12,6	1,42	76,4	0,90	11	0,94	0,90	0,89
Corse-du-Sud			73,1	1,48	26,9	2,71	1,82	2,05
Haute-Corse			91,3	1,50	8,7	0,95	1,52	1,77
Côte-d'Or	18,8	1,21	63,8	0,47	17,4	1,40	0,56	0,49
Côtes-d'Armor			92	0,78	8	0,62	0,80	0,80
Creuse	2,8	4,31	91,7	0,94	5,6	0,00	0,97	1,49
Dordogne	0,7	0,82	90,7	1,01	8,6	1,50	1,06	0,99
Doubs	8,3	1,44	79,9	0,89	11,8	0,90	0,92	0,96
Drôme	16,8	0,95	73,8	1,07	9,4	0,83	1,04	0,81
Eure	8,4	0,92	82,9	1,16	8,7	1,01	1,13	0,87
Eure-et-Loir	13,2	1,42	79,6	1,26	7,2	1,35	1,25	1,55
Finistère			83,2	0,68	16,8	0,71	0,80	0,95
Gard	3,7	0,62	82,8	1,45	13,6	1,38	1,31	1,10
Haute-Garonne	8,9	0,57	65,2	0,99	25,9	1,24	0,94	1,01
Gers			79,8	1,46	20,2	1,85	1,49	0,98
Gironde	8,2	0,82	71,9	0,78	19,9	1,10	0,83	0,67
Hérault	8,9	1,13	70,2	1,24	20,9	1,71	1,25	1,23
Ille-et-Vilaine	1	0,54	82,3	0,73	16,7	0,68	0,76	0,57
Indre	7,6	0,81	81,4	0,95	11	0,66	0,93	1,13
Indre-et-Loire	5,8	0,89	81,3	1,23	12,9	0,88	1,14	1,09
Isère	7,9	0,82	79,3	0,50	12,8	0,73	0,53	0,53
Jura	4,2	0,87	82,3	1,51	13,5	1,62	1,48	1,55
Landes	2,3	0,70	89,1	0,83	8,6	1,18	0,85	0,71
Loir-et-Cher	12,3	1,41	78,1	1,16	9,6	1,47	1,21	1,46
Loire	6,7	0,60	72,9	0,95	20,4	0,83	0,89	0,99
Haute-Loire	1,6	3,28	85,6	1,07	12,8	0,43	1,08	1,44
Loire-Atlantique	1,7	0,60	79	0,83	19,3	1,02	0,90	0,98
Loiret	8,9	1,31	73	1,25	18,1	1,20	1,30	1,17
Lot	11,1	1,97	74,4	1,06	14,5	1,95	1,12	0,90
Lot-et-Garonne	2,4	0,64	88,3	1,65	9,3	1,21	1,47	1,55
Lozère	1,9	0,23	90,7	1,32	7,4	0,42	1,25	1,68
Maine-et-Loire	4,3	1,19	82,7	1,00	13	0,99	1,03	0,97
Marne	7	1,23	80,3	1,17	12,7	0,99	1,18	1,22

	2002-2006						2006	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Haute-Marne	7,2	0,82	80,3	1,55	12,5	1,20	1,40	1,76
Mayenne	4,8	1,02	86,9	1,05	8,3	1,13	1,01	1,17
Meurthe-et-Moselle	12,5	1,05	71,7	0,98	15,8	0,82	0,97	0,86
Meuse	2,9	0,72	80,6	1,18	16,5	1,59	1,17	0,77
Morbihan			89,8	0,85	8,7	1,04	0,96	0,90
Moselle	11,8	0,93	70,8	0,96	17,4	0,85	0,91	1,07
Nièvre	1,8	1,32	84,5	1,35	13,7	1,04	1,28	1,33
Nord	15,5	1,20	52,3	0,71	32,2	0,85	0,83	0,82
Oise	8,6	1,38	77,5	1,49	13,9	0,82	1,42	1,64
Orne			92,9	0,98	6,6	0,47	0,90	0,79
Pas-de-Calais	11,8	1,34	64,9	0,84	23,3	1,01	0,91	0,85
Puy-de-Dôme	6,7	0,71	72,4	1,34	20,8	1,18	1,18	1,08
Pyrénées-Atlantiques	7,8	1,08	66,7	1,07	25,5	1,28	1,11	1,49
Hautes-Pyrénées	4,3	0,81	76,5	1,06	19,1	0,88	1,01	1,15
Pyrénées-Orientales	5,5	1,07	79,5	0,96	15	1,00	1,02	1,09
Bas-Rhin	11,5	0,96	72,1	1,05	16,5	0,96	1,02	1,17
Haut-Rhin	10,8	0,93	69,9	0,74	19,3	0,81	0,76	0,52
Rhône	20,9	1,81	47,3	0,64	31,8	0,74	0,75	0,74
Haute-Saône			82,8	1,37	17,2	1,37	1,35	1,08
Saône-et-Loire	10	1,05	79,4	0,76	10,6	1,11	0,78	0,77
Sarthe	7,8	0,79	81,2	1,09	11	0,96	1,09	1,23
Savoie	6,1	0,73	81,7	0,58	12,2	0,75	0,63	0,49
Haute-Savoie	6,6	1,10	80,5	1,14	12,9	0,81	1,12	1,26
Paris	0,8	0,31	0		99,2	0,83	0,77	0,96
Seine-Maritime	3,3	0,67	63	0,82	33,7	1,10	0,86	0,72
Seine-et-Marne	12,4	1,36	72,8	1,03	14,8	0,75	1,06	1,13
Yvelines	15,9	0,89	54,9	0,66	29,2	0,58	0,69	0,81
Deux-Sèvres	2,6	0,55	80,3	1,27	17	1,31	1,22	0,88
Somme	10,5	1,16	81,1	1,29	8,4	0,92	1,20	1,57
Tarn	1,6	0,82	84,1	1,00	14,3	1,49	1,02	1,84
Tarn-et-Garonne	3,5	0,37	86,1	1,74	10,4	1,64	1,53	2,13
Var	10,4	1,22	66,6	1,20	23	1,50	1,23	1,38
Vaucluse	8,5	1,52	60,8	1,36	30,7	1,80	1,43	1,09
Vendée	2	0,68	85,9	1,35	12,1	1,54	1,28	1,18
Vienne	7,8	1,47	76,3	1,08	15,9	1,63	1,18	0,95
Haute-Vienne	5,1	0,55	77,3	1,14	17,7	1,52	1,12	0,88
Vosges	2,2	0,89	88,6	1,04	9,2	1,09	1,02	0,77
Yonne	12,2	1,17	80,4	1,75	7,5	1,32	1,63	2,11
Territoire de Belfort	9,5	1,04	63,5	1,08	27	0,80	1,01	0,63
Essonne	14,6	1,07	56,2	0,58	29,2	0,70	0,69	0,62
Hauts-de-Seine	14,5	0,89	7,2		78,3	0,58	0,63	0,70
Seine-Saint-Denis	25	1,13	2,3		72,7	0,86	0,94	0,93
Val-de-Marne	19,6	0,89	6,4		74	0,97	0,98	1,06
Val-d'Oise	11,7	1,01	49,7	0,74	38,6	0,71	0,74	0,66
Métropole	7	1	68,7	1	19,5	1	1	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 2002-2006 sont de 0,34 pour les autoroutes, et 1,25 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.

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 2x2 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 plus 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 plus blessés hospitalisés à partir de l'année 2005, 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.

LES RÉSULTATS 2007

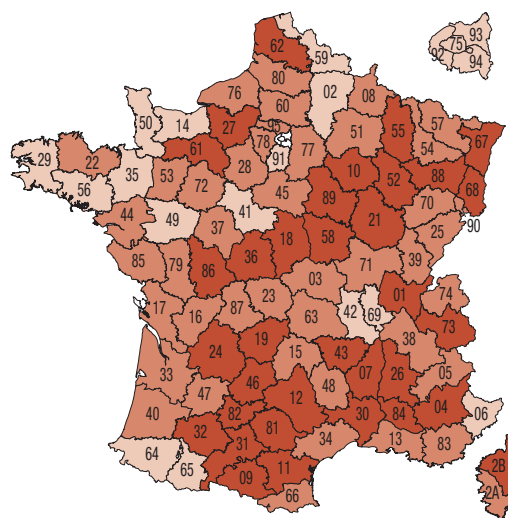
	Accidents corporels		Tués à trente jours		Blessés		Population totale en milliers d'habitants ⁽¹⁾	Tués par million habitants (2007)	Part de la population urbaine ⁽²⁾
	2007	2006	2007	2006	2007	2006			
Ain	494	525	49	68	697	761	565	87	60,0 %
Aisne	400	410	69	55	550	513	536	129	57,4 %
Allier	362	436	38	42	492	558	341	111	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	150	197	25	27	228	283	155	162	52,1 %
Hautes-Alpes	174	209	11	16	253	306	133	83	52,9 %
Alpes-Maritimes	3 403	3 307	89	56	4 129	4 204	1 070	83	95,4 %
Ardèche	243	234	41	37	311	329	304	135	52,1 %
Ardennes	160	189	17	25	190	236	286	59	61,4 %
Ariège	139	135	21	14	204	179	147	143	48,2 %
Aube	245	237	34	34	337	320	299	114	60,6 %
Aude	304	281	58	51	396	371	339	171	54,8 %
Aveyron	186	236	20	31	253	318	271	74	45,5 %
Bouches-du-Rhône	5 249	4 722	142	136	6 683	6 105	1 916	74	97,8 %
Calvados	476	486	42	36	626	674	666	63	62,3 %
Cantal	89	97	11	19	99	100	151	73	36,4 %
Charente	214	228	37	45	259	269	344	107	46,8 %
Charente-Maritime	1 031	857	64	69	1 318	1 059	596	107	55,3 %
Cher	340	313	29	45	441	395	315	92	57,3 %
Corrèze	349	304	19	22	456	382	237	80	49,4 %
Corse-du-Sud	378	380	18	17	515	498	129	140	61,3 %
Haute-Corse	431	400	23	23	622	578	150	153	63,4 %
Côte-d'Or	607	604	39	43	787	757	514	76	64,9 %
Côtes-d'Armor	483	424	43	44	646	585	569	76	53,9 %
Creuse	95	121	9	19	137	151	123	73	24,2 %
Dordogne	449	438	61	51	570	599	402	152	47,9 %
Doubs	515	548	38	47	703	706	515	74	66,9 %
Drôme	487	552	46	40	688	776	466	99	69,6 %
Eure	613	638	54	48	795	821	565	95	54,7 %
Eure-et-Loir	434	481	57	67	566	636	419	136	62,3 %
Finistère	638	704	65	70	802	924	879	74	72,8 %
Gard	1 072	1 082	73	65	1 432	1 486	685	107	76,4 %
Haute-Garonne	1 706	1 712	79	89	2 174	2 176	1 169	68	82,2 %
Gers	193	209	30	18	229	282	180	167	36,6 %
Gironde	2 217	2 054	71	88	2 765	2 594	1 387	51	79,6 %
Hérault	1 572	1 542	107	106	2 025	1 956	992	108	82,8 %
Ille-et-Vilaine	973	948	73	56	1 214	1 218	938	78	65,4 %
Indre	338	400	34	27	403	518	232	147	55,0 %
Indre-et-Loire	380	446	49	49	456	512	571	86	75,1 %
Isère	1 018	1 142	108	94	1 394	1 549	1 172	92	76,4 %
Jura	141	145	27	37	194	197	255	106	44,6 %
Landes	334	328	47	40	423	454	359	131	53,5 %
Loir-et-Cher	378	435	40	48	523	556	322	124	54,6 %
Loire	967	885	38	44	1 254	1 099	733	52	79,6 %
Haute-Loire	266	259	30	27	340	334	218	138	53,6 %
Loire-Atlantique	1 222	1 396	88	97	1 517	1 767	1 219	72	76,7 %
Loiret	640	689	79	57	826	905	645	122	74,3 %
Lot	133	138	30	17	140	160	169	178	36,3 %
Lot-et-Garonne	352	430	43	47	485	574	319	135	62,6 %
Lozère	91	116	9	12	128	154	78	116	35,1 %
Maine-et-Loire	951	964	60	57	1 155	1 193	759	79	64,9 %
Manche	501	571	49	49	630	758	489	100	48,0 %
Marne	452	572	50	57	582	747	566	88	68,8 %
Haute-Marne	269	292	19	25	329	385	186	102	50,3 %
Mayenne	147	165	20	29	197	217	299	67	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	936	905	37	45	1 248	1 152	724	51	77,3 %
Meuse	187	199	17	15	241	248	192	88	46,4 %

	Accidents corporels		Tués à trente jours		Blessés		Population totale en milliers d'habitants ⁽¹⁾	Tués par million habitants (2007)	Part de la population urbaine ⁽²⁾
	2 007	2 006	2 007	2 006	2 007	2 006			
Morbihan	735	742	49	60	901	948	693	71	60,9 %
Moselle	975	875	72	78	1 290	1 169	1 039	69	75,1 %
Nièvre	275	262	21	27	369	326	221	95	52,4 %
Nord	2 657	2 639	103	117	3 407	3 317	2 583	40	89,9 %
Oise	692	641	64	89	1 035	935	790	81	65,9 %
Orne	234	234	30	29	325	320	293	102	44,9 %
Pas-de-Calais	1 158	1 198	91	95	1 586	1 593	1 459	62	81,9 %
Puy-de-Dôme	914	972	63	43	1 187	1 229	623	101	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	889	977	53	57	1 087	1 234	631	84	75,0 %
Hautes-Pyrénées	369	368	15	22	536	490	230	65	59,5 %
Pyrénées-Orientales	314	324	26	40	442	427	425	61	80,2 %
Bas-Rhin	1 060	1 103	66	75	1 342	1 390	1 077	61	73,9 %
Haut-Rhin	636	594	43	32	807	768	740	58	77,0 %
Rhône	2 148	2 128	69	69	2 806	2 792	1 667	41	92,4 %
Haute-Saône	167	142	33	19	216	189	235	140	43,9 %
Saône-et-Loire	582	553	63	62	824	745	546	115	59,3 %
Sarthe	714	729	40	50	908	918	555	72	62,8 %
Savoie	261	253	39	25	366	338	403	97	69,7 %
Haute-Savoie	625	621	63	64	854	823	693	91	74,7 %
Paris	8 591	7 959	37	64	9 897	9 122	2 168	17	100,0 %
Seine-Maritime	1 012	1 014	81	67	1 299	1 344	1 245	65	75,2 %
Seine-et-Marne	1 167	1 255	87	107	1 537	1 608	1 267	69	80,4 %
Yvelines	1 549	1 526	67	62	1 992	1 939	1 398	48	93,2 %
Deux-Sèvres	219	208	46	27	251	237	353	130	51,7 %
Somme	704	777	72	78	864	960	559	129	58,5 %
Tarn	303	322	40	50	374	410	365	110	67,3 %
Tarn-et-Garonne	271	352	37	43	349	455	223	166	56,3 %
Var	1 309	1 326	96	103	1 793	1 745	974	99	90,6 %
Vaucluse	590	689	76	46	793	900	533	143	83,2 %
Vendée	425	435	73	67	531	619	593	123	53,0 %
Vienne	419	449	43	34	569	596	419	103	55,9 %
Haute-Vienne	694	625	29	30	874	798	365	79	62,7 %
Vosges	349	295	43	30	508	411	383	112	70,1 %
Yonne	383	363	43	57	491	494	342	126	45,9 %
Territoire de Belfort	241	169	8	6	290	206	140	57	80,3 %
Essonne	1 519	1 495	38	47	2 010	1 934	1 193	32	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 660	2 396	30	31	3 049	2 796	1 532	20	100,0 %
Seine-Saint-Denis	3 066	2 907	35	38	3 718	3 532	1 485	24	100,0 %
Val-de-Marne	2 527	2 372	25	39	3 014	2 863	1 293	19	100,0 %
Val-d'Oise	1 295	1 303	35	38	1 653	1 621	1 153	30	95,4 %
Métropole	81 272	80 309	4 620	4 709	103 201	102 125	61 167	76	75,5 %
Guadeloupe	447	440	73	70	603	615	447	163	
Martinique	753	847	46	59	1 092	1 200	399	115	92,2 %
Guyane	596	619	27	33	802	1 012	202	134	
Réunion	782	778	72	71	1 011	1 028	784	92	89,0 %
France entière	83 850	82 993	4 838	4 942	106 709	105 980	62 999	77	

Sources : ONISR – fichier des accidents.

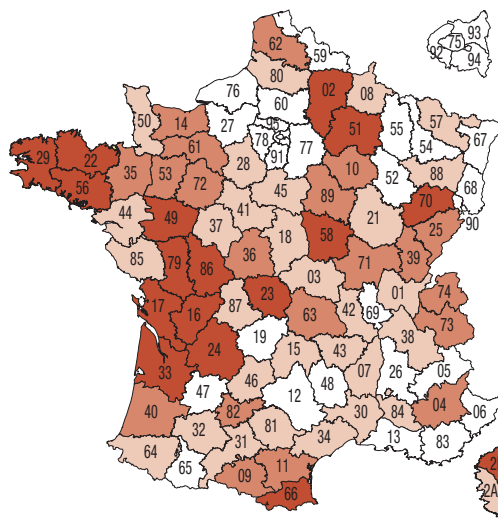
⁽¹⁾ INSEE, estimations de population par département au 1^{er} janvier 2006.⁽²⁾ INSEE recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

Part de victimes graves contre arbre (2007)



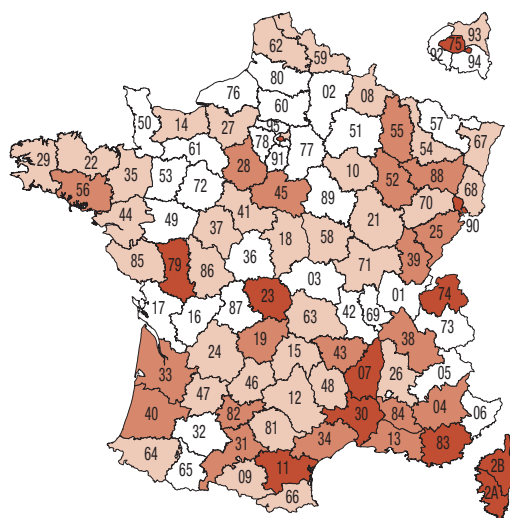
0-2,9 % 3-5,9 % 6 % et plus

Part de victimes graves avec alcool (2005-2007)



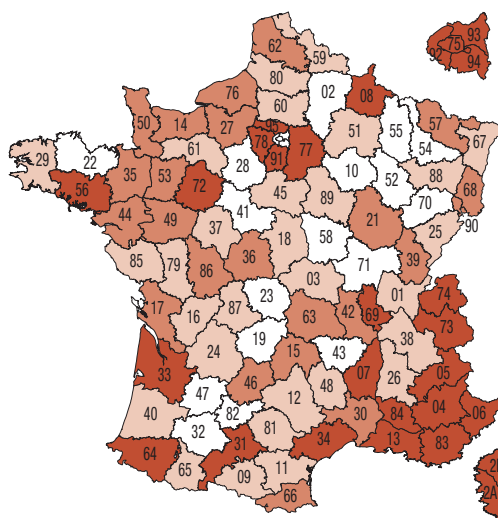
0-14,9 % 15-17,9 % 18-19,9 % 20 % et plus

Part de victimes graves non ceinturées (2007)



0-6,9 % 7-9,9 % 10-12,9 % 13 % et plus

Part de victimes graves motos (2007)



0-11,9 % 12-14,9 % 15-17,9 % 18 % et plus

	Part de victimes graves			
	Contre arbre ⁽¹⁾ (2007)	Avec alcool ⁽²⁾ (2005-2007)	Non ceinturées ⁽³⁾ (2007)	Motos ⁽¹⁾ (2007)
Ain	7,9	16,6	5,4	14,1
Aisne	2,5	23,6	4,8	10,7
Allier	3,7	17,6	6,7	12,7
Alpes-de-Haute-Provence	9,4	18,1	12,2	20,1
Hautes-Alpes	4,3	14,4	5,6	19,3
Alpes-Maritimes	1,9	11,4	6,9	32,8
Ardèche	7,0	16,9	13,0	22,1
Ardennes	5,4	17,2	8,0	21,5
Ariège	6,1	19,2	7,4	14,9
Aube	8,2	18,0	8,7	10,9
Aude	8,0	19,7	15,9	14,5
Aveyron	10,2	12,5	9,4	12,2
Bouches-du-Rhône	3,5	6,8	10,5	26,6
Calvados	2,5	18,4	7,3	16,9
Cantal	5,2	15,0	7,1	15,5
Charente	5,8	20,2	6,9	14,0
Charente-Maritime	4,7	23,2	6,8	16,8
Cher	6,9	17,4	8,0	12,7
Corrèze	10,8	14,5	10,1	8,9
Corse-du-Sud	3,3	15,2	17,3	27,3
Haute-Corse	6,3	21,6	15,3	25,0
Côte-d'Or	6,1	15,8	7,4	15,7
Côtes-d'Armor	3,7	20,0	7,7	10,3
Creuse	5,5	23,2	14,3	7,7
Dordogne	8,3	20,0	7,3	14,9
Doubs	6,0	18,5	10,2	12,8
Drôme	7,0	12,7	7,8	13,8
Eure	6,5	13,7	7,5	16,6
Eure-et-Loir	4,1	16,0	11,7	11,4
Finistère	2,6	20,8	8,4	13,9
Gard	6,4	16,2	13,9	16,7
Haute-Garonne	7,1	15,9	12,7	21,6
Gers	14,7	16,2	6,5	11,7
Gironde	3,5	22,2	10,1	18,5
Hérault	4,5	16,3	10,1	23,8
Ille-et-Vilaine	1,6	18,5	8,3	15,1
Indre	6,8	18,9	5,3	15,0
Indre-et-Loire	4,1	16,5	7,5	14,4
Isère	4,8	15,6	10,3	14,4
Jura	6,0	19,7	10,8	18,0
Landes	4,9	19,0	10,9	14,5
Loir-et-Cher	2,0	16,2	8,1	11,4
Loire	2,7	17,0	4,7	16,0
Haute-Loire	8,1	17,7	10,1	11,1
Loire-Atlantique	4,3	17,9	8,7	17,2
Loiret	5,2	16,5	11,2	14,6
Lot	14,8	16,5	7,2	17,0
Lot-et-Garonne	5,8	13,6	7,1	10,9
Lozère	3,6	11,8	7,2	12,7
Maine-et-Loire	1,8	20,0	6,6	16,4
Manche	1,2	17,4	5,2	15,1
Marne	3,1	20,0	5,6	13,6
Haute-Marne	11,4	14,4	11,8	9,7
Mayenne	4,0	18,4	6,8	16,1
Meurthe-et-Moselle	5,6	13,6	7,4	10,4
Meuse	9,7	14,4	12,8	9,7
Morbihan	1,8	24,7	11,1	18,4
Moselle	3,8	16,2	5,5	15,5

	Part de victimes graves			
	Contre arbre ⁽¹⁾ (2007)	Avec alcool ⁽²⁾ (2005-2007)	Non ceinturées ⁽³⁾ (2007)	Motos ⁽¹⁾ (2007)
Nièvre	9,4	24,1	8,1	11,5
Nord	3,0	14,5	8,5	13,3
Oise	5,1	14,6	6,5	12,9
Orne	9,6	18,2	6,1	14,3
Pas-de-Calais	6,2	18,7	7,3	15,7
Puy-de-Dôme	5,5	18,3	7,2	15,6
Pyrénées-Atlantiques	2,8	15,3	9,5	18,8
Hautes-Pyrénées	2,7	9,7	4,9	14,1
Pyrénées-Orientales	5,1	20,5	7,1	16,0
Bas-Rhin	11,0	14,9	9,2	13,3
Haut-Rhin	7,7	12,4	7,3	17,3
Rhône	2,0	12,9	6,8	21,0
Haute-Saône	4,2	23,2	8,3	1,6
Saône-et-Loire	5,2	19,4	7,5	12,0
Sarthe	3,9	18,5	6,7	18,8
Savoie	7,2	19,0	6,0	20,5
Haute-Savoie	3,6	19,5	13,5	20,2
Paris	0,7	13,3	33,3	36,8
Seine-Maritime	4,8	14,0	5,5	17,3
Seine-et-Marne	4,9	12,6	5,9	18,4
Yvelines	4,5	14,5	6,1	24,8
Deux-Sèvres	5,3	24,3	13,8	13,5
Somme	5,3	17,1	4,1	12,7
Tarn	14,0	16,3	7,1	14,4
Tarn-et-Garonne	16,0	19,6	11,6	11,4
Var	4,7	13,7	13,3	27,3
Vaucluse	7,5	16,1	11,6	18,5
Vendée	4,7	18,2	8,0	13,3
Vienne	6,5	20,2	7,5	16,7
Haute-Vienne	3,1	17,0	5,8	13,5
Vosges	7,7	17,8	10,9	14,3
Yonne	6,4	19,1	5,5	12,2
Territoire de Belfort	4,9	11,9	24,0	17,3
Essonne	2,2	12,6	7,6	24,8
Hauts-de-Seine	1,1	9,2	3,1	40,2
Seine-Saint-Denis	1,1	5,1	7,8	22,7
Val-de-Marne	0,2	7,0	4,3	36,9
Val-d'Oise	3,9	12,7	5,7	19,5
Métropole	4,6	15,7	8,6	18,5

⁽¹⁾ Le dénominateur est le total des victimes graves (tués plus blessés hospitalisés) de l'ensemble des accidents.

⁽²⁾ Le dénominateur est le total des victimes graves (tués plus blessés hospitalisés) recensées dans l'ensemble des accidents à taux d'alcoolémie connu (voir le chapitre alcool et accident de la route pour la définition des accidents à taux connu).

⁽³⁾ Cet indicateur concerne les victimes (conducteurs ou passagers) de voitures de tourisme dont la part est établie sur le total des victimes graves (tués plus blessés hospitalisés) recensées dans ces accidents et pour lesquels la rubrique a été renseignée.

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2003-2007/1995-1999

	IAL 1995-1999	IAL 2002-2006	IAL 2003-2007	IAL 2007	Évolution 2003- 2007/1995-1999	Évolution favorable	Évolution défavorable
Ain	1,47	1,36	1,35	1,10	- 8,0 %		
Aisne	1,14	1,18	1,22	1,46	6,8 %		
Allier	1,20	1,31	1,25	1,19	4,5 %		
Alpes-de-Haute-Provence	0,98	1,40	1,48	1,61	51,8 %		--
Hautes-Alpes	1,00	1,08	0,86	0,71	- 13,1 %	+	
Alpes-Maritimes	1,01	1,31	1,43	1,88	41,0 %		--
Ardèche	0,87	1,17	1,24	1,69	43,2 %		--
Ardenne	0,77	1,00	0,95	0,81	23,2 %		--
Ariège	1,22	1,61	1,50	1,59	22,6 %		--
Aube	1,44	1,41	1,32	1,43	- 8,6 %		
Aude	1,15	1,32	1,45	1,76	26,1 %		--
Aveyron	0,96	0,88	0,90	0,62	- 6,0 %		
Bouches-du-Rhône	1,22	1,20	1,14	1,19	- 7,2 %		
Calvados	0,81	0,75	0,68	0,59	- 15,2 %	+	
Cantal	0,97	1,05	1,03	0,78	6,5 %		
Charente	1,14	1,19	1,13	0,97	- 0,6 %		
Charente-Maritime	1,02	1,12	1,10	1,04	7,6 %		
Cher	1,19	1,35	1,37	1,13	15,3 %		-
Corrèze	0,98	0,90	0,91	0,81	- 7,7 %		
Corse-du-Sud	1,25	1,82	1,79	2,02	42,7 %		--
Haute-Corse	1,44	1,52	1,46	1,60	1,5 %		
Côte-d'Or	1,14	0,56	0,57	0,47	- 50,0 %	++	
Côtes-d'Armor	0,78	0,80	0,77	0,80	- 1,2 %		
Creuse	0,76	0,97	0,95	0,70	24,9 %		--
Dordogne	1,25	1,06	1,09	1,23	- 12,8 %	+	
Doubs	0,78	0,92	0,92	0,79	18,4 %		-
Drôme	1,09	1,04	1,02	0,96	- 5,8 %		
Eure	1,22	1,13	0,96	0,96	- 21,1 %	++	
Eure-et-Loir	1,38	1,25	1,29	1,32	- 6,0 %		
Finistère	0,89	0,80	0,84	0,89	- 5,2 %		
Gard	1,36	1,31	1,30	1,22	- 4,2 %		
Haute-Garonne	1,02	0,94	0,92	0,95	- 9,8 %		
Gers	1,38	1,49	1,43	1,62	3,8 %		
Gironde	0,96	0,83	0,78	0,57	- 18,2 %	+	
Hérault	1,26	1,25	1,25	1,31	- 0,2 %		
Ille-et-Vilaine	0,73	0,76	0,68	0,70	- 8,0 %		
Indre	1,07	0,93	1,09	1,53	1,4 %		
Indre-et-Loire	1,18	1,14	1,12	1,13	- 5,3 %		
Isère	0,97	0,53	0,51	0,65	- 47,3 %	++	
Jura	1,13	1,48	1,41	1,14	25,3 %		--
Landes	1,20	0,85	0,91	0,91	- 24,0 %	++	
Loir-et-Cher	1,34	1,21	1,30	1,23	- 2,8 %		
Loire	0,97	0,89	0,91	0,86	- 6,1 %		
Haute-Loire	1,22	1,08	1,31	1,60	7,4 %		
Loire-Atlantique	1,03	0,90	0,90	0,86	- 12,3 %	+	
Loiret	1,14	1,30	1,40	1,61	23,7 %		--
Lot	1,31	1,12	1,23	1,65	- 6,0 %		
Lot-et-Garonne	1,38	1,47	1,59	1,51	15,8 %		-
Lozère	0,75	1,25	1,11	1,23	48,6 %		--
Maine-et-Loire	0,85	1,03	1,05	1,05	23,2 %		--
Manche	0,98	0,92	1,02	1,13	4,7 %		
Marne	1,09	1,18	1,13	1,06	3,6 %		
Haute-Marne	0,81	1,40	1,29	1,27	60,4 %		--
Mayenne	1,09	1,01	0,99	0,77	- 9,1 %		
Meurthe-et-Moselle	1,05	0,97	0,93	0,74	- 11,3 %	+	
Meuse	1,05	1,17	1,07	0,87	1,5 %		
Morbihan	0,85	0,96	0,88	0,73	3,5 %		

	IAL 1995-1999	IAL 2002-2006	IAL 2003-2007	IAL 2007	Évolution 2003- 2007/1995-1999	Évolution favorable	Évolution défavorable
Moselle	1,17	0,91	0,88	1,04	– 24,8 %	++	
Nièvre	0,91	1,28	1,27	1,01	38,8 %		--
Nord	0,66	0,83	0,83	0,73	25,1 %		--
Oise	1,36	1,42	1,30	1,19	– 4,7 %		
Orne	0,92	0,90	0,91	0,86	– 1,1 %		
Pas-de-Calais	0,79	0,91	0,89	0,87	13,3 %		–
Puy-de-Dôme	1,15	1,18	1,25	1,67	8,2 %		
Pyrénées-Atlantiques	0,87	1,11	1,26	1,42	44,4 %		--
Hautes-Pyrénées	0,98	1,01	0,95	0,83	– 3,3 %		
Pyrénées-Orientales	1,00	1,02	0,97	0,72	– 3,2 %		
Bas-Rhin	0,79	1,02	1,03	1,08	30,0 %		--
Haut-Rhin	0,83	0,76	0,74	0,72	– 11,0 %	+	
Rhône	0,59	0,75	0,82	0,78	39,7 %		--
Haute-Saône	0,76	1,35	1,53	1,87	102,3 %		--
Saône-et-Loire	0,94	0,78	0,80	0,83	– 15,3 %	+	
Sarthe	1,02	1,09	1,16	1,00	13,1 %		–
Savoie	0,95	0,63	0,61	0,74	– 35,0 %	++	
Haute-Savoie	0,87	1,12	1,13	1,22	29,9 %		--
Paris	0,70	0,77	0,79	0,66	12,4 %		–
Seine-Maritime	0,86	0,86	0,88	0,90	1,6 %		
Seine-et-Marne	1,09	1,06	1,01	0,87	– 7,4 %		
Yvelines	0,85	0,69	0,74	0,81	– 13,6 %	+	
Deux-Sèvres	1,13	1,22	1,27	1,55	12,0 %		–
Somme	1,20	1,20	1,33	1,54	10,7 %		–
Tarn	1,54	1,02	1,23	1,50	– 20,4 %	++	
Tarn-et-Garonne	1,35	1,53	1,78	1,93	31,9 %		--
Var	1,17	1,23	1,29	1,35	10,7 %		–
Vaucluse	1,43	1,43	1,50	1,87	5,1 %		
Vendée	1,20	1,28	1,32	1,37	10,2 %		–
Vienne	1,07	1,18	1,09	1,12	1,6 %		
Haute-Vienne	1,04	1,12	1,15	0,90	9,8 %		
Vosges	1,08	1,02	1,02	1,04	– 5,7 %		
Yonne	1,44	1,63	1,57	1,57	9,0 %		
Territoire de Belfort	0,76	1,01	0,93	0,87	22,2 %		--
Essonne	0,71	0,69	0,63	0,47	– 11,0 %	+	
Hauts-de-Seine	0,62	0,63	0,68	0,81	9,6 %		
Seine-Saint-Denis	0,79	0,94	0,93	0,82	18,5 %		–
Val-de-Marne	0,80	0,98	0,90	0,66	13,1 %		–
Val-d'Oise	0,68	0,74	0,71	0,58	4,2 %		

Signification des légendes :

++	Forte progression : évolution à la baisse supérieure ou égale à 20 %
+	Progression : évolution à la baisse comprise entre 10 et 20 %
	Stabilité : progression ou régression comprise entre 0 et 10 %
–	Régression : évolution à la hausse comprise entre 10 et 20 %
--	Forte régression : évolution à la hausse comprise supérieure à 20 %

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. « L'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 :

$$IAL = \frac{\text{Nombre de tués}}{\frac{\text{Nombre de tués que le département aurait eu s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}{\text{Nombre de tués}}}$$

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 (IAL). Dans ce chapitre sont tout d'abord présentés les principaux résultats des IAL 2003-2007, puis l'on trouvera 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

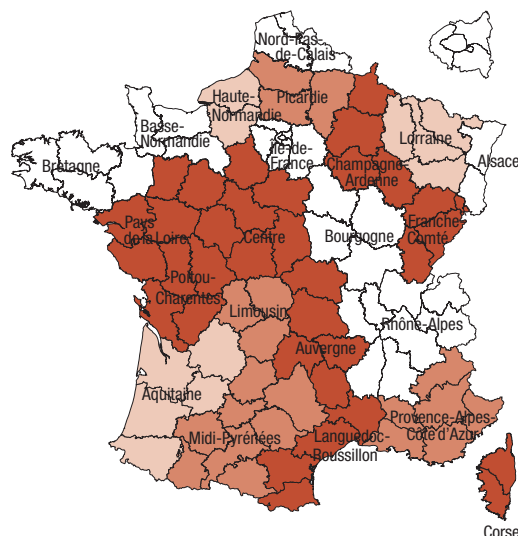
IAL 2003-2007 et 2007

	2003-2007						2007	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Alsace	9,5	0,91	65,6	0,87	18,8	0,94	0,89	0,90
Aquitaine	4,3	0,80	73,4	0,99	15,1	1,17	1,00	0,95
Auvergne	4,5	0,88	76,1	1,26	13,6	1,34	1,23	1,39
Basse-Normandie	2,9	0,77	84,6	0,90	7,7	0,71	0,84	0,81
Bourgogne	10,6	1,15	72,2	0,82	11,5	1,17	0,86	0,80
Bretagne	0,6	1,12	75,7	0,73	10,9	0,76	0,78	0,77
Centre	8,7	1,29	72,7	1,29	11,2	1,15	1,27	1,33
Champagne-Ardenne	6,5	1,04	77,3	1,23	10,9	0,92	1,16	1,12
Corse			83,1	1,60	13,6	1,59	1,58	1,76
Franche-Comté	4,5	1,10	79,8	1,21	9,5	0,95	1,15	1,07
Haute-Normandie	5,8	0,81	71,8	0,91	17,6	1,03	0,91	0,92
Île-de-France	13,1	0,99	36,4	0,77	46,1	0,76	0,80	0,71
Languedoc-Roussillon	6,6	0,92	71,4	1,28	16,9	1,45	1,24	1,25
Limousin	7,9	1,09	73,3	1,00	12,7	1,36	1,03	0,83
Lorraine	7,8	0,91	73,1	1,00	13,8	0,79	0,94	0,94
Midi-Pyrénées	4,3	0,63	75,3	1,19	14,3	1,24	1,13	1,19
Nord-Pas-de-Calais	11,7	1,24	49,9	0,72	30,4	0,95	0,85	0,79
Pays de la Loire	3,4	0,88	74,0	1,04	14,1	1,09	1,06	1,01
Picardie	7,7	1,30	76,4	1,34	8,7	0,91	1,29	1,39
Poitou-Charentes	1,7	0,49	79,2	1,12	10,6	1,36	1,14	1,14
PACA	7,7	1,15	55,5	1,18	33,0	1,56	1,27	1,42
Rhône-Alpes	8,2	1,05	68,4	0,80	15,8	0,82	0,82	0,87
Métropole	6,5	1	67,6	1	18,6	1	1	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 2003-2007 sont de 0,29 pour les autoroutes, et 1,09 pour l'ensemble des routes nationales et départementales. Seule la région Corse ne dispose pas de réseau autoroutier.

Parmi les régions qui ont les meilleurs résultats, on retrouve notamment les régions Île-de-France, Rhône-Alpes et Nord-Pas-de-Calais qui ont de fortes caractéristiques urbaines. On y retrouve également la Bretagne qui a un IAL très faible sur le réseau national et départemental, ce qui est dû au fait que le réseau à 2x2 voies y soit très développé.

IAL 2003-2007



0-0,89 0,9-1,0 1,01-1,149 1,15 et plus

IAL 2002-2006 et 2006

Les IAL 2002-2006 et 2006 sont fournis car, en raison d'une erreur, certaines valeurs des IAL en urbain et des IAL globaux étaient erronées dans le bilan de la sécurité routière en 2006.

	2002-2006							2006
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Alsace	11,2	0,95	71,1	0,89	17,7	0,90	0,90	0,85
Aquitaine	5	0,84	79,7	0,95	15,3	1,19	0,97	0,92
Auvergne	4,2	0,78	80,1	1,23	15,8	1,23	1,19	1,24
Basse-Normandie	3	0,78	83,8	0,88	13,3	0,87	0,84	0,74
Bourgogne	11,5	1,15	76,3	0,83	12,1	1,25	0,85	0,88
Bretagne	0,7	1,19	86,3	0,76	13	0,75	0,83	0,79
Centre	9,4	1,25	78,1	1,23	12,5	1,11	1,21	1,32
Champagne-Ardenne	6,6	1,07	83,3	1,30	10,1	0,90	1,23	1,32
Corse			83,6	1,49	16,4	1,79	1,64	1,88
Franche-Comté	5,1	1,18	79,9	1,16	15	1,06	1,14	1,09
Haute-Normandie	5,5	0,81	71,4	0,95	23,1	1,08	0,96	0,78
Île-de-France	13,8	0,96	40,8	0,79	45,4	0,76	0,81	0,86
Languedoc-Roussillon	7,7	0,97	76,5	1,27	15,8	1,49	1,24	1,23
Limousin	7,1	0,93	79,6	1,01	13,4	1,26	1,02	0,99
Lorraine	8,6	0,96	76,3	1,01	15	0,90	0,98	0,91
Midi-Pyrénées	4,3	0,63	78	1,13	17,7	1,37	1,08	1,19
Nord-Pas-de-Calais	13,8	1,25	58,1	0,77	28,1	0,91	0,87	0,84
Pays de la Loire	3,6	0,83	82,5	1,03	13,9	1,07	1,04	1,07
Picardie	7,7	1,16	81,3	1,36	11,1	0,92	1,28	1,45
Poitou-Charentes	3,6	0,94	83,2	1,12	13,2	1,54	1,17	1,06
PACA	9,1	1,17	60,2	1,19	30,6	1,48	1,26	1,23
Rhône-Alpes	9,9	0,98	73,5	0,81	16,6	0,80	0,82	0,82
Métropole	7	1	68,7	1	19,5	1	1	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 2002-2006 sont de 0,34 pour les autoroutes, et 1,25 pour l'ensemble des routes nationales et départementales. Seule la région Corse ne dispose pas de réseau autoroutier.

LES RÉSULTATS 2007

	Accidents corporels		Tués à trente jours		Blessés		Population totale ⁽¹⁾ (en milliers)	Tués par million habitants (2007)	Part de la population urbaine ⁽²⁾
	2007	2006	2007	2006	2007	2006			
Alsace	1 696	1 697	109	107	2 149	2 158	1 817	60	75
Aquitaine	4 241	4 227	275	283	5 330	5 455	3 099	89	70
Auvergne	1 631	1 764	142	131	2 118	2 221	1 333	107	60
Basse-Normandie	1 211	1 291	121	114	1 581	1 752	1 449	84	54
Bourgogne	1 847	1 782	166	189	2 471	2 322	1 624	102	57
Bretagne	2 829	2 818	230	230	3 563	3 675	3 081	75	65
Centre	2 510	2 764	288	293	3 215	3 522	2 505	115	66
Champagne-Ardenne	1 126	1 290	120	141	1 438	1 688	1 339	90	63
Corse	809	780	41	40	1 137	1 076	279	147	62
Franche-Comté	1 064	1 004	106	109	1 403	1 298	1 146	92	59
Haute-Normandie	1 625	1 652	135	115	2 094	2 165	1 811	75	69
Île-de-France	22 374	21 213	354	426	26 870	25 415	11 491	31	96
Languedoc-Roussillon	3 353	3 345	273	274	4 423	4 394	2 520	108	75
Limousin	1 138	1 050	57	71	1 467	1 331	725	79	52
Lorraine	2 447	2 274	169	168	3 287	2 980	2 339	72	73
Midi-Pyrénées	3 300	3 472	272	284	4 259	4 470	2 755	99	65
Nord-Pas-de-Calais	3 815	3 837	194	212	4 993	4 910	4 043	48	87
Pays de la Loire	3 459	3 689	281	300	4 308	4 714	3 426	82	65
Picardie	1 796	1 828	205	222	2 449	2 408	1 886	109	61
Poitou-Charentes	1 883	1 742	190	175	2 397	2 161	1 713	111	53
PACA	10 875	10 450	439	384	13 879	13 543	4 781	92	92
Rhône-Alpes	6 243	6 340	453	441	8 370	8 467	6 005	75	77
Métropole	81 272	80 309	4 620	4 709	103 201	102 125	60 340	88	76

Sources : ONISR – fichier des accidents.

⁽¹⁾ INSEE, estimations de population par département au 1^{er} janvier 2006.

⁽²⁾ 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.

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2003-2007/1995-1999

	IAL 1995-1999	IAL 2002-2006	IAL 2003-2007	IAL 2007	Évolution 2003-2007/ 1995-1999	Évolution favorable	Évolution défavorable
Alsace	0,81	0,90	0,89	0,90	9,3 %		–
Aquitaine	1,07	0,97	1,00	0,95	– 6,6 %	+	
Auvergne	1,16	1,19	1,23	1,39	6,1 %		–
Basse-Normandie	0,88	0,84	0,84	0,81	– 4,7 %		
Bourgogne	1,08	0,85	0,86	0,80	– 20,6 %	++	
Bretagne	0,81	0,83	0,78	0,77	– 3,3 %		
Centre	1,22	1,21	1,27	1,33	4,4 %		
Champagne-Ardenne	1,03	1,23	1,16	1,12	12,6 %		--
Corse	1,36	1,64	1,58	1,76	16,5 %		--
Franche-Comté	0,85	1,14	1,15	1,07	35,5 %		--
Haute-Normandie	1,00	0,96	0,91	0,92	– 9,3 %	+	
Île-de-France	0,80	0,81	0,80	0,71	0,1 %		
Languedoc-Roussillon	1,21	1,24	1,24	1,25	2,9 %		
Limousin	0,96	1,02	1,03	0,83	7,1 %		–
Lorraine	1,10	0,98	0,94	0,94	– 14,1 %	++	
Midi-Pyrénées	1,17	1,08	1,13	1,19	– 3,4 %		
Nord-Pas-de-Calais	0,72	0,87	0,85	0,79	18,6 %		--
Pays de la Loire	1,02	1,04	1,06	1,01	3,6 %		
Picardie	1,25	1,28	1,29	1,39	2,8 %		
Poitou-Charentes	1,08	1,17	1,14	1,14	5,1 %		–
PACA	1,17	1,26	1,27	1,42	8,2 %		–
Rhône-Alpes	0,92	0,82	0,82	0,87	– 10,4 %	++	

Signification des légendes :

++	Forte progression : évolution à la baisse supérieure ou égale à 10 %
+	Progression : évolution à la baisse comprise entre 5 et 10 %
	Stabilité : progression ou régression comprise entre 0 et 5 %
–	Régression : évolution à la hausse comprise entre 5 et 10 %
--	Forte régression : évolution à la hausse comprise supérieure à 10 %



Les usagers : comportements et sanctions



P

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 Laval) 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 vitesses¹⁵ ») 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 urbains 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 où 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.

15. Site www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/observatoire_vitesse.pdf

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES VITESSES

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules légers en France (de moins de 3,5 tonnes : motos, voitures de tourisme et utilitaires légers) :

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage de pneus cramponnés	Élèves conducteurs et conducteurs novices (moins de deux ans de permis, 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⁾		50 km/h ⁽¹⁾		

⁽¹⁾ Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules lourds en France :

	Poids lourds		Transports de matières dangereuses	Transports exceptionnels	Transports de personnes		
					Neuf places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > à neuf places	
	12 tonnes et moins	plus de 12 tonnes				10 tonnes au plus (droit commun)	> 10 tonnes
Autoroutes	90 km/h	90 km/h	80 km/h	80 km/h	110 km/h	100 km/h	90 km/h (100 km/h pour les véhicules équipés d'un ABS)
Routes à caractère prioritaire	80 km/h (90 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un 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 (100 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.



Résultats synthétiques

vitesse et ceinture

NOTE SUR LA MÉTHODOLOGIE

Les observations « vitesse » ont porté en 2007 sur 228 833 véhicules de toutes catégories dont 183 587 voitures de tourisme, 26 169 poids lourds et 1 293 motos. 7 % de ces mesures ont été réalisées la nuit. 132 707 véhicules ont par ailleurs été observés pour le port de la ceinture aux places avant, dont 39 995 en milieu urbain. Enfin, 5 629 véhicules ont été observés pour le port de la ceinture aux places arrière dont 2 085 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 Lavalie (ISL) réalisant les sondages vitesse et ceinture pour le compte du ministère permettent une analyse très fine des différents paramètres.

Par contre, ces données ne rendent pas 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. Pour cela, 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 « participant » au résultat final à hauteur de 12 %, les autoroutes de dégagement pour 7,5 %, les routes nationales pour 17,4 %, les routes départementales pour 36,7 % et le milieu urbain pour 28,2 %.

Ces hypothèses de répartition du trafic sur les différents types de réseaux sont basées au départ sur les données consignées dans le 37^e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation portant sur l'année 1999, puis plus finement, pour les répartitions entre les différents types d'autoroutes (de liaison ou de dégagement) et de profils de routes nationales (2 x 2 voies, 2 ou 3 voies), sur les recensements effectués pour établir les indicateurs d'accidentologie locale.

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 point de pourcentage gagné au niveau de la vitesse 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

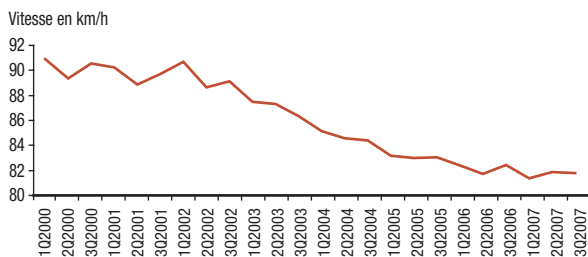
Les indicateurs suivis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière portent sur plusieurs séries d'observations. Nous présentons ici celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes français qui synthétisent l'évolution 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

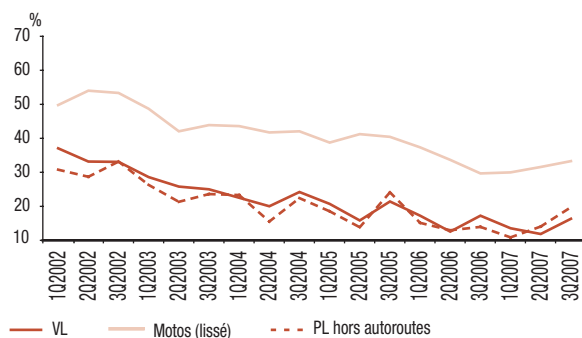


L'examen de la courbe ci-dessus permet de suivre l'évolution quadrimestrielle de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes français sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2000. On observe une diminution régulière de la vitesse à partir du pic du premier quadrimestre 2002, suivie d'une quasi-stagnation depuis le début de 2006. Entre le début de l'année 2002 et la fin de l'année 2007 ce sont près de 9 km/h qui ont été gagnés (de 90,7 km/h à 81,8 km/h fin 2007), soit – 9,8 %.

Les dépassements de la vitesse limite

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des six années de 2002 à 2007 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 avec cependant une stagnation depuis deux ans. Pour les voitures de tourisme, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour

la première fois sous les 20 % en 2004 et les 12 % au cours de 2007. On a assisté cependant à une remontée de ce taux fin 2007, où il atteignait 16,2 %. Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les poids lourds, avec là aussi, une remontée en fin d'année. En ce qui concerne les motos, la remontée du taux de dépassement est plus visible en 2007 par rapport en 2006. En fin d'année 2007, ces taux se situaient cependant aux alentours de 33 % pour les motos, et de 20 % pour les poids lourds.

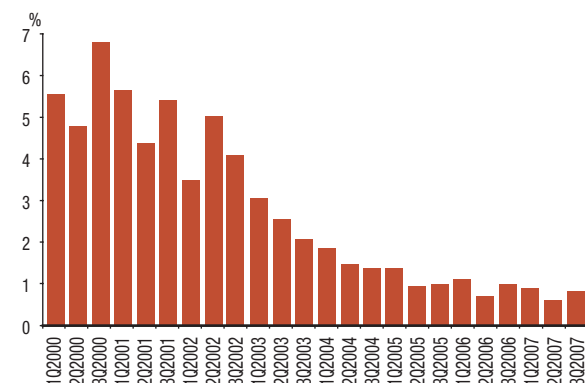
Les grands excès de vitesse

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 2007, 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. On constate même en ce qui concerne cette catégorie d'usagers, une stagnation, voire une légère remontée, au cours des deux dernières années.

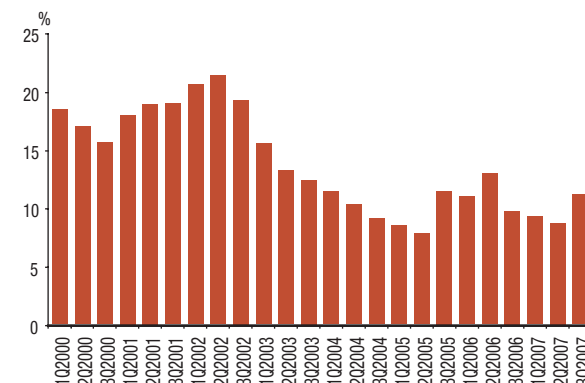
Véhicules de tourisme

% de dépassements > à 30 km/h des vitesses limites



Motos

% de dépassements > à 30 km/h des vitesses limites

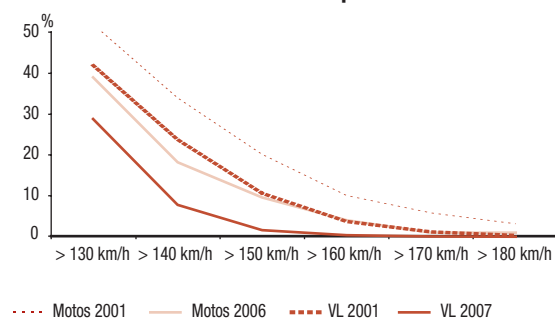


Les vitesses élevées

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 2002 et 2007. 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 sur autoroutes de liaison ne représentaient plus que 1,6 % des observations en 2007, alors qu'elles représentaient encore 10,7 % en 2002. Pour les motos, les progrès sont aussi évidents, avec une situation actuelle pour les très grands excès qui présente de fortes similitudes avec celle de l'automobiliste de 2002.

Autoroutes de liaison

Proportion d'usagers de VL et motos au-delà d'un certain seuil de vitesse – comparaison 2002-2007



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 80,3 km/h la nuit contre 78,9 km/h le jour en 2007 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 2007, au moins 900 vies sauvées.

LA CEINTURE

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes constituant le panel. Elle a tout d'abord été appliquée à l'année 1992, afin d'obtenir une base de référence stable, et ensuite aux six dernières années 2002 à 2007.

Les taux synthétiques du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Taux de port de la ceinture

1992	2002	2003	2004	2005	2006	2007
80,6 %	91,1 %	95,1 %	96,4 %	97,0 %	97,2 %	97,7 %

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 2007.



Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	2003	2004	2005	2006	2007	2007 intempéries
Autoroutes de liaison⁽¹⁾ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	124	121	<i>119</i>	<i>119</i>	120	123
% de dépassement de la vitesse limite	42	32	34	34	32	48
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	22	13	16	14	13	19
Autoroutes de dégagement⁽²⁾ (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	112	111	<i>109</i>	<i>109</i>	<i>109</i>	108
% de dépassement de la vitesse limite	58	53	49	51	49	59
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	34	28	24	26	20	30
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	109	104	99	100	99	97
% de dépassement de la vitesse limite	50	42	32	27	25	32
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	28	20	14	9	9	12
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	87	85	83	82	82	81
% de dépassement de la vitesse limite	43	42	34	31	28	33
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	21	20	15	13	10	14
Traversées d'agglomérations (< 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	57	55	53	52	53	52
% de dépassement de la vitesse limite	72	65	60	53	55	53
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	35	27	23	17	20	19
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	50	49	48	47	46	46
% de dépassement de la vitesse limite	47	45	43	36	31	34
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	17	14	13	9	6	8
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	57	55	55	54	54	52
% de dépassement de la vitesse limite	72	65	68	63	61	50
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	36	27	29	23	25	11

⁽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 Lavalie.

On observe sur le tableau ci-dessus que les valeurs relevées en 2007 sont très proches de celles relevées en 2006. Depuis deux ans on constate un tassement dans l'évolution des comportements concernant les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme. Sur une période de cinq ans entre, entre 2003 et 2007, les progrès sont cependant particulièrement nets, notamment, sur les routes nationales à 2 x 2 voies (- 10 km/h) et sur le réseau de rase campagne limité à 90 km/h (- 5 km/h). En revanche la diminution des vitesses pratiquées sur les autoroutes de dégagement a évolué plus lentement au cours de cette période. Rappelons que ces mesures de vitesse sont réalisées loin de tout radar automatique.

En milieu urbain, si les chiffres 2007 sont également très proches des valeurs relevées en 2006, on constate sur la période 2003-2007 une diminution de 3 à 4 km/h suivant le type de réseau).

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont généralement en baisse en 2007 par rapport à 2006. À vitesses moyennes égales, cela signifie que l'on assiste à un resserrement des valeurs autour de la moyenne, donc à une moindre dispersion des vitesses. Seules les traversées de petites agglomérations sur routes nationales, limitées à 50 km/h, ont vu leurs taux de dépassement augmenter. La baisse la plus importante concerne le respect de la vitesse limite dans le centre-ville des agglomérations moyennes avec un taux de dépassement qui passe de 36 % en 2006 à 31 % en 2007.

Les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites subissent des variations du même ordre, les taux 2007 étant en progrès sur tous les réseaux, excepté au cours des traversées de petites agglomérations sur routes nationales et sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations.

Par ailleurs on constate que la vitesse moyenne se situe encore majoritairement au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (entre 3 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.

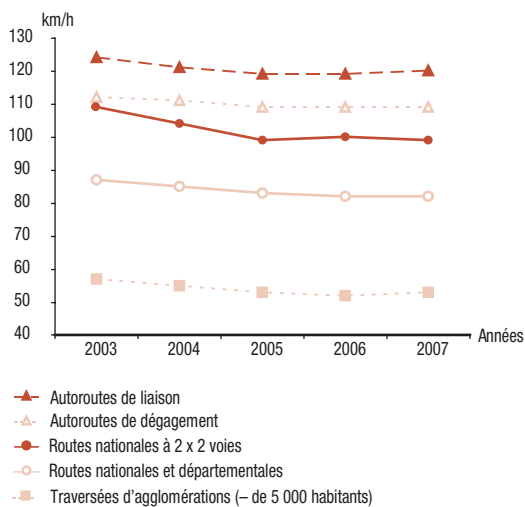
En milieu urbain, du fait des vitesses pratiquées, l'effet des conditions météorologiques est moins sensible.

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 :

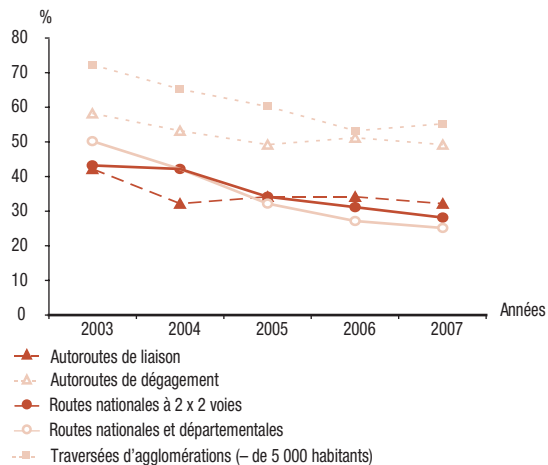
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	1,6 %	0,4 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	6,6 %	1,5 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	1,6 %	0,5 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	1,9 %	0,7 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	5,0 %	1,2 %
Artères en centre-ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	0,6 %	0,1 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	5,5 %	0,6 %

Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur 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.

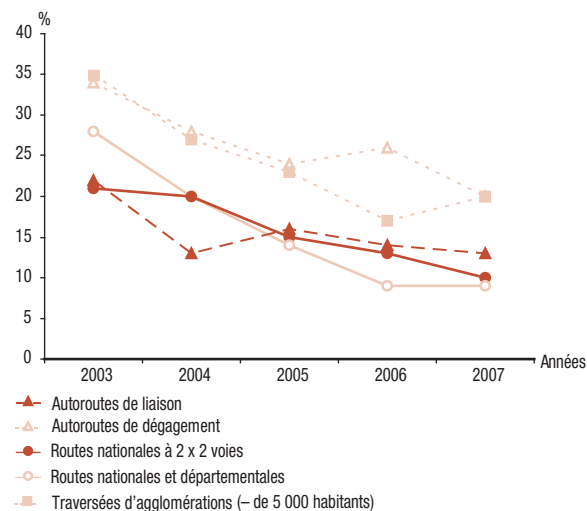
Vitesses moyennes pratiquées de jour



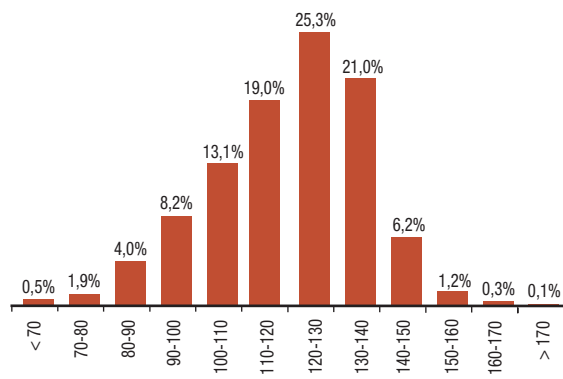
% de dépassement de la vitesse limite



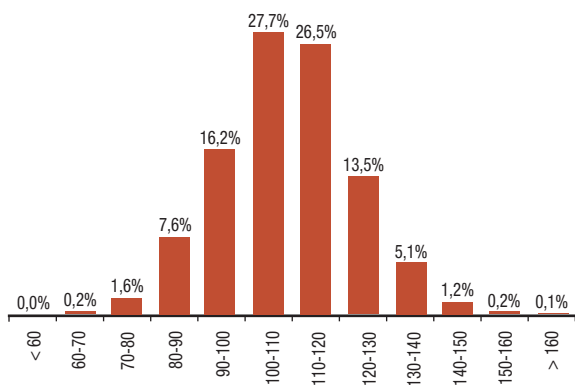
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



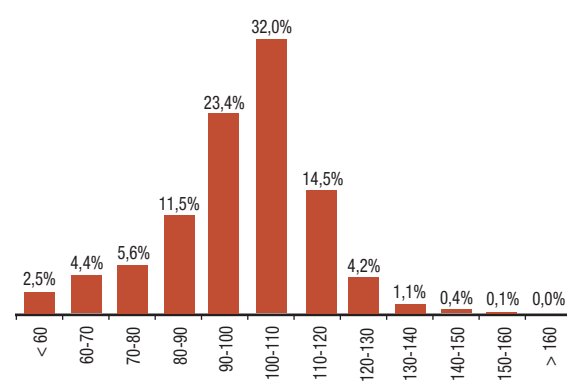
Autoroutes de liaison



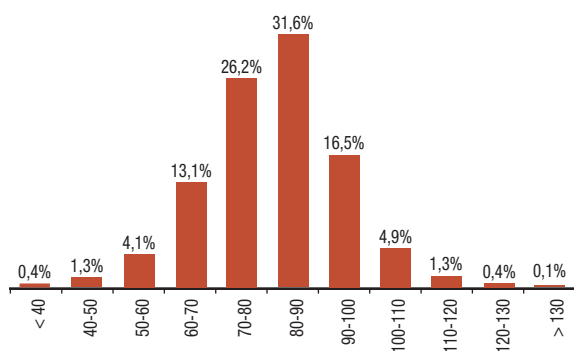
Autoroutes de dégagement



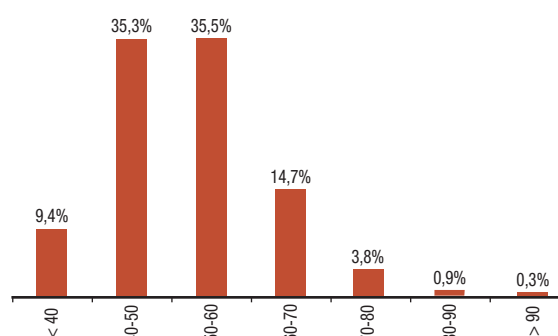
Routes nationales à 2 x 2 voies



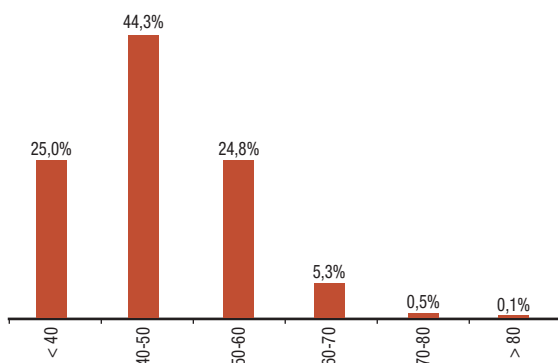
Routes nationales à 90 km/h et routes départementales



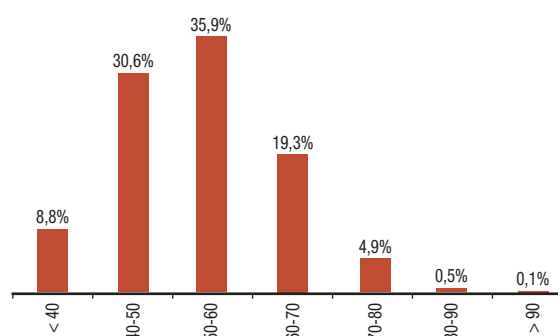
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes



Entrées/sorties des agglomérations moyennes





Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾ (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	114	116	114	<i>113</i>	115
% de dépassement de la vitesse limite	37	23	22	<i>19</i>	23
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	26	11	10	<i>9</i>	10
Autoroutes de déviation ⁽²⁾ (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	117	114	114	<i>113</i>	115
% de dépassement de la vitesse limite	65	60	<i>55</i>	57	62
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	41	35	<i>30</i>	32	36
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	88	86	83	<i>82</i>	<i>82</i>
% de dépassement de la vitesse limite	44	41	33	<i>29</i>	<i>29</i>
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	23	20	16	<i>11</i>	<i>11</i>
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	63	59	59	<i>58</i>	<i>58</i>
% de dépassement de la vitesse limite	85	76	74	<i>71</i>	<i>69</i>
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	55	42	45	<i>36</i>	<i>41</i>
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	54	51	50	<i>48</i>	<i>46</i>
% de dépassement de la vitesse limite	62	50	43	<i>40</i>	<i>31</i>
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	27	18	14	<i>13</i>	<i>9</i>
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	63	61	61	<i>58</i>	<i>58</i>
% de dépassement de la vitesse limite	88	82	80	<i>77</i>	<i>77</i>
% de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h	55	52	49	<i>38</i>	<i>37</i>

⁽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 voies ainsi que sur le réseau de 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 Laval.

En ce qui concerne la circulation de nuit, on observe en 2007 par rapport à 2006, une dégradation des comportements sur les autoroutes. En revanche, les progrès sont sensibles dans les traversées des centres-villes d'agglomérations moyennes. Entre 2003 et 2007, les baisses les plus importantes concernent les routes nationales, les traversées d'agglomérations par artères (– 6 km/h) et les autres réseaux urbains, traversées de petites agglomérations par RN et voies d'entrée/sortie (– 5 km/h).

On constate également que mis à part les autoroutes de liaison où les vitesses moyennes sont inférieures de 5 km/h, les centres-villes d'agglomérations moyennes et les routes nationales où elles sont égales, **les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour**, l'écart le plus important en valeur absolue concernant les autoroutes de déviation (+ 6 km/h) puis les traversées des petites agglomérations par les routes nationales (+ 5 km/h) et enfin les voies d'entrée/sortie des agglomérations (+ 4 km/h).

Les taux de dépassement des vitesses limites de nuit sont également généralement supérieurs aux taux de

dépassement de jour sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison (– 9 points pour le taux de dépassement et – 3 points pour le taux de dépassement de plus de 10 km/h) et les centres-villes où ils sont sensiblement égaux. Les écarts les plus importants ont été constatés sur les routes nationales en traversées d'agglomérations (+ 14 et + 21 points), sur les voies d'entrée/sortie d'agglomération (+ 16 et + 12 points) et sur les autoroutes de déviation (+ 13 et + 16 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 déviation.

Même si les progrès réalisés ces dernières années sont sensibles, c'est encore près des deux tiers des conducteurs qui dépasse les vitesses limites sur les autoroutes de déviation, 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)

	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾	96	96	97	97	<i>94</i>
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾	<i>91</i>	92	<i>91</i>	92	<i>91</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	95	93	90	91	<i>87</i>
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	79	<i>78</i>	<i>78</i>	<i>78</i>	<i>78</i>
Traversées d'agglomérations (< 5 000 habitants) par RN	53	52	51	<i>50</i>	<i>50</i>

⁽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 Laval. 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 %	0,3 %	0,0 %	0,2 %	14,8 %
40-50	0,0 %	0,2 %	0,1 %	1,1 %	37,2 %
50-60	0,4 %	0,3 %	1,7 %	5,3 %	33,2 %
60-70	0,8 %	1,1 %	3,6 %	20,7 %	11,7 %
70-80	3,1 %	7,8 %	15,0 %	31,6 %	2,3 %
80-90	29,0 %	35,4 %	46,2 %	28,2 %	0,7 %
90-100	52,3 %	42,0 %	21,9 %	10,6 %	0,0 %
100-110	6,9 %	7,7 %	8,4 %	1,9 %	0,0 %
110-120	4,6 %	4,2 %	2,3 %	0,5 %	0,0 %
> 120	2,9 %	0,9 %	0,6 %	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 TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾	91	92	92	90	90
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾	88	90	90	90	89
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	92	89	86	83	83
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	82	79	80	76	77
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	59	53	52	50	53

⁽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 Lavalie. 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 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
< 40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	10,4 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,0 %	27,7 %
50-60	0,0 %	0,2 %	4,2 %	6,5 %	38,7 %
60-70	1,3 %	0,8 %	7,4 %	21,8 %	17,9 %
70-80	6,1 %	10,7 %	18,9 %	28,8 %	3,5 %
80-90	45,5 %	47,6 %	52,4 %	30,6 %	1,7 %
90-100	43,3 %	37,4 %	15,3 %	10,9 %	0,0 %
100-110	2,0 %	2,5 %	1,6 %	0,0 %	0,0 %
110-120	1,3 %	0,5 %	0,3 %	0,0 %	0,0 %
> 120	0,5 %	0,3 %	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)

	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾	91	91	91	91	91
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾	<i>88</i>	90	89	90	89
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	87	87	86	86	<i>85</i>
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	78	80	78	77	77
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	57	54	50	49	52

⁽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 Lavalie. 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 %	0,1 %	0,7 %	8,0 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,9 %	37,3 %
50-60	0,0 %	0,1 %	0,6 %	5,1 %	41,9 %
60-70	0,5 %	0,6 %	2,4 %	18,4 %	9,9 %
70-80	3,7 %	6,1 %	14,7 %	35,1 %	2,3 %
80-90	40,4 %	48,4 %	63,9 %	29,4 %	0,4 %
90-100	53,6 %	43,4 %	17,3 %	10,5 %	0,1 %
100-110	1,0 %	0,9 %	0,6 %	0,1 %	0,0 %
110-120	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,0 %	0,0 %
> 120	0,4 %	0,1 %	0,1 %	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 MATIÈRES DANGEREUSES (EN KM/H)

	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾	87	86	86	88	86
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾	84	85	86	87	86
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	80	80	80	78	80
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	74	72	70	72	71
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	64	49	50	48	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 Lavalie 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	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	23,5 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,0 %	5,3 %	23,5 %
50-60	0,0 %	0,4 %	0,7 %	14,0 %	38,2 %
60-70	3,1 %	0,4 %	10,9 %	29,8 %	8,8 %
70-80	14,5 %	16,1 %	46,4 %	29,8 %	5,9 %
80-90	60,5 %	59,4 %	33,3 %	17,5 %	0,0 %
90-100	21,1 %	21,3 %	5,1 %	3,5 %	0,0 %
100-110	0,0 %	1,2 %	3,6 %	0,0 %	0,0 %
110-120	0,4 %	1,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
> 120	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

COMMENTAIRES

Globalement, en 2007 par rapport à 2006, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont globalement en légère baisse, à l'exception notable des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles sont sensiblement en hausse, excepté pour les poids lourds à deux essieux.

Étant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondant à la grille de limitation des vitesses, nous ne publions pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant les distributions des

vitesse 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

	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison⁽¹⁾ (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	130	126	125	<i>118</i>	124
% de dépassement de la vitesse limite	52	34	39	<i>31</i>	41
Autoroutes de dégagement⁽²⁾ (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	119	119	117	116	<i>114</i>
% de dépassement de la vitesse limite	65	65	59	59	<i>54</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	113	111	108	109	<i>106</i>
% de dépassement de la vitesse limite	54	59	43	39	<i>32</i>
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	97	96	94	<i>90</i>	96
% de dépassement de la vitesse limite	59	60	57	<i>46</i>	51
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	63	61	61	<i>55</i>	60
% de dépassement de la vitesse limite	82	77	83	<i>64</i>	75

⁽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 Laval.

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (1 115), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux.

La vitesse moyenne relevée sur les autoroutes de liaison par les motos s'est nettement dégradée en 2007 par rapport à 2006. En revanche des progrès ont été accomplis sur le réseau limité à 110 km/h, les autoroutes de dégagement et les nationales à 2 x 2 voies. Sur le réseau des routes nationales et départementales, ainsi que lors des traversées de petites agglomérations par routes nationales, les vitesses

moyennes relevées en 2007 sont de 5 à 6 km/h supérieures à celles relevées en 2006. Dans tous les cas, les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont largement supérieures à celles pratiquées par les automobilistes. C'est ainsi que l'on observe une vitesse moyenne supérieure de 4 km/h sur les autoroutes de liaison et de 5 km/h sur les autoroutes de dégagement pour les motos, par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint + 7 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et + 14 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation. Lors de la traversée des petites agglomérations, les motos sont encore 6 km/h plus rapides que les voitures de tourisme.



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 Laval (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 2007

Ce sont 196 642 observations recueillies au cours de l'année 2007 sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées. Elles font état de 57 016 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 29,0 %.

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 une seconde sur les TIV < à quatre 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 %
2007	24,6 %	4,7 %	55,7 %	11,0 %

⁽¹⁾ Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre 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. On assiste cependant en 2007 à une reprise sensible de cette progression, la proportion des temps intervéhiculaires très courts étant en net recul par rapport à 2006.

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	30,5 %	5,9 %	57,0 %	53,6 %	10,4 %
Autoroutes de dégagement	36,3 %	6,2 %	65,9 %	55,0 %	9,4 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	25,2 %	6,9 %	50,9 %	49,5 %	13,6 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	27,7 %	6,5 %	45,9 %	60,3 %	14,1 %
Routes départementales	20,4 %	5,0 %	33,9 %	60,2 %	14,7 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	21,2 %	2,3 %	41,5 %	51,0 %	5,6 %
Artères en agglomérations	22,6 %	1,4 %	47,7 %	47,4 %	2,9 %
Entrées/sorties d'agglomérations	26,0 %	2,5 %	47,7 %	54,5 %	5,3 %
Total	24,6 %	4,7 %	44,4 %	55,7 %	11,0 %

⁽¹⁾ le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.

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.



A

lcool et accidents de la route

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

En 2007, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2007		ATC*	ATI*	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	64 357	16 915	81 272
	%	79,2	20,8	100
Accidents mortels	Nombre	3 255	1 010	4 265
	%	76,3	23,7	100

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

Alors qu'en 2006, les indéterminés représentaient de 20,4 % pour les accidents corporels et 24,1 % pour les accidents mortels, en 2007 ils étaient que de 20,8 % pour les accidents corporels et de 23,7 % pour les accidents mortels. Il apparaît donc que l'alcool est moins bien suivi dans les accidents mortels que corporels, mais que pour les raisons évoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu) sa connaissance nécessite

un certain délai : l'augmentation des délais de collecte a fortement amélioré la connaissance de l'alcoolémie.

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 observe par exemple que les accidents de nuit les week-ends sont mieux renseignés que les accidents de jour en semaine. De ce fait, l'extrapolation pourrait conduire à surestimer l'alcoolisation des conducteurs.

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 2007, sur

304 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcoolémie positif, 70 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

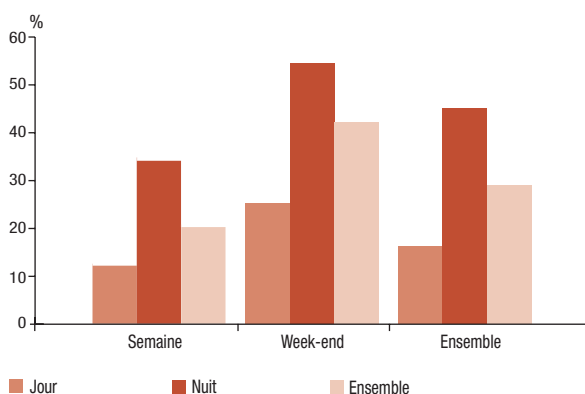
Accidents corporels et mortels par types d'accidents en 2007

		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	42 552	33 324	1 293	3,9	1 642	1 236	151	12,2
	Nuit	14 465	11 511	1 712	14,9	909	689	236	34,3
	Ensemble	57 017	44 835	3 005	6,7	2 551	1 925	387	20,1
Week-end* ou jour férié	Jour	13 486	10 896	1 100	10,1	726	555	139	25,0
	Nuit	10 769	8 626	2 675	31,0	988	775	419	54,1
	Ensemble	24 255	19 522	3 775	19,3	1 714	1 330	558	42,0
Ensemble	Jour	56 038	44 220	2 393	5,4	2 368	1 791	290	16,2
	Nuit	25 234	20 137	4 387	21,8	1 897	1 464	655	44,7
	Ensemble	81 272	64 357	6 780	10,5	4 265	3 255	945	29,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

* du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.

Pourcentages d'accidents mortels avec alcool en 2007



En 2007, on dénombre 6 780 accidents corporels avec un taux d'alcoolémie positif dont 945 mortels, soit 10,5 % des accidents corporels et 29 % des accidents mortels.

69,3 % des accidents mortels survenant la nuit impliquaient un conducteur au-dessus du taux d'alcoolémie autorisé. Lorsque l'on s'intéresse aux nuits de week-ends ou de jours fériés, ce sont 44,3 % des accidents mortels qui présentent le facteur « alcool ! »

64,7 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 55,7 % les week-ends et 39,5 % 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 des accidents avec alcool

Victimes d'accidents par types d'accidents en 2007

		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	1 752	1 312	159	12,1
	Nuit	986	745	256	34,4
	Ensemble	2 738	2 057	415	20,2
Week-end ou jour férié	Jour	804	599	161	26,9
	Nuit	1 078	846	455	53,8
	Ensemble	1 882	1 445	616	42,6
Ensemble	Jour	2 556	1 911	320	16,7
	Nuit	2 064	1 591	711	44,7
	Ensemble	4 620	3 502	1 031	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	17 836	14 791	835	5,6
	Nuit	6 731	5 573	1 090	19,6
	Ensemble	24 567	20 364	1 925	9,5
Week-end ou jour férié	Jour	7 541	6 383	794	12,4
	Nuit	6 507	5 428	2 071	38,2
	Ensemble	14 048	11 811	2 865	24,3
Ensemble	Jour	25 377	21 174	1 629	7,7
	Nuit	13 238	11 001	3 161	28,7
	Ensemble	38 615	32 175	4 790	14,9

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	33 975	26 361	789	3,0
	Nuit	11 315	8 978	1 143	12,7
	Ensemble	45 290	35 339	1 932	5,5
Week-end ou jour férié	Jour	10 733	8 588	794	9,2
	Nuit	8 563	6 836	1 731	25,3
	Ensemble	19 296	15 424	2 525	16,4
Ensemble	Jour	44 708	34 949	1 583	4,5
	Nuit	19 878	15 814	2 874	18,2
	Ensemble	64 586	50 763	4 457	8,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 1 031 tués, 9 247 blessés dont 4 790 hospitalisés. Environ 69 % des décès dans les accidents avec alcool se sont produits la nuit.

Ainsi, 29,4 % des tués, 14,9 % des blessés hospitalisés et 8,8 % 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, 53,8 % des personnes tuées une nuit de week-end sont imputables à l'alcool. Cette proportion est de 38,2 % pour les blessés hospitalisés et de 25,3 % pour les blessés légers.

Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accidents en 2007

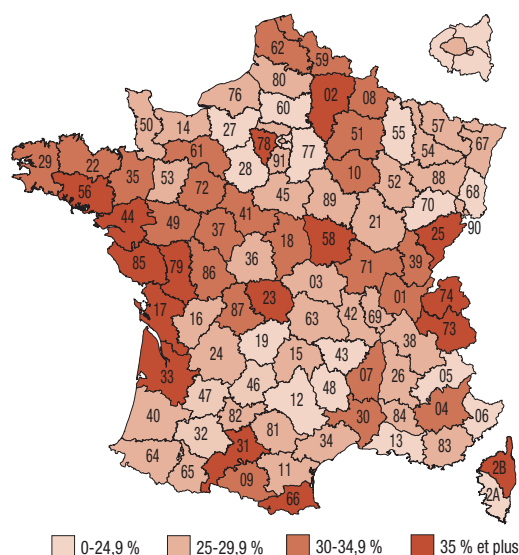
	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Rase campagne	25 218	22 039	3 100	14,1	2 960	2 217	667	30,1
Milieu urbain	56 054	42 318	3 680	8,7	1 305	1 038	278	26,8
Hors intersection	59 698	48 118	5 618	11,7	3 749	2 874	869	30,2
En intersection	21 574	16 239	1 162	7,2	516	381	76	19,9
Autoroute	5 337	4 684	280	6,0	241	178	28	15,7
Route nationale	6 544	5 290	542	10,2	466	362	77	21,3
Route départementale	23 890	20 560	3 202	15,6	2 662	2 004	649	32,4
Voie communale	41 041	30 300	2 434	8,0	742	590	161	27,3
Autres voies	4 460	3 523	322	9,1	154	121	30	24,8
Un véhicule avec piéton(s)	12 978	10 393	255	2,5	519	468	28	6,0
Un véhicule sans piéton	16 746	14 347	3 221	22,5	1 586	1 229	561	45,6
Deux véhicules et plus								
– collision frontale	8 044	6 768	993	14,7	906	674	194	28,8
– collision par le côté	24 480	18 728	1 136	6,1	673	487	72	14,8
– collision arrière	9 269	7 105	570	8,0	206	159	41	25,8
– collision en chaîne	2 265	1 753	140	8,0	47	29	5	17,2
– collisions multiples	2 563	1 983	228	11,5	230	147	32	21,8
– autres collisions	4 927	3 280	237	7,2	98	62	12	19,4
Ensemble	81 272	64 357	6 780	10,5	4 265	3 255	945	29,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents avec alcool sont moins fréquents sur les autoroutes, ils représentent 6 % des accidents corporels avec alcool mais 15,7 % des accidents mortels.

45,6 % des accidents mortels à un véhicule seul sans piéton impliquent l'alcool.

Cumul 2003-2007 : 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 % des accidents mortels. La répartition est très inégale sur le territoire : elle varie de 40 % pour la Charente-Maritime et la Loire-Atlantique, à 14 % pour l'Aveyron, à 25,3 % pour l'Essonne et à 9 % pour la Seine-Saint-Denis.

Cette carte dévoile les habitudes locales de consommation d'alcool : le Grand Ouest, le Nord sont les régions 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 1995-2007

Accidents mortels	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Avec alcool	1 250	1 329	1 379	1 471	1 409	1 341	1 349	1 158	929	827	1 203	933	945
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	3 255
Pourcentage	29,1	31,4	32	31,9	31,3	30,3	31,2	29,7	31,1	30,7	28,1	28,4	29,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Tués	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
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	1 031
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	3 502
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	29,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1995 et 2007, 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 2007 le taux d'accident mortel avec alcool montre une très légère détérioration à 29 % (+ 0,6 point) et le nombre de tué avec alcool en 2007 est resté stable à 29,4 %.

LES USAGERS

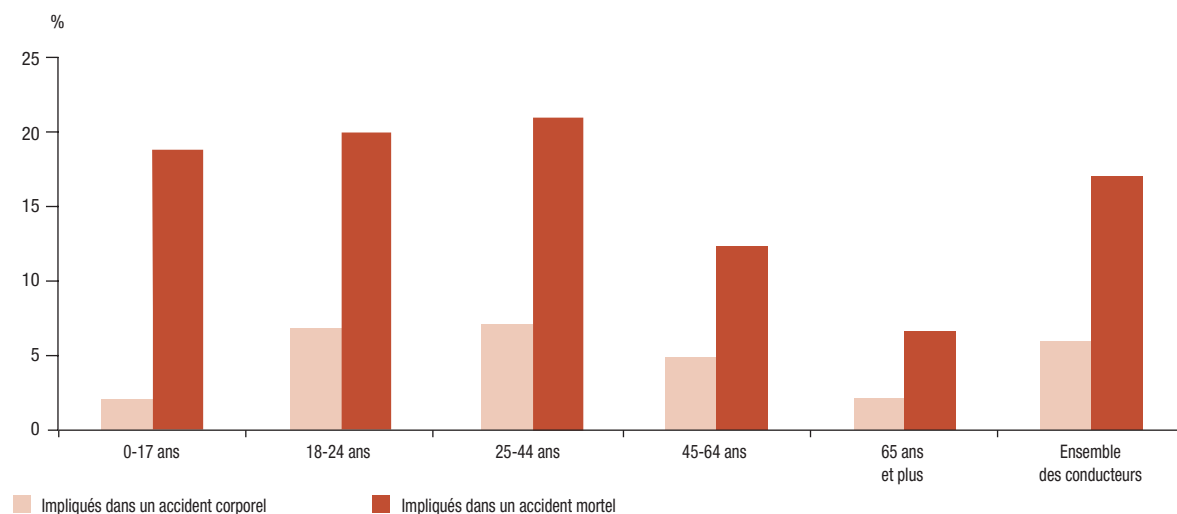
Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel en 2007

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	88	3 516	2,5	9	99	9,1
Cyclomoteurs	903	12 289	7,3	92	258	35,7
Motocyclettes	699	15 018	4,7	134	668	20,1
Voitures de tourisme	4 684	74 034	6,3	664	3 528	18,8
Camionnettes	320	5 882	5,4	38	352	10,8
Poids lourds	61	4 077	1,5	9	593	1,5
Transport en commun	2	1 068	0,2	0	71	0,0
Autres véhicules	123	1 332	9,2	20	121	16,5
Selon le sexe						
Hommes	6 199	86 025	7,2	897	4 678	19,2
Femmes	681	31 191	2,2	69	1 012	6,8
Selon l'âge						
Âge indéterminé	18	166	10,8	3	12	25,0
0-17 ans	109	5 522	2,0	22	118	18,6
18-24 ans	1 664	24 485	6,8	228	1 152	19,8
25-44 ans	3 532	51 192	6,9	502	2 408	20,8
45-64 ans	1 382	27 878	5,0	172	1 403	12,3
64 ans et plus ans	175	7 973	2,2	39	597	6,5
Ensemble des conducteurs	6 880	117 216	5,9	966	5 690	17,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pourcentages de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel ou mortel par tranches d'âge en 2007



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	3 390	59 494	405	2 534
Non ceinturés	421	910	164	104
Port de ceinture indéterminé	873	8 946	95	226
Taux de port de la ceinture en %	89,0	98,5	71,2	96,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, 6 880 conducteurs sont impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, dont 966 dans un accident mortel. Dans l'ensemble, 5,9 % des conducteurs ont un taux positif lors de leur accident ; cette proportion monte à 17 % 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 90,1 % des conducteurs sous l'influence de l'alcool, contre 73 % seulement dans l'ensemble des conducteurs impliqués. Ce trait s'accroît encore dans les accidents mortels, le taux de conducteur masculin s'élevant à 92,9 %.

Les conducteurs au taux positif utilisent le plus souvent des voitures légères (68,1 % des conducteurs au taux d'alcoolémie positif conduisaient des voitures de tourisme contre 63,2 % dans les accidents en général). Ces conducteurs sous-estiment donc plus facilement le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool que les autres catégories de conducteurs.

La conduite de deux-roues 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,

23,3 % des conducteurs 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 : 0,9 % 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 6 880 conducteurs au taux d'alcoolémie positif, un peu moins de la moitié avait entre 25 et 44 ans. 6,9 % 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 20,8 %.

En 2007, dans les accidents mortels, la proportion des conducteurs entre 18 et 24 ans sous l'emprise de l'alcool passe à 19,8 %, contre 19,7 % en 2006.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcoolémie positif, les conducteurs de voiture de tourisme impliqués dans un accident corporel oublient de boucler leur ceinture. Ainsi, 11 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie positif étaient non ceinturés et surtout 28,8 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

Les victimes des accidents avec alcool en 2007

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	2	9	22,2	12	78	15,4
0-17 ans	107	331	32,3	509	4 873	10,4
18-24 ans	257	675	38,1	1 323	6 313	21,0
25-44 ans	405	1 175	34,5	1 886	10 552	17,9
45-64 ans	212	767	27,6	868	6 901	12,6
65 ans et plus	48	545	8,8	192	3 458	5,6
Ensemble	1 031	3 502	29,4	4 790	32 175	14,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

La tranche d'âge des 18-24 ans est la plus gravement touchée, les accidents avec alcool ont occasionné 38,1 % des tués et 21 % des blessés hospitalisés. Les autres tranches d'âges sont légèrement moins touchées avec 32,3 % pour les 0-17 ans, 34,1 % pour les 25-44 ans et

27,4 % pour les 45-64 ans, avec seulement 7,6 % des tués de plus de 65 ans sont les moins touchés 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	707	68,6	2 616	54,6	1 527	34,3
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	165	16,0	941	19,6	835	18,7
Usagers d'un autre véhicule	122	11,8	1 086	22,7	1 947	43,7
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcoolémie positif	37	3,6	147	3,1	148	3,3
Ensemble	1 031	100,0	4 790	100,0	4 457	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif représentent 68,6 % des tués dans les accidents avec alcool, les

passagers du conducteur 16 %. Enfin, les piétons représentent 3,6 % des tués.

Les taux d'alcoolémie

Conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident selon leur taux d'alcoolémie en 2007

Taux d'alcoolémie	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,80 g/l	898	13,1	109	11,3
0,81-1,49 g/l	2 245	32,6	290	30,0
1,5-1,99 g/l	1 620	23,5	206	21,3
2-2,99 g/l	1 779	25,9	296	30,6
3 g/l et plus	338	4,9	65	6,7
Total	6 880	100,0	966	100,0

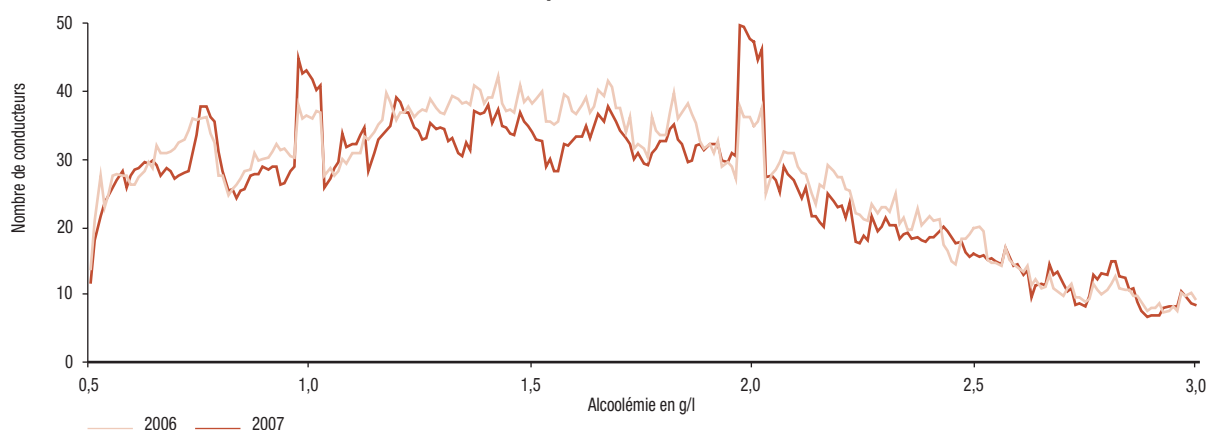
Source : ONISR, fichier des accidents.

Les taux d'alcoolémie constatés lors des accidents corporels dépassent pour beaucoup le seuil de 0,5 g/l. par rapport à 2006 (1,65 g/l) l'alcoolémie moyenne constatée en 2007 est en légère augmentation et se situe à 1,66 g/l soit un peu plus de trois fois le taux autorisé. Un peu plus de 32 % des conducteurs sont impliqués dans les accidents corporels avec une alcoolémie comprise entre

0,8 g/l et 1,5 g/l et 30,8 % 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). Plus de 37,4 % 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 2007 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 2,84 % en 2007 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 utilisons 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 2007 avec cette méthode, nous avons une alcoolémie de 0,93 % pour les accidents corporels et de 3,61 % pour les accidents mortels, ce qui est supérieur au taux recueilli dans les contrôles préventifs (2,84 %).

Taux d'alcoolémie des conducteurs la semaine et le week-end

	2006	2007
Accidents corporels en semaine	0,66 %	0,59 %
Accidents corporels le week-end	1,88 %	1,85 %
Ensemble des accidents corporels	0,98 %	0,93 %

Le taux d'alcoolémie dans les accidents corporels le week-end est 3 fois plus élevé que celui de la semaine.

Pour les accidents mortels, le taux d'alcoolémie des conducteurs est de 3,61 % en 2007 contre 3 % en 2006.

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 2007

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	945	5 835	6 780
Accidents sans alcool	2 310	55 267	57 577
Accidents au taux d'alcoolémie connu	3 255	61 102	64 357
Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	1 010	15 905	16 915
Ensemble	4 265	77 007	81 272

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	3,61 %	96,39 %
(responsables) accidents mortels	945	2 310

L'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcoolémie connu est égal à 13,38.

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 :

$$1 - 1/\text{odds-ratio} = 92,5 \, \%$$

Ainsi, le nombre d'accidents mortels qui auraient pu être évités si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif serait de :

$$945 \times 92,5 \, \% = 874 \text{ soit } 26,9 \, \% (874/3\,255) \text{ des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.}$$

Évaluation du nombre de vies humaines sauvées

Ces 945 accidents mortels avec alcool ont entraîné la mort de 1 031 personnes. On a donc en moyenne 1,09 tué par accident mortel avec alcool. En appliquant cette valeur aux 874 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vies potentiel lié à l'alcool au volant de :

$$874 \times 1,09 = 953 \text{ soit } 27,21 \, \% (953/3\,502) \text{ des tués des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.}$$

En 2007, 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 26,9 % (26,2 % en 2006).

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 1 146 accidents mortels et 1 249 tués.



Port de la ceinture de sécurité de jour 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 %)	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison	98,0	98,7	99,2	98,9	98,6
Autoroutes de dégagement	97,0	98,1	98,3	98,9	99,0
Routes nationales à 2 x 2 voies	98,4	99,1	98,6	98,9	99,1
Routes nationales et départementales à grande circulation	96,8	97,5	98,1	98,2	98,6

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 Lavalie.

En agglomération

Taux de port (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales en traversées d'agglomérations	95,2	96,6	96,8	97,3	97,8
Metz	91,6	95,7	97,2	97,9	96,5
Lille	93,4	94,5	94,5	96,3	97,9
Nantes	91,7	93,3	95,2	96,7	95,9
Lyon	83,7	90,9	92,0	89,7	92,3
Toulouse	87,0	87,4	88,6	90,3	91,7
Avignon	83,1	87,9	90,0	90,6	90,7
Ensemble grandes agglomérations de province	88,2	91,9	93,1	93,9	94,3
Paris	93,3	94,4	96,6	97,3	98,4

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 Lavalie.

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 2007, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %. Une exception toutefois : le taux de port sur les autoroutes de liaison a légèrement diminué depuis 2005, ainsi que le taux de port dans les villes de Metz et 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 100 occupants de véhicules tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, 45 auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture à l'avant et 25 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 rapprochent 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.

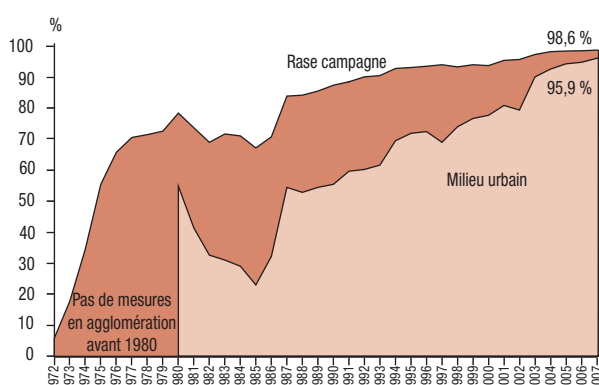
Les enquêteurs ne peuvent en effet effectuer leurs observations sur le terrain que lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou se déplacent à très faible allure. C'est pourquoi les mesures en rase campagne sont effectuées exclusivement aux péages autoroutiers, et les mesures urbaines au niveau des feux tricolores ou des panneaux stop.

Le tableau suivant présente les données recueillies en 2005, 2006 et 2007. On constate qu'un peu plus de 80 % des occupants des places arrière bouclent leur ceinture et que ce taux dépasse 88 % pour les enfants en 2007. On observe également les progrès très nets réalisés en 2006 par rapport à 2005, principalement en rase campagne, les résultats 2007 étant très proches de ceux relevés en 2006.

	Milieu urbain		
	Adultes	Enfants	Ensemble
2005	65,7 %	85,1 %	75,7 %
2006	69,4 %	86,2 %	77,8 %
2007	69,9 %	87,0 %	77,8 %
	Rase campagne		
	Adultes	Enfants	Ensemble
2005	73,2 %	81,6 %	77,8 %
2006	79,0 %	90,3 %	85,2 %
2007	81,4 %	89,4 %	86,1 %
	Ensemble des réseaux		
	Adultes	Enfants	Ensemble
2005	69,8 %	83,0 %	76,9 %
2006	75,1 %	88,8 %	82,4 %
2007	76,0 %	88,6 %	82,8 %

Le sondage 2007 porte sur 7 652 passagers arrière.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2007 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 2007.

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'indéterminé du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important : 14,5 % 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'utilisateur 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 2007

		Tués	Impliqués non tués	dont blessés hospitalisés	dont blessés légers
Conducteur	Ensemble	1 787	83 632	10 959	19 779
	Taux de port de la ceinture de sécurité	79,1 %	97,7 %	94,7 %	98,3 %
	Taux d'indéterminé	12,0 %	15,1 %	11,8 %	13,1 %
Passager	Ensemble	673	23 859	5 495	9 925
	Taux de port de la ceinture de sécurité	75,0 %	94,9 %	90,9 %	95,8 %
	Taux d'indéterminé	14,3 %	12,6 %	12,2 %	13,1 %
dont passager avant	Ensemble	411	14 700	3 375	6 161
	Taux de port de la ceinture de sécurité	84,7 %	97,1 %	94,9 %	97,3 %
	Taux d'indéterminé	12,7 %	12,5 %	11,0 %	13,0 %
dont passager arrière	Ensemble	262	9 159	2 120	3 764
	Taux de port de la ceinture de sécurité	59,2 %	91,4 %	84,2 %	93,2 %
	Taux d'indéterminé	16,8 %	12,9 %	14,1 %	13,2 %
Ensemble	Ensemble	2 460	107 491	16 454	29 704
	Taux de port de la ceinture de sécurité	78,0 %	97,1 %	93,4 %	97,5 %
	Taux d'indéterminé	12,6 %	14,5 %	11,9 %	13,1 %

NB : quatre victimes sont des occupants de voitures de tourisme dont la place est indéterminée.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, sur les 2 460 tués dans des voitures de tourisme, un usager sur quatre n'était pas ceinturé. Ce taux est à relativiser sachant que dans 12,6 % 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 93,4 % pour les blessés hospitalisés et à 97,5 % pour les blessés légers.

20 % 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 2006 et 2007, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident est resté stable à 96,1 %.

Selon la place de l'utilisateur, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi seulement 91,4 % des passagers arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 97,1 % pour les passagers avant. On note de même que plus le taux de port diminue plus la gravité des blessures augmente.

L'efficacité de la ceinture de sécurité

La ceinture de sécurité 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 moyenne vitesse.

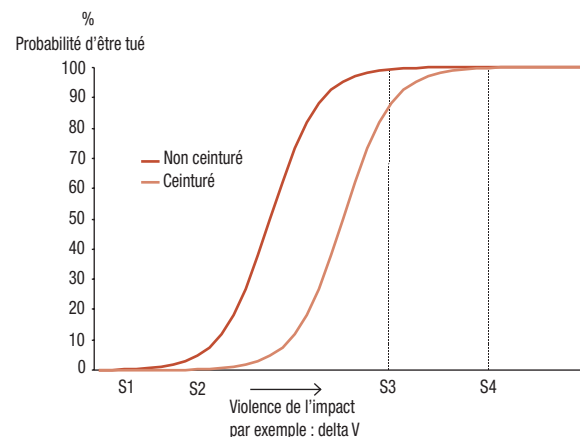
Une analyse menée sur 1 115 accidents constatés entre 1994 et 2001 est assez illustratrice à cet égard. Nous avons en effet sélectionné sur cette période les accidents où il y avait deux impliqués usagers de voitures de tourisme (avec éventuellement d'autres usagers

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'utilisateur ait mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4, les probabilités d'être tué étant égales et maximales, le dispositif de sécurité ne sert à rien.

Probabilité d'être tué dans un accident corporel en fonction de la violence du choc

(source : Evans)



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 plus 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 %.

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 :

$$78 \% - 10 \text{ points} = 68 \%$$

– taux de port de la ceinture parmi les impliqués :

$$96,6 \% - 15 \text{ points} = 81,6 \%$$

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 2007

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	1 674	88 075	89 749
Non ceinturés	786	19 416	20 202
Taux de port de la ceinture	68,0 %	81,94 %	81,6 %
Total	2 460	107 491	109 951

Source : ONISR, fichier des accidents.

Comme la ceinture n'est efficace qu'à 50 %, on obtient un gain de vies de :

$$786 \times 50 \% = 393$$

Cet enjeu se décompose environ en 70 % de conducteurs, 13 % de passagers avant et 17 % de passagers arrière.

En 2007, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, le nombre total de tués aurait pu être réduit de 8,3 % et le nombre de tués dans les voitures de tourisme de 16 %.

En 2006, on a estimé avec la même méthode que 424 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 2007 a épargné la vie de 31 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 %)	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales à 2 ou 3 voies	98	100	97	<i>90</i>	100
Routes départementales à grande circulation	<i>91</i>	100	94	100	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 Lavalie.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales en traversées d'agglomérations	98	98	100	<i>94</i>	98
Ensemble des grandes agglomérations de province	95	<i>94</i>	<i>94</i>	<i>94</i>	96
Agglomération parisienne	100	100	99	<i>87</i>	100
dont Paris	<i>98</i>	100	99	100	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 Lavalie.

Sur l'ensemble des réseaux de rase campagne et urbains, les valeurs relevées en 2007 sont comprises entre 96 % et 100 %. On peut donc affirmer que désormais, la quasi-totalité des occupants de cyclomoteurs circulent casqués.

On observe en 2007 des valeurs de taux de port en progrès par rapport à celles relevées en 2006, sur la totalité des réseaux.

Ces constatations doivent toutefois être utilisées avec prudence au vu du faible effectif de l'échantillon.

Au total, ce sont 303 cyclomoteurs qui ont été observés en 2007, avec 338 occupants (conducteurs et passagers). Le coefficient d'occupation moyen s'établit donc à 1,12 occupant par véhicule, contre 1,15 en 2006.



P

ort 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 %)	2003	2004	2005	2006	2007
Autoroutes de liaison	98	97	99	98	<i>99</i>
Autoroutes de dégagement	97	97	<i>96</i>	<i>97</i>	<i>98</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies	96	<i>88</i>	90	94	91
Routes nationales à 2 ou 3 voies	<i>94</i>	<i>94</i>	96	98	<i>94</i>
Total routes nationales	95	<i>92</i>	94	97	93
Routes départementales à grande circulation	97	92	92	<i>86</i>	89

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 Lavalle.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2003	2004	2005	2006	2007
Routes nationales en traversées d'agglomérations	94	96	96	97	<i>92</i>
Ensemble des grandes agglomérations de province	96	<i>95</i>	97	<i>95</i>	98
Agglomération parisienne	99	99	99	99	99
dont Paris	99	98	99	98	99

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 Lavalle.

Même si les taux de port du casque constatés restent dans l'absolu à un niveau élevé, on observe en 2007 une légère dégradation des résultats par rapport à l'année précédente sur certains des réseaux.

On peut noter par ailleurs, que 2 381 motos ont été observées pour un total de 2 782 occupants recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,17 occupant par véhicule, égal à celui relevé en 2006 (1,17) et supérieur à celui observé pour les cyclomoteurs (1,12).



Utilisation du téléphone portable tenu en main au volant et enjeu du téléphone portable au volant

Ce chapitre constitue une nouveauté dans le bilan annuel de la sécurité routière. Il présente les résultats du premier sondage d'observation au bord des routes de l'utilisation du téléphone portable tenu en main par les conducteurs. Par la suite, l'enjeu du téléphone portable au volant est évalué.

Ces travaux font suite à une première étude de l'ONISR sur le téléphone portable au volant qui avait été présentée au Conseil national de la sécurité routière le 3 avril 2007¹⁶.

PRÉSENTATION DES MESURES DE L'UTILISATION DU TÉLÉPHONE PORTABLE TENU EN MAIN AU VOLANT

Les mesures ont été réalisées par des enquêteurs situés au bord des routes sur 81 sites différents qui représentaient les différents types de réseaux : autoroutes de liaison (15 sites), autoroutes de dégagement (8 sites), routes nationales et départementales en rase campagne (23 sites), agglomération (35 sites). Ces mesures ont

eu lieu entre le 1^{er} décembre 2007 et le 31 mars 2008, durant des journées hors week-end entre 10 heures et 17 heures, la durée d'observation était de 25 minutes par site. Les véhicules observés étaient des véhicules motorisés à quatre roues ou plus : véhicules légers, camionnettes, poids lourds, bus.

Les enquêteurs relevaient les informations suivantes :

- le conducteur a le téléphone tenu en main et à l'oreille ;
- le conducteur a le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille ;
- le conducteur n'a rien de tout cela.

Pour l'ensemble du sondage, ce sont 15 335 véhicules qui ont été observés.

L'utilisation du téléphone portable avec un kit mains-libres n'a en revanche pas pu être mesurée de manière fiable, malgré l'utilisation d'un appareil électronique permettant de détecter l'utilisation d'un téléphone portable. Des essais supplémentaires seront réalisés pour essayer d'aboutir à un protocole permettant de mesurer l'utilisation du téléphone portable avec un kit mains-libres.

RÉSULTATS DES MESURES

Nombre de véhicules observés selon la catégorie de réseaux et de véhicules

Nombre de véhicules observés	Effectifs	Part
Selon la catégorie de réseaux :		
– autoroutes de dégagement	3 799	24,8 %
– autoroutes de liaison	4 502	29,4 %
– routes nationales et départementales en rase campagne	2 489	16,2 %
– agglomération	4 545	29,6 %
Selon la catégorie de véhicules :		
– véhicules légers	11 723	76,4 %
– camionnettes	1 608	10,5 %
– poids lourds	1 932	12,6 %
– bus	72	0,5 %
Ensemble des observations	15 335	100,0 %

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

16. L'étude est consultable sur le site : http://www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr/2_documents_page_travaux/2-Le_tel_portable_au_volant.pdf

Taux d'utilisation selon la catégorie de réseaux

	% tenu en main et à l'oreille	% tenu en main mais pas à l'oreille	% rien de tout cela
Catégorie de réseaux :			
– autoroutes de dégagement	1,9 %	0,2 %	97,8 %
– autoroutes de liaison	2,6 %	0,2 %	97,2 %
– routes nationales et départementales en rase campagne	1,8 %	0,4 %	97,8 %
– agglomération	1,8 %	0,7 %	97,5 %
Ensemble des observations	2,0 %	0,4 %	97,5 %
Estimation du taux global*	1,9 %	0,5 %	97,7 %

* Ce taux est calculé en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents types de réseau.
Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

Taux d'utilisation selon le type de véhicules

	% tenu en main et à l'oreille		% tenu en main mais pas à l'oreille	% rien de tout cela
	Proportion	IC 95 %		
– véhicules légers	1,9 %	[1,63 – 2,12]	0,4 %	97,7 %
– camionnettes	3,0 %	[2,21 – 3,89]	0,4 %	96,5 %
– poids lourds	2,3 %	[1,66 – 3,00]	0,3 %	97,4 %
– bus	0,0 %		0,0 %	100,0 %

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

Taux d'utilisation selon le type de véhicules et la catégorie de réseaux

Catégorie de réseaux	Véhicules légers			Camionnettes			Poids lourds		
	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille
– autoroutes de dégagement	2 761	1,7 %	0,3 %	428	3,5 %	0,0 %	507	2,2 %	0,4 %
– autoroutes de liaison	3 080	2,5 %	0,2 %	454	2,9 %	0,2 %	952	2,6 %	0,3 %
– routes nationales et départementales en rase campagne	1 896	1,7 %	0,5 %	266	1,9 %	0,0 %	242	2,5 %	0,4 %
– agglomération	3 591	1,8 %	0,6 %	413	3,6 %	1,2 %	161	0,6 %	0,0 %
Total	11 723	1,9 %	0,4 %	1 608	3,0 %	0,4 %	1 932	2,3 %	0,3 %

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

DISCUSSION DES RÉSULTATS

Pour l'ensemble des observations, la part de conducteurs observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille est de 2,0 % et celle des conducteurs avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,4 %. Si on tient compte de la répartition du trafic selon les différents réseaux, on estime alors ces taux à respectivement 1,9 % et 0,5 %. Lorsque le conducteur a le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille, on peut supposer qu'il s'agit des situations suivantes : lecture ou écriture d'un SMS, composition d'un numéro, utilisation du téléphone avec la fonction mains-libres ou un kit mains-libres...

Si l'on regarde les résultats selon la catégorie de réseaux, on n'observe pas de différences significatives entre les différentes catégories, mais on peut toutefois noter que les taux d'utilisation du téléphone portable tenu en main et à l'oreille sont plus élevés sur le réseau autoroutier, qui

est le réseau où cette pratique paraît la plus difficile à contrôler.

Les résultats selon la catégorie de véhicules montrent que ce sont les conducteurs de camionnettes qui téléphonent le plus en conduisant. La différence est significative par rapport aux conducteurs de véhicules légers, dont la part d'utilisation du téléphone tenu en main et à l'oreille est de 1,9 %. Aucun conducteur de bus n'a été observé avec le téléphone tenu en main, mais l'effectif est faible (72).

Ces résultats confirment que l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant n'est pas une pratique rare. On pouvait s'en douter en regardant le nombre d'infractions relevées par les forces de l'ordre au cours des dernières années : 463 877 en 2006 et 489 049 en 2007. Ce nombre est désormais bien au-dessus du nombre d'infractions pour le non-port de la ceinture (349 181 en 2006 et 292 923 en 2007). Le fait de disposer d'une mesure précise dans la circulation va permettre de pouvoir

mieux suivre l'évolution de cette pratique dans le futur (en réalisant chaque année un nouveau sondage) et de mieux en estimer l'enjeu pour la sécurité routière.

Il s'avère que ces résultats sont aussi nettement au-dessus de la première estimation réalisée par l'ONISR en décembre 2006 à partir d'un sondage auprès de conducteurs qui devaient déclarer le nombre de kilomètres parcourus et d'appels émis ou reçus au cours des dernières journées de conduite. Cela n'est néanmoins pas surprenant de voir qu'il y ait eu une sous-déclaration de la part des conducteurs étant donné qu'il s'agit d'une pratique illégale.

On peut également noter que ces observations ont été réalisées au cours de la journée entre 10 heures et 17 heures. De ce fait, le taux d'utilisation du téléphone tenu en main est peut-être légèrement surestimé puisque l'on peut penser que les conducteurs téléphonent moins au volant en pleine nuit si on fait l'hypothèse qu'il est plus difficile de trouver un interlocuteur à ce moment là de la journée. Néanmoins comme la part du trafic la nuit est faible (10 % environ), les résultats ne seraient modifiés qu'à la marge.

ESTIMATION DE L'ENJEU DU TÉLÉPHONE PORTABLE AU VOLANT

Une recherche épidémiologique réalisée en Australie¹⁷ en 2005 estime le surrisque d'avoir un accident corporel lorsque l'on téléphone en conduisant à 4,9 pour le téléphone tenu en main et 3,8 pour le kit mains-libres. En rapprochant le surrisque à la part de conducteurs dans la circulation qui téléphone en conduisant avec le téléphone tenu en main (1,9 %), **l'enjeu pour le seul téléphone tenu en main est estimé à 6 à 7 % des accidents.**

Il y a en revanche plus d'incertitudes pour estimer l'enjeu du téléphone avec un kit mains-libres, étant donné qu'il n'a pas été possible de mesurer cette pratique au bord des routes. Les résultats d'un sondage réalisé par l'ONISR en mars 2008 montrent que les gros utilisateurs du téléphone portable en conduisant sont généralement équipés pour téléphoner avec les mains-libres. On peut donc penser que cet enjeu n'est certainement pas négligeable et l'ONISR réfléchit à la meilleure façon de procéder pour pouvoir avoir une connaissance fiable de la part de conducteurs qui téléphonent avec les mains-libres.

Enfin, le sondage de mars 2008 montre le développement de l'usage du SMS en voiture : un SMS lu tous les 350 km et un SMS envoyé tous les 670 km chez les conducteurs qui déclarent téléphoner en conduisant.

17. McEvoy, S.P., Stevenson, M.R., *et al.*, 2005, "Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance : a case-crossover study", *British Medical Journal*, 331.

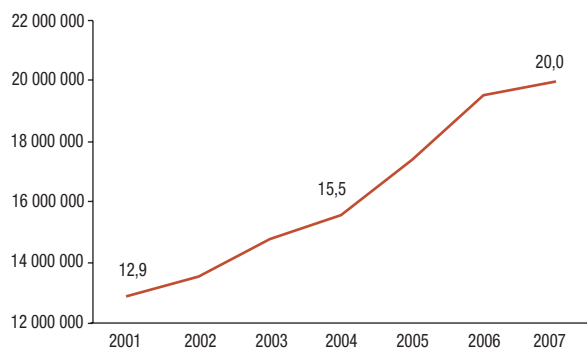


Les infractions au Code de la route en 2007

Le volume des infractions au Code de la route relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie¹⁸ connaît une progression régulière depuis six ans.

De 12,9 millions en 2001, ce volume atteint 20,0 millions en 2007 soit une progression de 55 %.

Évolution des infractions au Code de la route de 2001 à 2007



Le graphique ci-dessus démontre l'impact du contrôle-sanction automatisé à partir de 2004 sur le volume des infractions commises.

En effet, le nombre des contraventions aux règles de limitation de vitesse établies par le contrôle-sanction automatisé (radars fixes et embarqués) est passé de 1 465 530 en 2004 à 6 684 561 en 2007.

LES DÉLITS : 527 162

Les délits sont en progression annuelle de 7 %. Ils n'étaient que 266 000 en 2003 soit 98 % d'augmentation 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 délit des contraventions de cinquième classe.

En 2007, 34 % des délits sont des infractions relatives à l'alcoolémie au volant, soit un volume de 177 338. Ils sont largement majoritaires.

Les délits de fuite après un accident (134 408) sont en augmentation de 8 % (25 % des délits).

Les délits liés au permis de conduire (conduite sans permis, conduite malgré suspension, annulation, refus de restituer son permis malgré notification de retrait) passent de 85 291 à 93 789 faits constatés, soit une progression de 10 %.

Signalons à l'intérieur de cette catégorie, trente délits commis pour violences ou outrage envers un inspecteur du permis de conduire.

Les conduites de véhicule sans assurance restent stables (79 853).

On dénombre 20 789 refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter ou de se soumettre à des vérifications relatives au véhicule ou au conducteur, en augmentation de 11 %.

Les délits liés à l'usage de stupéfiants passent de 6 552 en 2006 à 9 149 en 2007 soit une augmentation de 40 % alors que seulement 23 737 dépistages ont été pratiqués, dans l'attente de tests salivaires fiables¹⁹.

Les délits d'usage de fausses plaques ou de plaques portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule (8 754) sont en progression de 22 %.

LES CONTRAVENTIONS : 19 457 563

Les contraventions aux règles de stationnement sont en baisse de 6 % en 2007 (7 millions de procès-verbaux, hors polices municipales).

Les infractions à la vitesse établies dans le cadre de contrôles routiers traditionnels s'élèvent à 1 413 310 en légère augmentation par rapport à 2006 (1 405 272).

Ainsi, les contraventions à la vitesse (contrôle traditionnel plus contrôle automatique) représentent désormais 8 097 871 infractions en 2007 contre 7 238 901 en 2006 soit 12 % d'augmentation.

Les contraventions aux règles administratives : 1 697 206 sont en baisse de 3 %. Il s'agit pour l'essentiel d'infractions non délictuelles à l'assurance, de défaut de présentation de documents afférents au véhicule, de circulation de véhicule sans visite technique périodique et de procès-verbaux relatifs aux plaques et certificats d'immatriculation.

Les contraventions aux règles de conduite : 1 055 270 sont en hausse de 7 % notamment en raison de la recrudescence de l'usage du téléphone mobile au volant et de la conduite d'un véhicule dans des conditions

18. Les contraventions établies par les polices municipales ne sont pas prises en compte.

19. Dépistages par tests urinaires et analyses sanguines uniquement. Les tests salivaires sont toujours en cours d'évaluation.

ne permettant pas au conducteur de manœuvrer aisément : 575 794 procès-verbaux pour ces deux seules infractions. On relève également dans cette catégorie 95 252 franchissements d'une ligne continue et 50 258 circulations en sens interdit.

Le nombre des défauts de port de la ceinture de sécurité est en diminution annuelle de 42 % à 406 982. Il se situe au niveau le plus bas de la décennie.

Les défauts de port de casque restent stables à 75 801.

Les contraventions aux règles de priorité, 471 730, restent également stables en raison de la baisse du nombre d'inobservations de l'arrêt absolu imposé par le panneau stop (-2,5 %). On observe, en revanche, une légère augmentation de l'inobservation de l'arrêt imposé par un feu rouge, (+0,4 %).

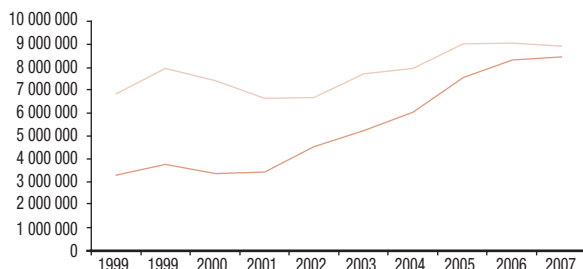
Les contraventions relatives aux temps de conduite et de repos et au contrôle des conditions de travail des transporteurs routiers passent de 87 000 à 112 000 procès-verbaux soit 30 % d'augmentation.

Les contraventions résultant de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique inférieur à 0,8 g/l de sang progressent de 93 444 à 99 114 procès-verbaux soit 6 % d'augmentation.

Les contraventions pour le défaut d'éclairage et de signalisation : 91 989, sont en baisse de 6 %.

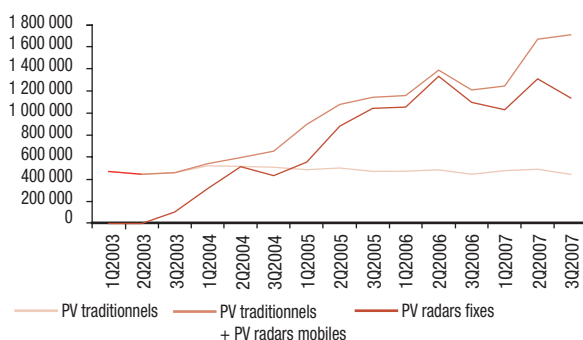
Les contraventions pour croisements et dépassements irréguliers : 41 810, restent stables.

Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1997)



— Dépistages préventifs positifs
— Dépistages préventifs

Évolution quadrimestrielle du nombre de PV pour excès de vitesse



— PV traditionnels — PV traditionnels + PV radars mobiles — PV radars fixes

LES CONTRÔLES D'ALCOOLÉMIE

Les contrôles de l'imprégnation alcoolique sont en très légère baisse de 1 % avec 11 230 014 contrôles en 2007.

On distingue :

- Les dépistages effectués suite à un accident (mortel, corporel ou matériel) : 373 534. Ces dépistages sont en augmentation de 1,5 % (368 185 en 2006). Les tests positifs qui en découlent sont en hausse de 4,5 % passant de 30 031 à 31 395.
- Les dépistages effectués à la suite d'une infraction : 1 915 313. Ils sont quasi stables (1 922 305 en 2006). Les tests positifs qui en découlent sont en hausse de 5,1 % passant de 86 275 à 90 633.
- Les dépistages préventifs : 8 941 167. Ils sont en légère baisse de 1,3 % (120 000 de moins qu'en 2006). Ces opérations préventives représentent 79,6 % de l'ensemble des contrôles d'alcoolémie effectués en 2007. 254 096 se sont avérés positifs, en augmentation de 1,8 % par rapport à 2006. Cette aggravation peut résulter de l'expérience acquise et aussi d'un ciblage amélioré des contrôles pratiqués, notamment en fonction du jour, de l'heure ou du lieu de contrôle.

LES SUSPENSIONS DE PERMIS

Le nombre de suspensions administratives du droit de conduire s'établit à 172 511 en 2007, en augmentation annuelle de 1,8 %.

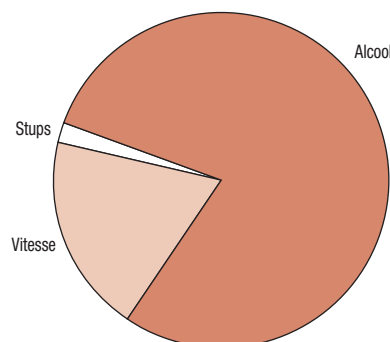
Celles prises pour alcoolémie s'élèvent à 136 403, en très légère diminution de 0,5 %.

Celles pour vitesse excessive sont de 32 925, en augmentation de 10,5 %.

Celles pour conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants sont en hausse de 25 %, avec 3 100 suspensions administratives.

83 ont été prononcées pour d'autres infractions.

Répartition des suspensions de permis



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*
1998	14 420 766	100	4 883 862	100	226 597	100
1999	16 143 538	112	5 804 462	119	267 199	118
2000	15 337 111	95	5 399 090	93	254 806	112
2001	12 890 840	84	5 045 956	93	246 162	109
2002	13 549 039	105	5 449 575	108	257 034	113
2003**	14 770 184	109	6 101 375	112	266 691	118
2004**	15 539 833	105	7 891 332	129	398 997	176
2005**	17 393 265	112	10 582 257	134	445 327	197
2006**	19 537 846	112	12 096 233	114	494 350	218
2007**	19 984 725	102	12 972 389	107	527 162	233

* Base 100 en 1998.

** Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889 ; 2004 : 1 465 530 ; 2005 : 4 135 818 ; 2006 : 5 833 629 ; 2007 : 6 684 561.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Restrictions administratives du droit de conduire prononcées

	Restrictions administratives du droit de conduire prononcées	
	Nombre	Évolution*
1998	94 954	100
1999	110 276	116
2000	112 910	119
2001	109 659	115
2002	158 381	167
2003	160 504	169
2004	156 011	164
2005	161 920	171
2006	169 510	179
2007	172 511	182

* Base 100 en 1998.

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*	
1998	8 618 406	100	167 465	100	6 836 119	100	98 438	100	1,44 %
1999	9 731 699	113	193 192	115	7 942 681	116	112 456	114	1,42 %
2000	9 146 230	106	179 974	107	7 422 337	109	100 756	102	1,36 %
2001	8 275 651	96	182 829	109	6 642 584	97	102 342	104	1,54 %
2002	8 377 355	97	232 317	139	6 685 072	98	136 214	138	2,04 %
2003	9 617 684	112	243 256	145	7 703 816	113	156 747	159	2,03 %
2004	10 084 154	117	277 679	166	7 942 467	116	180 718	184	2,28 %
2005	11 387 829	132	359 229	215	9 017 161	132	226 422	230	2,51 %
2006	11 352 294	132	365 848	218	9 061 804	133	249 542	254	2,75 %
2007	11 230 014	130	376 124	225	8 941 167	131	254 096	258	2,84 %

* Base 100 en 1998.

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*
1998	1 084 010	100	634 550	100	87 442	100
1999	1 215 793	112	687 950	108	90 015	103
2000	1 231 304	101	636 647	100	78 556	90
2001	1 262 745	103	648 575	102	77 777	89
2002	1 354 957	107	707 553	112	78 161	89
2003	1 611 240	119	810 936	128	80 116	92
2004	3 099 258	192	652 036	103	72 568	83
2005	5 866 543	189	536 086	84	69 474	79
2006	7 238 901	123	468 330	74	76 689	88
2007	8 097 871	112	406 982	64	75 801	87

* Base 100 en 1998.

** Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889 ; 2004 : 1 465 530 ; 2005 : 4 135 818 ; 2006 : 5 833 629 ; 2007 : 6 684 561.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPJ.

	Franchissement feu rouge		Franchissement stop	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1998	178 622	100	75 004	100
1999	202 713	113	83 711	112
2000	207 651	116	70 836	94
2001	188 350	105	60 392	81
2002	218 271	122	69 032	92
2003	264 284	148	108 032	144
2004	233 144	131	128 358	171
2005	236 248	132	141 967	189
2006	222 687	125	145 767	194
2007	223 612	125	142 192	190

* Base 100 En 1998.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPJ.



Le permis à points en 2007

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 1^{er} juillet 1992.

Il constitue un instrument privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière et fait partie intégrante du système de formation et de suivi de l'évolution des attitudes au volant de nos concitoyens.

En 2002, la politique de sécurité routière, vigoureuse et volontariste a conduit à la prise de mesures visant à renforcer dès 2003 les sanctions à l'encontre des conducteurs infractionnistes.

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 5,9 millions en 2007, tandis que le nombre de points retirés est passé de 3,1 millions en 2002 à 9,5 millions en 2007.

LES NOUVELLES DISPOSITIONS

En application des décisions prises lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 8 novembre 2006, le Parlement a adopté plusieurs mesures relatives au permis à points. Elles visent principalement à améliorer l'information du conducteur sur l'état de son capital de points (voir « Le téléservice "Télépoints" »), d'anticiper les démarches en vue d'obtenir un nouveau permis de conduire (voir « Faciliter le retour au permis de conduire après une invalidation pour solde de points nul »), à encourager l'attitude citoyenne des conducteurs pendant la période probatoire du permis de conduire (voir « Progressivité du permis probatoire ») et à faciliter la récupération de points par les conducteurs respectueux des règles (voir « Reconstitution des points affectés à un permis de conduire »).

Ces mesures, qui ont été codifiées au Code de la route résultent pour l'essentiel de :

- la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance (article 23) ;
- le décret n° 2007-753 du 9 mai 2007 relatif au permis de conduire et modifiant le Code de la route.

Le téléservice « Télépoints »

Partant du constat qu'un nombre important de conducteurs ne connaissait pas exactement le nombre de points affectés à leur permis de conduire, le Gouvernement a décidé la création d'un site internet permettant aux conducteurs de consulter leur solde de points.

Le téléservice « Télépoints », accessible exclusivement sur le site Internet du ministère de l'Intérieur, de l'outre-mer et des collectivités locales (www.interieur.gouv.fr) a été mis en service le 3 juillet 2007.

Pour garantir la confidentialité des informations relatives au nombre de points du permis de conduire et satisfaire aux exigences de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), l'accès de chaque conducteur à son dossier ne peut se faire qu'après son identification au moyen de son numéro de permis de conduire (identifiant) et d'un code confidentiel sécurisé.

Ces codes sont délivrés selon les modalités suivantes :

- depuis le 2 juillet 2007, ils sont systématiquement délivrés par les préfetures et les sous-préfetures à l'occasion de toute démarche relative au permis de conduire ;
- ils sont également délivrés par les préfetures et les sous-préfetures aux conducteurs qui en font la demande, par courrier ou en se présentant sur place.

Il convient néanmoins de souligner, que depuis le 1^{er} janvier 2008, ces codes sont également apposés systématiquement sur les lettres envoyées en recommandé par le service du fichier national des permis de conduire aux personnes dont le solde de points atteint ou franchit le seuil de 6 points ainsi qu'aux personnes titulaires d'un permis probatoire ayant commis une infraction entraînant le retrait de 3 ou de 4 points.

Ce dispositif a été mis en œuvre en application de l'article R. 225-6 du code de la route et de l'arrêté ministériel du 27 juin 2007 modifié, autorisant la création d'un traitement automatisé dénommé « Télépoints » et modifiant l'arrêté du 29 juin 1992 portant création du système national des permis de conduire.

Depuis le 2 avril 2007, tout conducteur dont le capital de points du permis de conduire atteint ou franchit le seuil de 6 points en est informé par lettre recommandée afin d'appeler tout particulièrement son attention sur cette situation. Ce courrier (référence « 48M »), établi par les services du ministère de l'intérieur, invite également l'intéressé à suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière en vue de la reconstitution de son capital de points. Près de 390 000 lettres 48M ont ainsi été éditées et expédiées entre le 2 avril et le 31 décembre 2007.

Faciliter le retour au permis de conduire après une invalidation pour solde de points nul

Aux termes de l'article 23 de la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, les

conducteurs dont le permis de conduire est invalidé pour solde de points nul peuvent, dès la remise du titre invalidé au préfet, engager les démarches visant à obtenir un nouveau titre de conduite. Cette démarche n'était précédemment possible qu'à compter du début du cinquième mois suivant la date de remise du titre invalidé aux services préfectoraux. Le nouveau permis de conduire peut désormais être obtenu au terme d'un délai de six mois.

Progressivité du permis probatoire

Le titulaire d'un permis de conduire « probatoire » obtenu avant le 30 décembre 2007, voit le solde de ses points passer de 6 à 12 en une seule fois dans l'hypothèse où il n'a commis, pendant un délai de trois ans, aucune infraction entraînant un retrait de points. Ce délai est limité à deux ans pour les conducteurs novices qui ont préalablement suivi un apprentissage anticipé à la conduite (AAC).

En application de l'article L. 223-1 du Code de la route, dans sa rédaction issue de l'article 23 de la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, le titulaire d'un permis de conduire « probatoire » obtenu à compter du 31 décembre 2007 voit, s'il n'a commis aucune infraction, le solde de ses points augmenter de deux au terme de chacune des trois années composant le délai probatoire. Pour les conducteurs ayant suivi l'AAC, l'acquisition progressive des points s'effectue sur deux ans, avec une augmentation de 3 points chaque année. Dans les deux hypothèses, toute infraction commise et enregistrée dans l'application système national des permis de conduire interrompt l'acquisition progressive de points.

Reconstitution des points affectés à un permis de conduire

Les différentes modalités de reconstitution des points affectés au permis de conduire sont fixées par l'article L. 223-6 du Code de la route :

- soit en ne commettant pas d'infraction pendant une durée de trois ans à compter de la date à laquelle la dernière infraction a acquis un caractère définitif par le paiement de l'amende forfaitaire, l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée, l'exécution d'une composition pénale ou la date de la condamnation devenue définitive après épuisement ou abandon des voies de recours ;
- soit en suivant un stage de sensibilisation à la sécurité routière, qui permet de récupérer 4 points dans la limite du plafond maximal de points affectés au permis de conduire, étant précisé que cette récupération de points ne peut avoir lieu qu'une fois tous les deux ans pour un même conducteur ;
- soit à l'expiration d'un délai de dix ans pour les points retirés du fait des contraventions des quatre premières classes à la condition que le permis de conduire n'ait pas été invalidé pendant ce délai ou n'ait pas fait l'objet d'une reconstitution du capital de 12 points.

En outre, l'article 23 de la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance a modifié l'article L. 223-6 du Code de la route afin d'introduire une quatrième procédure de reconstitution des points affectés au permis de conduire. Cette nouvelle procédure

intervient en complément des dispositifs existants de restitution de point précités, sans les modifier.

C'est ainsi que 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), pourront récupérer automatiquement ce point au terme d'un délai d'un an, à la condition qu'ils ne commettent pas d'infraction dans cet intervalle.

Cette disposition s'applique aux infractions ayant acquis un caractère définitif (par le paiement d'une amende forfaitaire, l'émission du titre exécutoire d'une amende forfaitaire majorée, par une condamnation judiciaire devenue définitive ou l'exécution d'une composition pénale) à compter du 1^{er} janvier 2007.

RÉPARTITION DES INFRACTIONS

Confirmant la tendance déjà constatée, l'année 2007 est marquée par la forte augmentation des excès de vitesse parmi les infractions ayant entraîné un retrait de points.

Ce pourcentage passe de 75 % à 80 %. Ce qui en valeur absolue représente 4,6 millions d'excès de vitesse sanctionnés par un retrait de points en 2007.

Par rapport à l'année 2006, ce sont 1,3 million d'infractions supplémentaires qui ont été constatées soit une augmentation de 39 %.

Cette évolution s'explique par la poursuite du déploiement du contrôle/sanction automatisé et notamment par la plus grande proportion de radars embarqués, plus opérationnels à long terme que les radars fixes très repérables par les automobilistes.

Avec une part de 10 %, 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 4 %, les règles de priorité, non-respect du stop ou d'un feu rouge restent stables.

À 3 %, les non-ports de la ceinture de sécurité et du casque sont en baisse notable (- 30 000 infractions par rapport à 2006).

La part relative des infractions liées à l'alcoolémie se maintient à 2,5 % avec une augmentation des conduites en état alcoolique, + 8 % (+ 11 000 infractions).

CLASSIFICATION PÉNALE

En cas de dépassement inférieur à 50 km/h, le conducteur encourt, l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe. Toutefois, l'article R. 413-14, I, dans sa rédaction issue du décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004 relatif aux sanctions en matière de dépassement des vitesses maximales autorisées et modifiant le Code de la route énonce que dans certains cas, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la 3^e classe. Pour ce faire, deux conditions doivent être réunies : l'excès de vitesse est inférieur à 20 km/h et il est commis

sur des voies où la vitesse maximale autorisée est plus importante que celle du droit commun. Ce déclassement contraventionnel de certains excès de vitesse vise à introduire une relative proportionnalité dans les sanctions encourues en ce domaine.

Concrètement, un excès de vitesse inférieur à 20 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée, dans les conditions ci-dessus évoquées, peut désormais être sanctionné d'une amende de 45 euros contre 90 euros auparavant.

Cette évolution réglementaire a engendré un développement exponentiel des contraventions de la 3^e classe ayant entraîné un retrait de points (+ 48 % entre 2006 et 2007) en raison d'une fois de plus de l'essor du dispositif du contrôle/sanction automatisé, qui s'avère le principal acteur du relevé de ces petits excès de vitesse.

Les contraventions de la 4^e classe demeurent majoritaires : 48 % (feu rouge, vitesse). Elles sont en augmentation de 21 %.

Les contraventions de la 2^e classe progressent de 20 %, principalement l'usage du téléphone mobile au volant.

Les délits, (en majorité des conduites en état d'ivresse), progressent légèrement : + 1 %.

Les contraventions de la 5^e classe sont en régression de 22 %. Il s'agit principalement des excès de vitesse de 50 km/h et au-delà.

LES RETRAITS DE POINTS

Le nombre de points retirés, en progression constante depuis 2002, est de 9,5 millions en 2007, en augmentation de 19 % par rapport à 2006 où il s'élevait à 8 millions.

Seules deux infractions au Code de la route font encourir un retrait de 1 point sur le permis de conduire :

- les dépassements de moins de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée,
- le chevauchement d'une ligne continue.

Le chevauchement d'une ligne continue a entraîné, en 2007, 10 383 infractions et les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée, 3 900 000 infractions.

Le contrôle/sanction automatisé contribue largement au constat de ce deuxième type d'infractions : 60 % de retraits à 1 point en 2006 et 67 % en 2007.

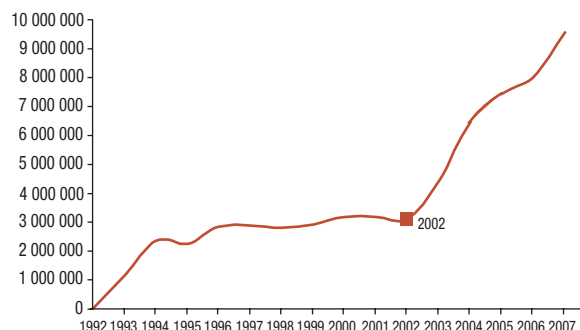
Les infractions passibles d'un retrait de 2 points, (usage d'un téléphone mobile au volant et excès de vitesse entre 20 et 30 km/h), sont en progression et atteignent le million d'infractions bien que leur part relative diminue.

Les infractions à 3 points, (non-port de la ceinture de sécurité et excès de vitesse entre 30 et 40 km/h) sont en légère baisse : - 4 %.

Les infractions à 4 points (non-respect d'un feu rouge ou d'un stop excès de vitesse de 40 à 50 km/h) progressent légèrement : + 1 %.

Les infractions à 6 points, (excès de vitesse de plus de 50 km/h et alcoolémie), progressent de 5 % et passent de 161 000 en 2006, à 169 000 en 2007.

Évolution du nombre de points retirés depuis 1993



CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, les hommes sont majoritairement concernés par les retraits de points (68 %).

Cependant, la tendance est à la hausse pour les infractions commises par les femmes : 32 % en 2007 contre 30 % en 2006.

On constate que la proportion de conductrices concernées par un retrait de points augmente plus vite que celle des conducteurs. Ainsi, l'augmentation des infractions constatées, commises par les femmes, est de + 37 % en 2007 et de + 28 % chez les hommes.

La part des dossiers concernant la tranche d'âge des moins de 26 ans continue de s'amenuiser : rappelons qu'elle était de 22 % en 2004 pour 12 % aujourd'hui.

Corrélativement, la part des dossiers traités concernant les plus de 50 ans progresse. Ils représentaient 19 % en 2004, 24 % en 2005 et 27 % en 2006. En 2007, ce pourcentage est de 30 %.

Parmi les infractionnistes, la population des conducteurs âgés de plus de 65 ans connaît la plus forte progression : + 46 %.

Si la modification de la pyramide des âges liée au vieillissement de la population française semble être l'une des explications, une autre explication serait la tendance à désigner des proches, personnes âgées, (notamment les grands-parents) en lieu et place des conducteurs. En effet, l'examen des statistiques départementales ne confirme pas cette tendance dès qu'il s'agit de contrôles directs par les forces de l'ordre.

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 point reste relativement marginal (de l'ordre 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 2007, on compte 88 698 dossiers de permis de conduire invalidés pour solde de point nul soit une augmentation de 29 % par rapport à 2006. Cette augmentation était de 27 % entre 2005 et 2006.

92 % des permis invalidés concernent des hommes.

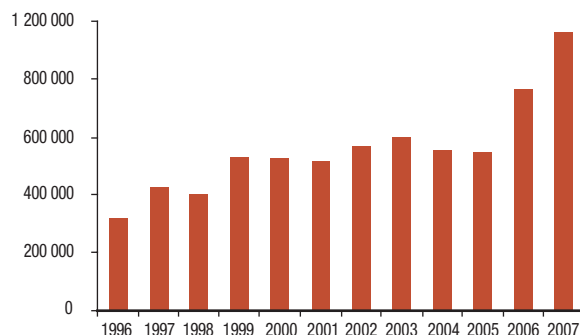
Avec une progression de 54 % par rapport à 2006, les conductrices sont en valeur relative davantage concernées par la perte de points sur leur permis de conduire que ne le sont les conducteurs.

LES RÈGLES DE RÉCUPÉRATION DE POINTS

La reconstitution du nombre initial de points

En 2007, 1,4 million de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de 12 points. C'est un chiffre qui augmente régulièrement depuis deux ans : 816 000 en 2005 et 1 140 000 en 2006.

Évolution du nombre de conducteurs ayant bénéficié de la règle des trois années



LES STAGES ET LES CENTRES AGRÉÉS

Les stages

Trois types de stages sont répertoriés par les préfetures. 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 2007, 5 667 stages « permis à points » ont été organisés, soit une diminution de 5,7 % par rapport à 2006.

Les stages en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale

436 stages ont été répertoriés en 2007 contre 336 en 2007 (+ 29,8 %).

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)

7 483 stages mixtes ont été recensés en 2007 soit une augmentation de 57,8 % par rapport à 2006.

Au total, 13 586 stages se sont déroulés durant l'année 2007 (+ 22,6 % par rapport à 2006).

Les stagiaires

Quatre profils de stagiaires sont identifiés dans les statistiques établies par les préfetures :

Les stagiaires « volontaires »

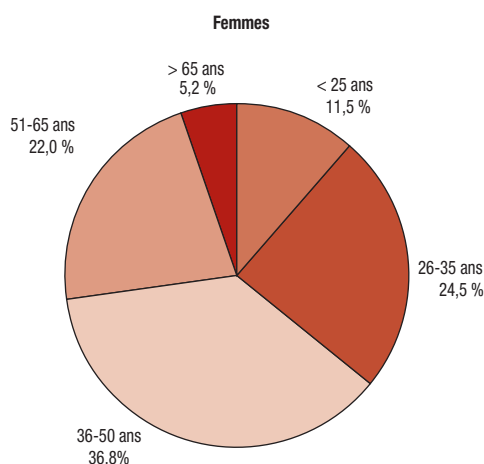
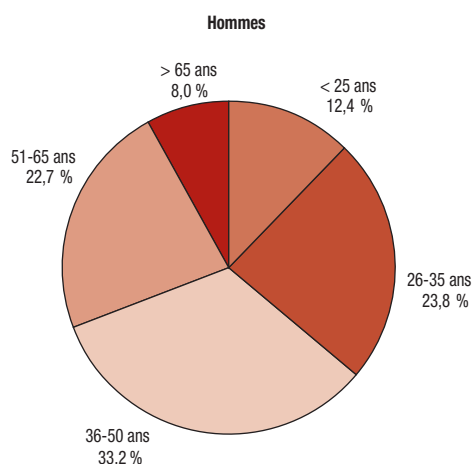
169 229 **stagiaires « volontaires »** contre 134 115 en 2006, soit une progression de + 26,2 %, ont suivi ces stages qui permettent de récupérer jusqu'à 4 points. Depuis 2002 ce nombre augmente fortement chaque année.

Les stagiaires « obligatoires »

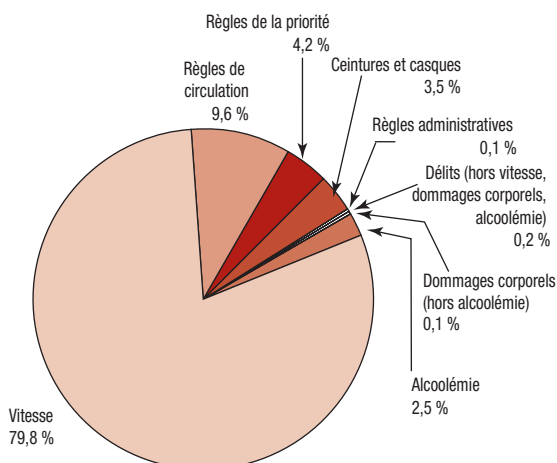
Depuis l'instauration du permis probatoire le 1^{er} mars 2004, en application de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et de son décret d'application n° 2003-842 du 11 juillet 2003, tout nouveau titulaire du permis de conduire voit son capital initial doté 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 6 points en une seule fois et voir son permis invalidé. Ce fut le cas pour 387 conducteurs en 2006.

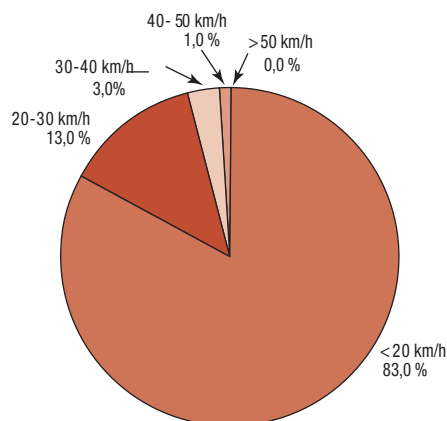
Répartition des dossiers traités par sexe et par âge en 2007



Répartition des infractions inscrites au FNPC en 2007



Répartition des infractions vitesse inscrites au FNPC en 2007



31 500 **stagiaires « obligatoires »** ont suivi ces stages contre 17 661 en 2006, soit une progression de + 78,4 %. Les données recueillies ne permettent pas de différencier parmi les stagiaires « obligatoires » les conducteurs novices de ceux dont le permis a été annulé par le juge ou invalidé après perte totale de points et qui se trouvent en période probatoire du permis.

Le nombre total de stagiaires de ces deux catégories, dits stagiaires « permis à points », est de 200 729 en 2007, en augmentation de 23,1 %.

La progression continue du nombre de stagiaires « permis à points » s'explique en grande partie par le renforcement de la réglementation (durcissement des sanctions, instauration du permis probatoire), ainsi que le déploiement du contrôle automatisé.

Les stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale

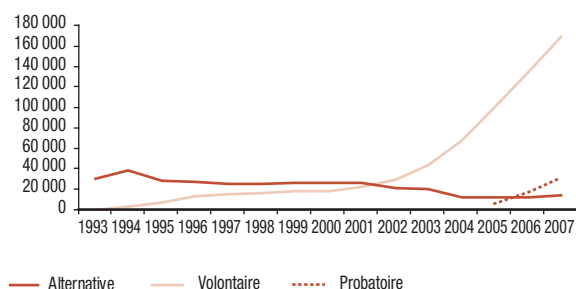
Le nombre de ces stagiaires est de 13 986 en 2007 en augmentation de 12,0 % alors qu'il avait été stable de 2004 à 2006.

Les stagiaires en peines complémentaires ou dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve

6 545 stagiaires ont effectué un tel stage en 2007, soit une augmentation de 18,6 % par rapport à 2006. Ce chiffre est proche de celui de 2005 : 6 811 stagiaires.

Au total, 221 260 stagiaires ont bénéficié en 2007 d'une formation spécifique visant à la modification de leur comportement sur la route.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du nombre de stagiaires « volontaires », de stagiaires « obligatoires » en période probatoire et de ceux ayant suivi des stages dans le cadre de l'alternative depuis 1993.



Les centres agréés

Au 31 décembre 2007, les préfetures ont fait état de 1 316 centres agréés contre 1 422 au 31 décembre 2006, soit une diminution de 7,5 % alors que ce nombre avait fortement augmenté depuis 2004.

Cependant, il existe une grande variabilité dans l'activité des centres. En effet, seul un centre sur trois organise régulièrement des stages dans l'année et nombreux sont ceux qui n'en ont réalisé aucun.

Les contrôles des centres agréés

Conformément aux dispositions de l'article R. 223-9 du Code de la route, les délégués à l'éducation routière et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ayant bénéficié d'une formation spécifique contrôlent les obligations réglementaires imposées aux centres agréés par les articles R. 223-5 à R. 223-8.

105 contrôles ont été réalisés en 2007.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 2000 l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Dossiers traités	1 204 372	1 214 175	1 187 101	1 660 016	2 527 678	3 572 806	4 477 798	5 866 802
Points retirés	3 175 619	3 180 578	3 100 966	4 458 497	6 442 660	7 461 475	8 000 105	9 547 017
Permis invalidés	11 758	13 410	13 601	20 967	39 413	54 242	68 866	88 698
Rétablissement du quantum initial	779 656	768 398	847 126	896 167	825 624	815 952	1 140 305	1 431 057
Ré-attribution de points après dix ans					891	1 157	1 681	NC
Nombre de dossiers « conducteurs en période probatoire »	—	8 343	24 928	16 765	NS	17 393	43 283	NC
Stages en « alternative »	468	495	407	257	175	246	336	436
Stages « mixtes » (alternative plus permis à points)	1 939	2 080	1 965	2 270	1 641	1 613	4 741	7 483
Stages « permis à points »	698	887	1 127	1 582	3 567	5 805	6 007	5 667
Total stages	3 105	3 462	3 499	4 109	5 383	7 664	11 084	13 586
Stagiaires « permis à points »								
– « volontaires »	18 631	19 931	21 054	35 028	67 449	99 795	134 115	169 229
– « obligatoires »	—	2 600	8 236	8 325	NS	5 689	17 661	31 500
– indéterminés							11 328	
Stagiaires dans le cadre de « l'alternative »	26 016	26 971	21 267	20 570	12 599	12 557	12 490	13 986
Stagiaires « justice »	—	—	—	—	302	6 811	5 517	6 545
Total stagiaires	44 647	49 502	50 557	63 923	80 350	124 852	181 111	221 260
Nombre de centres agréés	580	607	664	786	977	1 204	1 422	1 316
Contrôles effectués	6	21	14	12	27	39	156	105

NS : non significatif.

Source : DSCR – Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

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**.

Les données proviennent du fichier national du permis de conduire au 31 décembre 2007. Les analyses ont

pu être faites après un traitement informatique de ces données par le CETE du Sud-Ouest avec la collaboration du ministère de l'Intérieur (DLPAJ).

Ces exploitations permettent notamment de connaître, année par année et par types 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.

Il est également possible 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 SNPC

Le tableau ci-dessous présente les taux d'enregistrement du FNPC pour les principales infractions en 2005 et 2006. Le taux d'enregistrement en 2007 ne peut être présenté dans ce tableau car en raison des délais de paiement et d'enregistrement des infractions, moins de la moitié des infractions de 2007 est enregistrée au 31 décembre 2007. Pour ces mêmes raisons de délais de paiement (qui signifie la reconnaissance de l'infraction) et d'enregistrement, le taux d'enregistrement de 2006 progressera encore un peu en utilisant les données du FNPC au 31 décembre 2008.

On voit que le taux d'enregistrement est généralement proche de 70 %. On note une réelle amélioration de ce taux au cours des dernières années. En effet un audit interministériel de novembre 2001 faisait état d'un taux d'enregistrement en moyenne inférieur à 50 %.

Par ailleurs, le taux d'enregistrement varie selon le type d'infractions : il est plus faible pour la vitesse car une part non négligeable des infractions relevées par le contrôle automatisé n'aboutit pas à un avis de contravention. Ce taux s'est néanmoins fortement amélioré entre 2005 et 2006, puisqu'il passe de 47 % à 56 %. Pour la conduite sous l'influence de l'alcool avec un taux supérieur à 0,8 g/l de sang, il est également plus faible, mais on note des délais d'enregistrement plus longs pour ce type d'infraction : avec les données au 31 décembre 2006, le taux d'enregistrement en 2005 était de 60 %, il est passé à 72 % avec les données au 31 décembre 2007.

Nature de l'infraction	PV dressés (source DLPJA)		Données FNPC		Taux d'enregistrement	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Vitesse	5 848 091	7 103 954	2 733 482	3 976 423	47 %	56 %
Conduite sous l'influence de l'alcool – taux compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang	80 622	92 784	51 669	63 662	64 %	69 %
Conduite sous l'influence de l'alcool – taux supérieur à 0,8 g/l de sang	139 992	157 549	100 679	91 130	72 %	58 %
Franchissement d'une ligne continue	98 093	97 830	69 535	68 788	71 %	70 %
Usage d'un téléphone tenu en main	422 978	463 877	313 235	384 606	74 %	83 %
Circulation en sens interdit	46 372	46 273	32 271	31 788	70 %	69 %
Non-respect de l'arrêt au feu rouge fixe ou clignotant	236 248	222 687	161 931	154 483	69 %	69 %
Non-respect de l'arrêt absolu à un stop ou une intersection	141 967	145 767	88 024	94 943	62 %	65 %
Conduite sans port de la ceinture	410 985	349 181	265 494	238 934	65 %	68 %

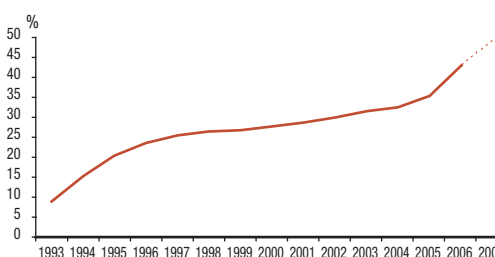
Source : DLPJA (données PV) et ONISR-CETE du Sud-Ouest.

La part des infractions commises en état de récidive

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 forte augmentation de cette part qui est passée de 30 % à 43 % entre 2002 et 2006, et les projections indiquent qu'elle pourrait atteindre 50 % en 2007. Ce changement est essentiellement dû au déploiement du contrôle-sanction automatisé.

Part de la récidive



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.

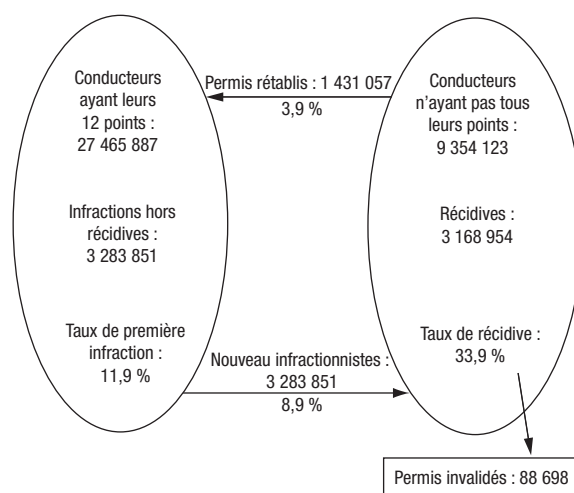
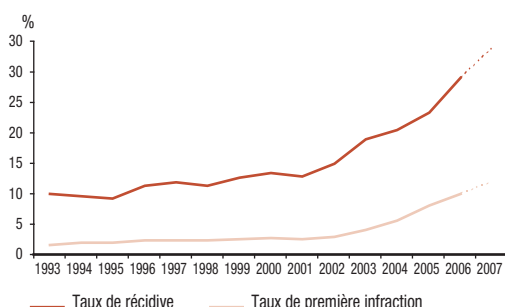
	Total infractions (1)	Total récidives (2)	Nouveaux infractionnistes (3) = (1) - (2)	Permis invalidés (4)	Permis rétablis (5)	Conducteurs n'ayant pas 12 points (6) = (3) - (4) - (5)
1993	642 634	58 092	584 542	603	0	583 939
1994	774 987	118 393	656 594	3 295	0	1 237 238
1995	822 536	168 186	654 350	5 213	49 408	1 836 967
1996	1 033 974	243 164	790 810	8 443	471 441	2 147 893
1997	1 055 106	270 424	784 682	10 387	635 532	2 286 656
1998	1 037 199	276 291	760 908	11 055	593 129	2 443 380
1999	1 186 627	318 585	868 042	10 548	789 827	2 511 047
2000	1 278 975	354 198	924 777	11 758	779 656	2 644 410
2001	1 223 609	349 940	873 669	13 410	768 398	2 736 271
2002	1 436 672	429 973	1 006 699	13 601	847 126	2 882 243
2003	2 005 240	632 806	1 372 434	20 967	896 167	3 337 543
2004	2 678 092	871 660	1 806 432	39 413	832 298	4 272 264
2005	3 872 252	1 375 283	2 496 969	54 242	815 952	5 899 039
2006	5 104 023	2 203 864	2 900 159	68 866	1 140 305	7 590 027
2007*	6 452 805	3 168 954	3 283 851	88 698	1 431 057	9 664 707

* Les données de l'année 2007 sont estimées à partir des infractions enregistrées au 31 décembre 2007.

(1) et (2) Comptabilisation des infractions ayant entraîné le retrait d'un point ou plus.

Source : DLPJ et ONISR-CETE du Sud-Ouest.

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 0,24 %. 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 bien.

Les infractions des conducteurs ayant atteint un solde nul

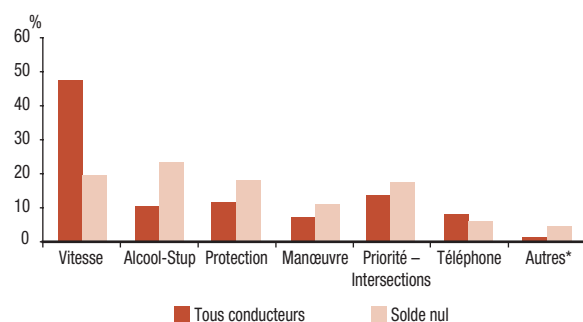
On voit sur le graphique ci-après que les conducteurs ayant perdu leur permis en raison d'un solde de point nul ont commis dans l'ensemble des infractions de nature bien différente de celle de l'ensemble des conducteurs. Ainsi la vitesse est bien moins présente puisqu'entre 2004 et 2006 elle représente moins d'un quart des pertes de points chez les conducteurs ayant atteint un solde nul contre 45 % chez les autres conducteurs. À l'inverse, les infractions

pour non-port des équipements de protection (ceinture ou casque), pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, pour les manœuvres (franchissement de ligne continu par exemple) et le non-respect des règles de priorité ou d'intersections sont plus présentes chez les conducteurs ayant perdu tous leurs points.

Par ailleurs, on constate que 50 % des conducteurs ayant perdu leur permis ont commis au moins une infraction à six points.

Ces deux éléments permettent d'affirmer que ce ne sont pas les radars qui sont directement à l'origine des pertes de permis.

Répartition des points perdus selon la nature d'infraction pour les conducteurs ayant atteint un solde nul et l'ensemble des conducteurs entre 2004 et 2006



* Autres : principalement blessures, homicides, délits police.



Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2006

Le champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice est constitué des condamnations prononcées pour délit et contravention de cinquième classe relatives à la sécurité routière et inscrites au casier judiciaire. S'y ajoutent les compositions pénales²⁰ et les ordonnances pénales délictuelles²¹. Dans la suite du document, ces différentes procédures seront incluses sous l'appellation générique « condamnation ».

- L'analyse des sanctions prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir d'une exploitation spécifique des condamnations inscrites au casier judiciaire.

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission d'une infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 2005. Les données 2006 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2006 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2007 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 plus délit de fuite ; homicide involontaire par conducteur en état alcoolique plus délit de fuite ; blessures involontaires par conducteur en état alcoolique plus 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 ».

43 % des condamnations prononcées en 2006 pour délit et contravention de 5^e classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière

En 2006, 279 600 condamnations ont sanctionné 352 300 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 43 % de l'ensemble des condamnations et 36,3 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5^e classe sanctionnés par une condamnation²². Par

rapport à l'année 2003, le nombre de condamnations et d'infractions sanctionnées a augmenté de 21 %. L'année 2006 présente une hausse deux fois plus forte qu'en 2005 avec 11 % d'augmentation des condamnations prononcées. Cette évolution est due en grande partie à une intensification des contrôles effectués par la police et la gendarmerie.

Mis à part quelques infractions sporadiques, les infractions routières sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre grandes catégories.

20. 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).

21. 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).

22. Une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées.

Toutes les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le premier groupe avec 57,2 % des condamnations prononcées et 47,6 % des infractions sanctionnées.

Y ont été rassemblés la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants mais également le grand excès de vitesse. Le second groupe par ordre d'importance vise les infractions dites « papiers » qui représentent 32,3 % des condamnations et 39,6 % des infractions sanctionnées. Il s'agit de tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de

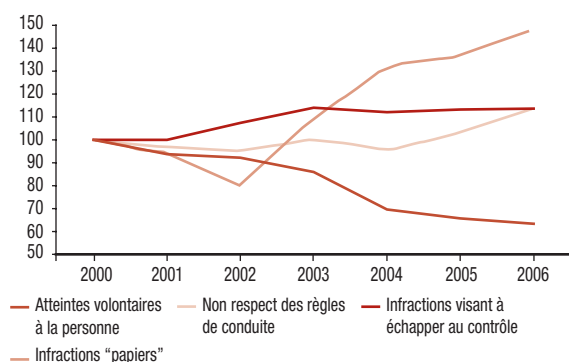
conduire ou d'assurance. Les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le troisième groupe avec 5,6 % des condamnations et 8,4 % des infractions (délit de fuite, refus d'obtempérer ou de se soumettre aux vérifications). Enfin, les atteintes corporelles involontaires par conducteur avec ou sans état alcoolique constituent le quatrième groupe le moins important en nombre pour la troisième année consécutive avec environ 4 % des condamnations prononcées et des infractions sanctionnées. Par rapport à 2005, la part des infractions « papiers » s'est accrue.

Tableau 1 : Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations				Nombre d'infractions sanctionnées			
	2006p	2005r	2004	2003	2006p	2005r	2004	2003
Toutes infractions de sécurité routière	279 623	250 688	237 007	231 744	352 294	321 657	304 387	293 034
<i>Non-respect des règles de conduite</i>	<i>160 046</i>	<i>142 838</i>	<i>131 562</i>	<i>139 779</i>	<i>168 302</i>	<i>150 153</i>	<i>137 204</i>	<i>144 484</i>
Conduite en état alcoolique	149 939	125 816	110 800	109 853	156 761	131 904	115 726	114 003
<i>dont récidive de conduite en état alcoolique</i>	<i>19 326</i>	<i>15 761</i>	<i>15 025</i>	<i>13 789</i>	<i>20 776</i>	<i>16 948</i>	<i>16 048</i>	<i>14 590</i>
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	4 021	2 976	734	37	4 997	3 735	976	66
Grand excès de vitesse	6 086	14 046	20 028	29 889	6 544	14 514	20 502	30 415
<i>Atteintes involontaires à la personne</i>	<i>11 971</i>	<i>12 339</i>	<i>13 168</i>	<i>17 188</i>	<i>13 378</i>	<i>13 938</i>	<i>15 059</i>	<i>19 817</i>
Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois en état alcoolique	2 277	2 239	2 430	2 792	2 420	2 386	2 618	3 044
Blessures involontaires avec ITT > trois mois en état alcoolique	272	295	343	412	295	326	390	464
Homicides involontaires en état alcoolique	281	284	307	399	284	288	311	400
Blessures involontaires	8 134	8 506	8 945	12 326	9 342	9 898	10 564	14 627
Homicides involontaires	1 007	1 015	1 143	1 259	1 037	1 040	1 176	1 282
<i>Infractions « papiers »</i>	<i>90 412</i>	<i>78 126</i>	<i>74 081</i>	<i>55 057</i>	<i>139 824</i>	<i>126 608</i>	<i>122 075</i>	<i>97 797</i>
Conduite d'un véhicule sans permis	34 779	28 916	26 277	19 320	52 160	46 161	44 733	37 102
Conduite malgré suspension du permis	12 939	10 907	8 505	6 312	20 237	17 863	14 806	11 910
Défaut d'assurance	41 837	37 509	38 384	28 381	65 349	60 445	60 342	46 588
Défaut de plaques ou fausses plaques	857	794	915	1 044	2 078	2 139	2 194	2 197
<i>Infractions visant à échapper au contrôle</i>	<i>16 655</i>	<i>16 592</i>	<i>17 600</i>	<i>18 805</i>	<i>29 833</i>	<i>29 726</i>	<i>29 347</i>	<i>29 954</i>
Délit de fuite	5 948	6 231	7 064	8 267	9 010	9 338	9 932	11 101
Refus d'obtempérer	8 928	8 458	8 311	8 169	15 849	15 139	14 280	13 659
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 666	1 595	1 572	1 552	4 843	4 924	4 449	4 316
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	113	308	653	817	131	325	686	878
<i>Autres infractions de circulation routière</i>	<i>539</i>	<i>793</i>	<i>596</i>	<i>915</i>	<i>957</i>	<i>1 232</i>	<i>702</i>	<i>982</i>
Tous types d'infractions	650 844	632 931	593 231	550 458	971 449	951 532	894 603	825 291

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 (base 100 en 2000)



Plusieurs procédures permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Sur les 280 000 procédures, 150 000 sont des jugements du tribunal, 108 000 des ordonnances pénales et 22 000 des compositions pénales.

Les compositions pénales inscrites au casier judiciaire sanctionnent pour 80 % des conduites en état alcoolique et pour 14 % des délits « papiers ». Les ordonnances pénales se partagent à part sensiblement égale entre la conduite en état alcoolique (48,5 %) et les délits « papiers » (45,7 %). Enfin, les jugements du tribunal sont pour plus de la moitié des condamnations pour conduite en état alcoolique, pour un quart des condamnations pour infractions « papiers », le reste se partageant

entre les infractions visant à échapper au contrôle et les accidents corporels.

Pour un type donné d'infractions comme la conduite en état alcoolique, les différentes procédures se déclinent de la façon suivante : 53 % sont des jugements, 35 % des ordonnances pénales et 12 % des compositions pénales. Les délits « papiers » sont traités pour plus de la moitié (54 %) par ordonnances pénales, pour 42 % par jugements et pour 3 % par compositions pénales. Les atteintes corporelles et les infractions pour faire obstacle au contrôle sont presque uniquement sanctionnées par voie de jugement.

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 150 000 condamnations soit 20 % de plus qu'en 2005 et 38 % de plus qu'en 2000. Durant cette même période les dépistages préventifs effectués par la police et la gendarmerie ont progressé en quantité et qualité (meilleur ciblage).

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 et de 2006 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 24,2 % en 2006. Ce contentieux dépasse désormais l'ensemble des vols recels (18,5 %) et se situe loin devant les atteintes volontaires à la personne (12,6 %) 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 stupéfiant progresse et a donné lieu à 4 000 condamnations tandis que le délit de grand excès de vitesse continue à décroître pour atteindre 6 000 condamnations soit 57 % de moins qu'en 2005 et 82 % de moins qu'en 2000. Cette évolution peut être rapprochée de la diminution des

vitesse pratiquées par les automobilistes enregistrées par l'observatoire des vitesses.

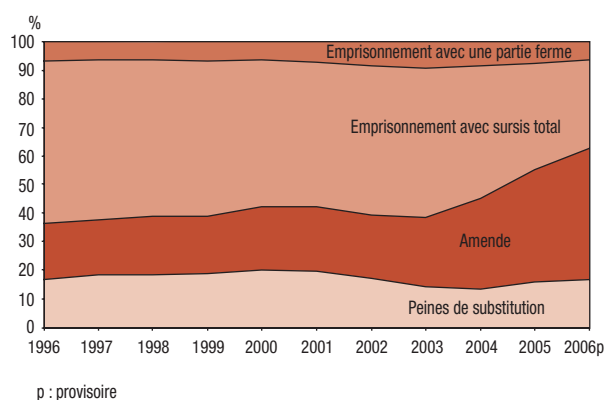
Sur les 149 939 condamnations pour conduite en état alcoolique, 128 816, soit 86 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 21 123 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps (29 282 infractions) dont les 4/5 relèvent de la sécurité routière : près des trois quarts sont des infractions « papiers ».

Des peines d'amende plus fréquentes

La nature des peines prononcées en 2006 prolonge la tendance observée les années précédentes. La part des amendes continue d'augmenter, passant de 40 % en 2005 à 46 % en 2006 (24 % en 2003), au détriment des emprisonnements avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant passer la part des peines d'emprisonnement de 43 % à 37 %. Cette évolution peut s'expliquer par l'utilisation des procédures de composition pénale et surtout d'ordonnance pénale délictuelle qui ne permettent pas de prononcer une peine d'emprisonnement. L'emprisonnement avec une partie ferme est en légère baisse avec 6,3 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme stable autour de 3,4 mois. Le montant moyen des amendes est constant à 323 euros.

Les autres peines sont les mesures de substitution dont la part est stable (16,7 %). 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



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 2006 pour conduite en état alcoolique

	Condamnations 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	149 939	100,0	128 816	100,0	21 123	100,0	19 326	100,0
Emprisonnement	55 684	37,1	39 245	30,5	16 439	77,8	15 427	79,8
Ferme	6 993	4,7	2 975	2,3	4 018	19,0	3 636	18,8
Sursis partiel	2 446	1,6	880	0,7	1 566	7,4	1 638	8,5
– simple	68	0,0	23	0,0	45	0,2	21	0,1
– probatoire	2 378	1,6	857	0,7	1 521	7,2	1 617	8,4
Sursis total	46 245	30,8	35 390	27,5	10 855	51,4	10 153	52,5
– simple	31 042	20,7	24 313	18,9	6 729	31,9	3 144	16,3
– probatoire	14 024	9,4	10 341	8,0	3 683	17,4	6 575	34,0
– TIG	1 179	0,8	736	0,6	443	2,1	434	2,2
Amende	69 003	46,0	66 143	51,3	2 860	13,5	1 511	7,8
Peines de substitution	24 999	16,7	23 227	18,0	1 772	8,4	2 385	12,3
dont :								
– suspension de permis de conduire	12 310	8,2	11 858	9,2	452	2,1	23	0,1
– TIG	1 048	0,7	727	0,6	321	1,5	328	1,7
– jours-amendes	3 261	2,2	2 549	2,0	712	3,4	1 268	6,6
– interdiction permis de conduire	1 261	0,8	1 098	0,9	163	0,8	661	3,4
Mesure éducative	176	0,1	135	0,1	41	0,2	0	0,0
Sanction éducative	4	0,0	0	0,0	4	0,0	0	0,0
Dispense de peine	73	0,0	66	0,1	7	0,0	3	0,0

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (14 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 78 % des condamnations pour infractions multiples (et seulement 30,5 % des cas d'infraction unique). En particulier, l'emprisonnement avec une partie ferme se rencontre dans 26,4 % des condamnations pour infractions multiples (3,0 % en cas d'infraction unique) avec un quantum moyen de 4 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 19,5 % des peines prononcées contre 8,6 % 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 51 % en cas d'infraction unique et des mesures de substitution qui ne sont plus très adaptées car la plus grande partie des infractions associées dans ces condamnations multiples sont des délits « papiers ».

La récidive aggrave les peines dans une proportion similaire, la part des peines d'emprisonnement passe à 80 % ; celle des emprisonnements avec une partie ferme à 27 % ; en revanche avec 36 % 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 la moitié des peines d'emprisonnement avec sursis total simple.

Les auteurs de conduite en état alcoolique ont été jugés dans un délai moyen de 4,7 mois à comparer à un peu moins de 10 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 2006, la moitié des condamnations ont été prononcées un peu plus de 3 mois après l'infraction, et 90 % en moins de 10 mois.

Le grand excès de vitesse étant une contravention de 5^e classe il est traité par les tribunaux de police en 8,3 mois en moyenne et la peine prononcée est pour l'essentiel une amende d'un montant moyen de 385 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 90 000 condamnations ce type d'infraction est sanctionné directement, dans 49 000 condamnations il s'ajoute à d'autres catégories d'infractions comme la conduite en état alcoolique ou les blessures involontaires. Depuis 2003, le nombre de condamnations sanctionnant au moins une infraction « papiers » a augmenté de 43 %, l'année 2006 marquant une nette accélération avec 10 % de plus qu'en 2005.

Les infractions « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré suspension du permis et le défaut de plaques. Les

infractions relatives à l'absence de permis de conduire et le défaut d'assurance sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation.

La plus grande partie de ces infractions ont été correctionnalisées à compter de 2004. Les peines prononcées en 2006 dans les 90 412 condamnations ne sanctionnant que des infractions « papiers » sont pour 20 % des emprisonnements dont la moitié présente une partie ferme. Le quantum moyen est alors de trois mois. Les amendes sont nombreuses et constituent 67 % des peines. Leur montant va de 351 euros en moyenne pour le défaut d'assurance à 570 euros pour une conduite malgré suspension du permis. Les peines de substitution sont peu nombreuses (11 %) du fait même de la nature des infractions ; elles consistent surtout en TIG et jours amende.

La durée moyenne des procédures tourne autour de six mois devant le tribunal correctionnel.

Tableau 3 : Nature des peines principales prononcées en 2006 pour infractions « papiers » et pour infractions destinées à faire obstacle au contrôle

	Condamnations pour infraction « papiers »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	90 412	100,0	16 655	100,0
Emprisonnement	18 551	20,5	8 424	50,6
Ferme	8 260	9,1	2 451	14,7
Sursis partiel	627	0,7	382	2,3
– simple	59	0,1	53	0,3
– probatoire	568	0,6	329	2,0
Sursis total	9 664	10,7	5 591	33,6
– simple	7 039	7,8	4 371	26,2
– probatoire	1 641	1,8	880	5,3
– TIG	984	1,1	340	2,0
Amende	60 283	66,7	4 950	29,7
Peines de substitution	10 208	11,3	2 736	16,4
dont :				
– suspension de permis de conduire	3 280	3,6	1 294	7,8
– interdiction permis de conduire	268	0,3	116	0,7
– jours-amendes	3 474	3,8	727	4,4
– TIG	1 382	1,5	389	2,3
Mesures éducatives	1 004	1,1	435	2,6
Sanctions éducatives	14	0,0	5	0,0
Dispenses de peine	352	0,4	105	0,6

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 30 000 condamnations visent ce type d'infractions soit un chiffre à peu près constant depuis 2003. Comme pour les infractions « papiers » ces types d'infraction sont souvent associés à d'autres délits routiers (dans 13 178 condamnations). En revanche dans 16 655

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 ces 16 655 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Des emprisonnements sont prononcés dans 50,6 % des cas et des emprisonnements fermes dans 17 % des condamnations, comme en 2005. Le quantum moyen tourne autour de quatre mois. Des amendes sont prononcées dans 30 % des condamnations et les peines de substitution dans 16,4 %. Le montant moyen des amendes s'établit un peu en dessous de 400 euros et elles peuvent atteindre 4 000 euros. (voir tableau 3 *supra*).

ATTEINTES CORPORELLES INVOLONTAIRES : EN BAISSÉ DE 41 % DEPUIS 2000

Le quatrième groupe d'infractions est sans doute le plus faible en nombre (11 971 condamnations) mais il regroupe les infractions routières les plus graves puisqu'il s'agit de celles qui découlent d'un accident corporel.

Les condamnations pour blessures involontaires sont au nombre de 10 683 dont 2 549 par conducteur en état alcoolique (24 %), les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 1 288 dont 281 par conducteur en état alcoolique (22 %).

La tendance à la baisse qui s'était intensifiée ces dernières années avec une baisse de 30 % des condamnations depuis 2003 semble ralentir avec seulement 3 % de moins en 2006.

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 8 134 condamnés pour blessures involontaires ne présentant pas d'état alcoolique sont condamnés un peu plus d'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 (2 549 condamnations) l'emprisonnement est prononcé dans 85 % des peines dont 11 % avec une partie ferme soit deux fois plus souvent que dans la situation précédente. La durée moyenne de l'emprisonnement ferme s'étend alors de cinq mois à six 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 43 % et 20 % des peines. Si l'état alcoolique est avéré, l'amende et la peine de substitution ne représentent plus chacune qu'environ 7 % des peines.

Tableau 4 : Nature des peines principales prononcées en 2006 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	2 549	100,0	8 134	100,0	281	100,0	1 007	100,0
Emprisonnement	2 163	84,9	2 874	35,3	278	98,9	930	92,4
Ferme	170	6,7	306	3,8	24	8,5	49	4,9
Sursis partiel	108	4,2	147	1,8	138	49,1	169	16,8
– simple	24	0,9	36	0,4	79	28,1	102	10,1
– probatoire	84	3,3	111	1,4	59	21,0	67	6,7
Sursis total	1 885	74,0	2 421	29,8	116	41,3	712	70,7
– simple	1 500	58,8	2 180	26,8	92	32,7	690	68,5
– probatoire	363	14,2	190	2,3	23	8,2	20	2,0
– TIG	22	0,9	51	0,6	1	0,4	2	0,2
Amende	190	7,5	3 514	43,2	0	0,0	29	2,9
Peines de substitution	180	7,1	1 588	19,5	2	0,7	40	4,0
dont :								
– suspension de permis de conduire	99	3,9	1 278	15,7	0	0,0	29	2,9
– TIG	14	0,5	61	0,7	0	0,0	1	0,1
– jours-amendes	35	1,4	80	1,0	0	0,0	3	0,3
– interdiction permis de conduire	25	1,0	50	0,6	2	0,7	6	0,6
Mesure éducative	12	0,5	60	0,7	0	0,0	2	0,2
Sanction éducative	0	0,0	2	0,0	0	0,0	0	0,0
Dispense de peine	4	0,2	96	1,2	1	0,4	6	0,6

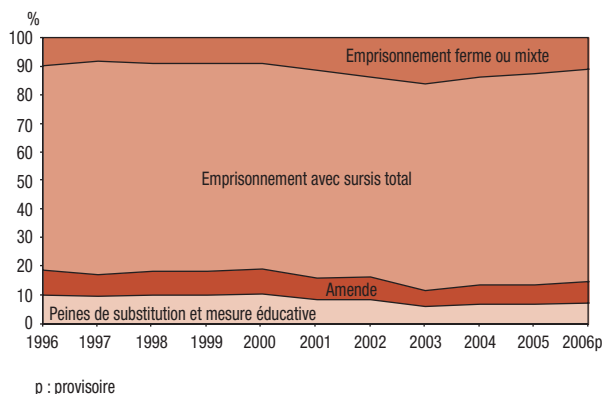
Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

Après une période de relative stabilité de la part des emprisonnements fermes de 1996 à 2000, les juges alourdissent les peines prononcées de 2001 à 2003 où

l'on atteint la part record de 16 %. À partir de 2004 le taux d'emprisonnements fermes diminue régulièrement au profit du sursis total et des amendes.

Évolution des peines prononcées

Nature des peines prononcées pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

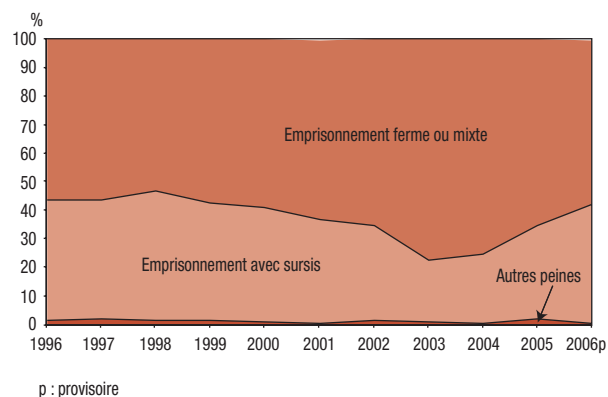


D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, la quasi-totalité des peines sont accompagnées d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension ou annulation du permis selon la gravité des blessures. L'amende s'ajoute à un emprisonnement sur trois mais quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, elle est présente une fois sur deux.

Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1 288 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 (57,6 %) que dans le cas contraire (21,7 %). 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 13 à 17 mois selon les circonstances de l'accident (neuf mois en 2000). (Voir tableau 4 *supra*).

Les amendes et les peines de substitution prononcées à titre principal sont rares, en revanche une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoute presque systématiquement aux peines prononcées à titre principal.

Évolution des sanctions prononcées pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique



Les atteintes aux personnes par conducteur sont traitées par les tribunaux correctionnels en 14,6 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 sont pas concernés par la délinquance routière, 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 sanctionnée. Ainsi les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes, 4,0 % sont mineurs, et 43 % ont entre 18 et 24 ans (ils étaient respectivement 4,5 % et 50 % en 2005). Cette caractéristique est moins marquée pour les autres infractions « papiers » : les moins de 25 ans représentent, comme en 2005, 22,5 % des condamnés pour conduite malgré suspension et 30 % des condamnés pour défaut d'assurance (35 % en 2005).

Tableau 6 : Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2006

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
Tous condamnés	34 492	100,0	12 939	100,0	41 837	100,0
Hommes	32 237	93,5	12 532	96,9	36 952	88,3
Femmes	2 255	6,5	407	3,1	4 885	11,7
Mineurs	1 374	4,0	0	0,0	269	0,6
18-9 ans	4 866	14,1	163	1,3	3 161	7,6
20-24 ans	9 880	28,6	2 735	21,1	10 805	25,8
25-29 ans	5 952	17,3	2 812	21,7	7 998	19,1
30-39 ans	7 022	20,4	3 737	28,9	10 180	24,3
40-59 ans	5 098	14,8	3 200	24,7	8 772	21,0
60 ans et plus	300	0,9	292	2,3	652	1,6
Âge moyen	28,4 ans		33,7 ans		31,4 ans	

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSED – ministère de la Justice.

À l'inverse, les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés, les moins de 25 ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 42 % des condamnés. Par contre, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'empire de stupéfiants sont très jeunes, 70 % ont moins de 25 ans. Cette situation est inchangée par rapport à 2005.

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 : 42 % ont moins de 25 ans (contre 33,7 % sans alcoolémie) ;

– 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 2006

	Condamnés pour conduite en état alcoolique		Condamnés pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique		Condamnés pour blessures involontaires par conducteur		Condamnés pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique		Condamnés pour homicide involontaire par conducteur	
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
Tous condamnés	149 939	100,0	2 549	100,0	8 134	100,0	281	100,0	1 007	100,0
Hommes	138 363	92,3	2 308	90,5	6 350	78,1	261	92,9	834	82,8
Femmes	11 576	7,7	241	9,5	1 784	21,9	20	7,1	173	17,2
Mineurs	244	0,2	17	0,7	90	1,1	2	0,7	13	1,3
18-9 ans	3 817	2,5	124	4,9	694	8,5	32	11,4	91	9,0
20-24 ans	22 071	14,7	521	20,4	1 646	20,2	83	29,5	236	23,4
25-29 ans	20 824	13,9	362	14,2	1 033	12,7	49	17,4	118	11,7
30-39 ans	39 815	26,6	632	24,8	1 557	19,1	50	17,8	195	19,4
40-59 ans	57 147	38,1	771	30,2	2 152	26,5	58	20,6	247	24,5
60 ans et plus	6 021	4,0	122	4,8	962	11,8	7	2,5	107	10,6
Âge moyen	37,5 ans		35,4 ans		37,3 ans		30,7 ans		36,2 ans	

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 (8,3 %) que sur l'ensemble des délits (9,6 %) 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 (7,7 % des condamnés sont des femmes), la conduite sans permis (6,5 %) ou malgré suspension (3,1 %) 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 (22 % en cas de blessures, 17,2 % 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 7,7 % en 2006.



Comparaisons



C

omparaisons 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 2007 ne seront disponibles qu'au milieu de l'année 2008. Dès que ces chiffres seront parus, ils seront diffusés sur internet sur le site de la sécurité routière : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

Depuis le 1^{er} janvier 2007, l'Union européenne compte vingt-sept États membres suite à l'entrée officielle de la Roumanie et de la Bulgarie.

COMPARAISON 2006-2005

	Accidents corporels			Tués (à trente jours)		
	2006	2005	Évolution	2006	2005	Évolution
Allemagne	327 984	336 619	– 2,6 %	5 091	5 361	– 5,0 %
Autriche	39 884	40 896	– 2,5 %	730	768	– 4,9 %
Belgique	49 171	49 286	– 0,2 %	1 069	1 089	– 1,8 %
Chypre	2 673	2 548	4,9 %	86	102	– 15,7 %
Danemark	5 403	5 412	– 0,2 %	306	331	– 7,6 %
Espagne	99 797	91 187	9,4 %	4 104	4 442	– 7,6 %
Estonie	2 585	2 341	10,4 %	204	169	+ 20,7 %
Finlande	6 740	7 020	– 4,0 %	336	379	– 11,3 %
France	80 309	84 525	– 5,0 %	4 709	5 318	– 11,5 %
Grèce	16 019	16 914	– 5,3 %	1 657	1 658	– 0,1 %
Hongrie	20 977	20 777	+ 1,0 %	1 305	1 278	+ 2,1 %
Irlande	6 846	6 533	+ 4,8 %	368	396	– 7,1 %
Italie	238 124	225 078	+ 5,8 %	5 669	5 462	+ 3,8 %
Lettonie	4 302	4 466	– 3,7 %	407	442	– 7,9 %
Lituanie	6 773	6 790	– 0,3 %	759	760	– 0,1 %
Luxembourg	762	708	+ 7,6 %	36	46	– 21,7 %
Malte	841	848	– 0,8 %	10	17	– 41,2 %
Pays-Bas	24 527	27 013	– 9,2 %	730	750	– 2,7 %
Pologne	46 876	48 100	– 2,5 %	5 243	5 444	– 3,7 %
Portugal	35 680	37 066	– 3,7 %	969	1 247	– 22,3 %
Royaume-Uni	194 789	203 682	– 4,4 %	3 298	3 336	– 1,1 %
Slovaquie	7 903	7 988	– 1,1 %	579	560	+ 3,4 %
Slovénie	11 622	10 509	+ 10,6 %	262	258	+ 1,6 %
Suède	18 213	18 094	+ 0,7 %	445	440	+ 1,1 %
Tchéquie	22 115	25 239	– 12,4 %	1 063	1 286	– 17,3 %
Total Union européenne	1 270 915	1 279 639	– 0,7 %	39 435	41 339	– 4,6 %
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 %

Sources : IRTAD : *International Road Traffic and Accident Database*.

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 2006, les vingt-cinq pays de l'Union européenne dont les données sont disponibles ont enregistré 1,270 million d'accidents corporels ayant occasionné le décès de plus de 39 435 personnes.

Entre 2006 et 2005, pour les pays de l'Union Européenne dont les données sont disponibles (les pays en dehors de l'Union sont exclus), la tendance est sensiblement à la baisse : – 0,7 % pour les accidents corporels, – 4,6 % pour les tués. Entre 2005 et 2004 la baisse du nombre de tués était de – 4,8 %. La tendance de l'année 2006 est dans le prolongement de l'année 2005. On note toutefois que la prise en compte de quatre pays ayant eu des résultats très bons (la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal) contribue à plus de 75 % du résultat final.

La France, le Portugal, la Tchéquie et la Finlande sont les pays dont l'évolution a été la plus favorable, le nombre de tués y a baissé de plus de 10 %.

Cette année la Suède, la Slovénie, la Hongrie, la Slovaquie, l'Italie et l'Estonie, voient leur mortalité sur les routes augmenter de + 1 %.

PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE DES PAYS D'EUROPE EN 2006

	Superficie (milliers de km ²)	Population (millions)	Densité (habitants/ km ²)	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	231,2	54 910	644 480	689 729	66,5	61,7	7,4
Autriche	84	8,4	100,1	5 339	106 962	82 270	63,6	87,0	8,9
Belgique	33	10,5	322,2	6 251	152 256	96 369	59,6	102,0	11,1
Chypre	9	0,8	89,7	ND	ND	ND	ND	103,6	ND
Danemark	43	5,5	126,5	2 554	72 411	47 940	46,9	56,1	6,4
Espagne	505	44,6	88,3	28 531	666 204	ND	64,0	92,0	ND
Estonie	45	1,3	28,7	ND	ND	ND	ND	156,9	ND
Finlande	338	5,3	15,6	2 975	79 132	52 150	56,2	63,5	6,4
France	551	61,5	111,6	37 476	1 000 960	555 500	60,9	76,5	8,5
Grèce	132	11,2	84,7	6 996	116 100	81 635	62,6	148,3	20,3
Hongrie	93	10,1	108,6	3 457	180 994	ND	34,2	129,2	ND
Irlande	71	4,4	61,8	2 139	95 752	37 840	48,8	84,0	9,7
Italie	301	58,9	195,6	43 141	305 388	654 197	73,2	96,2	8,7
Lettonie	65	2,3	35,6	ND	ND	ND	ND	177,0	ND
Lituanie	65	3,4	52,1	ND	ND	ND	ND	223,2	ND
Luxembourg	3	0,5	181,7	376	2 894	ND	80,0	76,6	ND
Malte	316	0,4	1,3	ND	ND	ND	ND	25,0	ND
Pays-Bas	42	16,5	396,1	8 716	117 430	133 800	53,0	44,4	5,5
Pologne	323	38,0	117,9	18 035	282 615	ND	47,4	137,9	ND
Portugal	93	10,7	115,1	5 481	81 739	ND	51,4	90,9	ND
Royaume-Uni	244	61,0	250,0	34 207	423 651	510 978	56,1	54,1	6,5
Slovaquie	49	5,3	108,1	1 834	17 755	13 402	34,6	109,2	43,2
Slovénie	20	2,0	98,7	1 167	20 236	15 971	58,4	131,0	16,4
Suède	450	9,2	20,4	5 205	215 000	75 346	56,8	48,6	5,9
Tchéquie	79	10,2	129,3	4 951	55 510	51 686	48,5	104,2	20,6
Total Union européenne à vingt-cinq pays	4 309,6	464,4	107,7	273 741	4 637 469	3 098 813	59,0	84,9	12,7
Pays hors Union européenne									
Islande	103	0,3	2,9	236	91 916	2 848	78,7	103,3	10,9
Norvège	324	4,7	14,6	3 030	92 863	37 143	64,2	51,3	6,5
Suisse	41	7,5	181,9	5 108	71 027	63 069	68,0	49,3	5,9

ND : non disponible.

Source IRTAD pour les données suivantes :

– parc automobile : 2006 sauf : Portugal 2005 ; Italie 2004 ; Irlande 2003 ; Slovaquie 2002 ;

– longueur du réseau : 2006 sauf : Espagne 2005 ; Hongrie et Luxembourg 2004 ; Irlande 2001 ; Slovaquie 2002 ; Islande 2000 ; Pays-Bas 1999 ; Portugal 1993 ; Italie 1992 ; Grèce 1991 ;

– kilométrage : 2006 sauf Danemark 2004 ; Italie et Pays-Bas 2003 ; Irlande 2001 ; Islande et Slovaquie 2000 ; Royaume-Uni et Grèce 1998 ;

– population : source IRTAD sauf pour l'Irlande, le Luxembourg, la Slovaquie, la Suède, l'Islande et la Norvège : source INED.

De nombreuses explications sont proposées pour expliquer 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 (moins de trente) ;
- 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 :

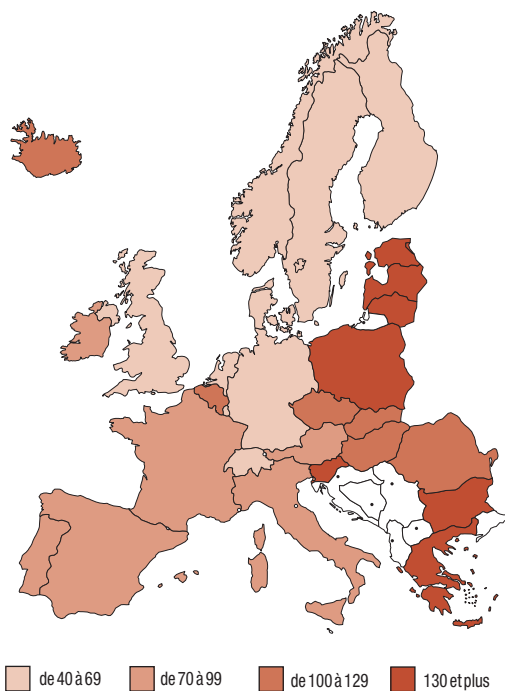
- la Slovaquie présente toutes les caractéristiques d'un pays qui commence seulement à se développer : un taux d'équipement en voiture très faible, une circulation peu importante et un taux de tués par million d'habitants assez faible. À l'inverse, on note un taux de tués rapporté au parcours très élevé ;
- 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 20,6 tués par milliard de kilomètres contre 43,2 pour la Slovaquie ;

– la Slovénie présente un taux d'équipement en automobile comparable à celui des pays développés (58 voitures en circulation pour 100 habitants), son nombre de tués a légèrement augmenté en 2006 ;
 – 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 2006, selon l'indicateur « tués par million d'habitants », la France se classe au septième rang sur les vingt-sept pays de l'Union.

Tués à trente jours par million d'habitants



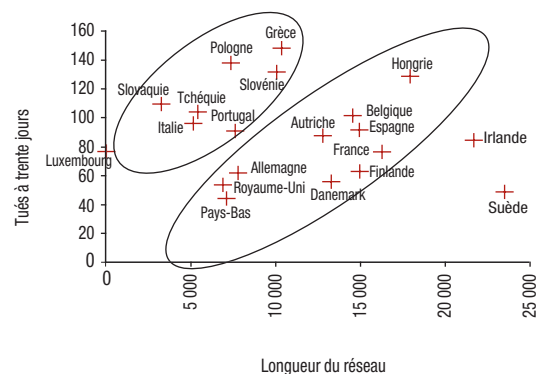
En moyenne, il y a 84,9 tués par million d'habitants dans l'Union européenne en 2006 (calculé sur vingt-cinq pays).

On distingue trois groupes de pays :

– les pays nordiques (Allemagne, Norvège, Suède, Royaume-Uni...) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 70 tués par million d'habitants) ;

– les pays de l'Europe de l'Ouest et du Sud (France, Italie, Espagne, Autriche...) se situent à des taux intermédiaires (entre 70 et 100 tués par million d'habitants) ;
 – les pays de l'Est, moins développés économiquement, présentent de médiocres résultats avec plus de 100 tués par million d'habitants.

Tués à trente jours sur population en fonction de la longueur du réseau sur population



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 l'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'État construit des routes en fonction de la circulation observée.

La longueur du réseau est un indicateur plus précis que la densité car elle reflète la répartition de la population sur le territoire : ainsi la longueur relativement faible du réseau routier de la Suède indique que la majorité de son territoire est vide d'habitants.

ÉVOLUTION SUR TRENTE-CINQ ANS (DE 1970 À 2006)

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 trente jours)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	Évolution 1970-2006***
Allemagne*	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	5 361	5 091	- 3,9 %
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	768	730	- 3,4 %
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	1 089	1 069	- 2,9 %
Chypre*****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	102	86	- 8,2 %
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	498	331	306	- 3,7 %
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	4 442	4 104	- 0,8 %
Estonie*****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	169	204	+ 9,9 %
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	396	379	336	- 3,1 %
France	16 445	14 355	13 672	11 387	11 215	8 891	8 079	5 318	4 709	- 3,4 %
Grèce	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	1 658	1 657	+ 1,1 %
Hongrie	1 627	1 678	1 630	1 756	2 432	1 589	1 200	1 278	1 305	- 0,6 %
Irlande	540	586	564	410	478	437	415	396	368	- 1,1 %
Islande	20	33	25	24	24	24	32	19	31	+ 1,2 %
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 649	5 462	5 669	- 1,8 %
Lettonie*****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	442	407	- 4,0 %
Lituanie*****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	760	759	- 0,1 %
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	76	46	36	- 3,5 %
Malte	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	17	10	- 23,3 %
Norvège	560	539	362	402	332	305	341	224	242	- 2,3 %
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	750	730	- 4,0 %
Pologne	3 446	5 633	6 002	4 688	7 333	6 900	6 294	5 444	5 243	+ 1,2 %
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 247	969	- 1,4 %
Royaume-Uni	7 499	6 366	6 010	5 165	5 217	3 621	3 409	3 298	3 336	- 2,2 %
Slovaquie*****	ND	ND	ND	ND	662	660	628	560	579	- 0,8 %
Slovénie	620	596	558	464	517	415	313	258	262	- 2,4 %
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	591	440	445	- 2,9 %
Suisse	1 643	1 206	1 209	881	925	692	592	409	370	- 4,1 %
Tchéquie**	1 983	1 632	1 261	987	1 291	1 588	1 486	1 286	1 063	- 1,7 %

ND : non disponible.

* 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.

***** À partir de 2004 pour la Lettonie, la Lituanie, l'Estonie.

Source : IRTAD : *International Road Traffic and Accident Database*.

La plupart des pays de l'Union ont connu une baisse très importante du nombre de leurs tués entre 1970 et 2006. Par exemple, l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la Suisse et les Pays-Bas qui ont divisé par quatre leur nombre de tués en trente-six 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 2006, 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-six ans, le nombre de tués à trente jours en France a été divisé par 3,5, passant de 16 445 en 1970 à 4 709 en 2006. 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 trente jours) par million d'habitants

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	Évolution* (%)
Allemagne	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	64,8	61,7	- 4,1
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	93,8	87,0	- 3,8
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	104,5	102,0	- 3,1
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	61,0	56,1	- 4,0
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	103,1	92,0	- 1,6
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	72,2	63,5	- 3,5
France	325,5	272,9	254,5	206,4	198,2	153,2	136,4	87,9	76,5	- 3,9
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0	149,1	148,3	+ 0,5
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	126,6	129,2	- 0,6
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	96,2	84,0	- 2,1
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	64,6	103,3	+ 0,2
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	94,0	96,2	- 2,1
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	98,9	76,6	- 10,1
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	48,5	51,3	- 2,9
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	46,0	44,4	- 4,6
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	141,3	137,9	+ 0,7
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	ND	118,8	90,9	- 2,1
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	55,9	54,1	- 2,6
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	112,6	109,2	- 0,3
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	131,2	131,0	- 2,8
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	48,7	48,6	- 3,3
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	56,4	49,3	- 4,6
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	125,8	104,2	- 1,8

* 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.

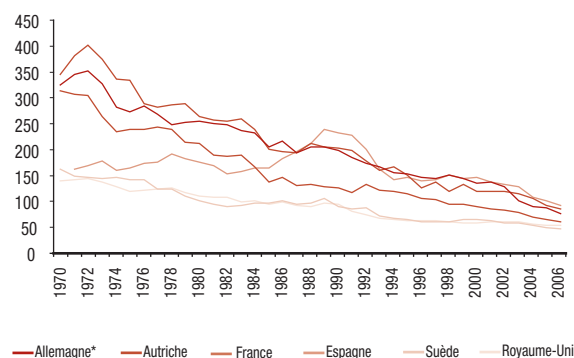
Source : IRTAD : *International Road Traffic and Accident Database*.

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, l'Irlande, 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 deux pour cent 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, la Slovénie et l'Espagne se situe environ en 1990, contre 1970 pour la France, le Danemark, les Pays-Bas et l'Allemagne. Depuis 1990, la mortalité routière recule dans ces pays d'environ 4 % chaque année.

1970-2006 : 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 trente jours) par milliard de kilomètres parcourus

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006
Allemagne	ND	ND	37,2	23,7	20	15,1	11,3	7,8	7,4
Autriche	109,3	83,4	56,3	38,2	27,9	18,6	13,2	9,3	8,9
Belgique	104,6	61,7	50	33,6	28,1	18,1	16,3	11,5	11,1
Danemark	50,5	31	25	25,6	17,3	14	10,7	6,9	6,4
Finlande	ND	37,3	20,6	17,4	16,3	10,5	8,5	7,3	6,4
France	90,4	59,2	44,1	32,5	25,7	18,7	15,1	9,6	8,5
Irlande	ND	ND	28,4	ND	19,2	13,7	ND	10,5	9,7
Islande	ND	ND	21,1	17,9	13,5	12,7	16	9,5	10,9
Italie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	8,3	8,7
Norvège	ND	35,1	19,3	17,3	12	10,5	10,5	6,3	6,5
Pays-Bas	ND	ND	26,7	18	14,2	12,1	8,5	5,6	5,5
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,5	7,3	6,7	6,5
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	66,4	61,5	46,9	45,4	43,2
Slovénie	ND	ND	ND	ND	ND	44,2	26,6	16,6	16,4
Suède	35,3	27	16,4	14,7	12	8,6	8,5	5,9	5,9
Suisse	56,5	35,5	30,9	20,1	18,5	13,3	10,1	6,5	5,9
Tchéquie	ND	ND	53,9	42,2	48,3	47,1	36,7	27,2	20,6

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Luxembourg, Pologne et Portugal.

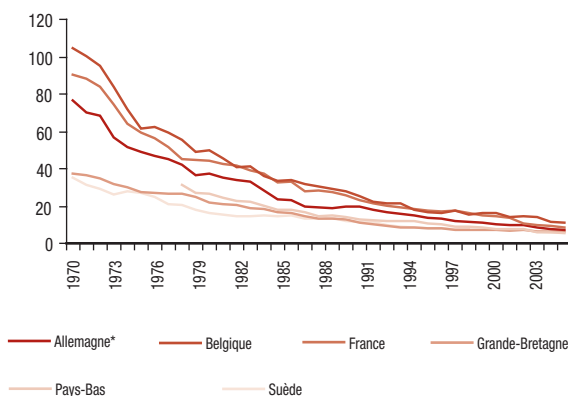
ND : non disponible.

Source : IRTAD : *International Road Traffic and Accident Database*.

Entre 1970 et 2006, l'écart constaté entre les pays européens s'est considérablement amoindri. En 2006, sur les 17 pays dont les données sont disponibles la France a presque rattrapé son retard et se classe neuvième 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.

1970-2006 : 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 2006

Par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels			Tués (à trente jours)		
	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total
Allemagne	67,5	32,5	327 984	27,2	72,8	5 091
Autriche	62,8	37,2	39 884	27,4	72,6	730
Belgique	55,4	44,4	49 171	24,8	71,5	1 069
Danemark	57,7	42,3	5 403	33,0	67,0	306
Espagne	50,7	49,3	99 797	18,0	82,0	4 104
Finlande	51,5	48,5	6 740	27,7	72,3	336
France	68,4	31,6	80 309	28,5	71,5	4 709
Grèce	78,6	21,4	16 019	46,7	53,3	1 657
Hongrie	67,3	32,7	20 977	39,0	61,0	1 303
Irlande (2005)	44,2	55,8	6 533	26,3	73,7	396
Italie (2004)	75,7	24,3	224 553	41,1	58,9	5 625
Luxembourg (2004)	ND	ND	716	ND	ND	50
Pays-Bas	66,4	33,6	24 527	38,8	61,2	730
Pologne	71,5	28,5	46 876	44,8	55,2	5 243
Portugal	70,0	30,0	35 680	46,2	53,8	969
Royaume-Uni	59,8	40,2	194 789	32,2	67,8	3 298
Slovénie	59,2	40,8	11 622	35,4	64,6	263
Suède	52,4	47,6	18 213	23,8	76,2	445
Tchéquie	61,3	38,7	22 115	40,2	59,8	1 063

ND : non disponible.

Source : IRTAD : *International Road and Traffic Accident Database*.

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, Irlande, 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 Grèce, en Pologne et au Portugal, où la mortalité routière est assez élevée, plus de 40 % des tués l'ont été en milieu urbain.

Néanmoins le Royaume-Uni fait figure d'exception avec 32,2 % 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 huitième en milieu urbain sur les dix-huit pays dont les données sont disponibles.

Accidents corporels et tués (à trente 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	106 480	80,8	19,2	27,0	53,8	3 707	82,6	17,4	33,5	49,1
Autriche	14 818	84,9	15,1	40,0	44,9	530	84,9	15,1	46,0	38,9
Belgique	21 836	82,2	17,8	12,7	69,6	764	78,7	21,3	17,8	60,9
Danemark	2 288	87,0	13,0	24,5	62,5	205	90,7	9,3	31,7	59,0
Espagne	49 221	90,3	9,7	ND	ND	3 367	93,1	6,9	ND	ND
Finlande	3 266	94,6	5,4	40,6	54,0	243	93,0	7,0	46,9	46,1
France	25 342	77,5	22,5	16,6	60,9	3 367	90,3	9,7	20,6	69,8
Grèce	3 429	82,3	17,7	40,0	42,3	883	83,4	16,6	43,4	40,0
Hongrie (2005)	6 652	93,9	6,1	48,4	45,5	776	93,9	6,1	57,2	36,7
Italie (2004)	54 660	74,4	25,6	ND	ND	3 315	80,5	19,5	ND	ND
Pays-Bas	8 231	79,5	20,5	ND	ND	447	82,8	17,2	ND	ND
Pologne	13 347	97,8	2,2	ND	ND	2 894	98,1	1,9	ND	ND
Portugal	10 716	78,3	21,7	9,5	68,7	521	83,9	16,1	14,6	69,1
Royaume-Uni	78 238	89,1	10,9	ND	ND	2 235	91,5	8,5	ND	ND
Slovénie	4 741	87,7	12,3	28,6	59,1	170	82,9	17,1	32,4	50,6
Suède	8 677	82,4	17,6	ND	ND	339	91,7	8,3	ND	ND
Tchéquie	8 563	94,8	5,2	35,9	58,9	636	94,2	5,8	46,9	47,3

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 : IRTAD : *International Road and Traffic Accident Database*.

Tués (à trente jours) et circulation par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Tués (à trente jours)			Circulation (millions de véhicules x km)			Tués (à trente 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	5 091	645	1 241	689 729	217 100	107 200	7,4	3,0	11,6
Autriche	730	80	244	82 270	19 166	16 659	8,9	4,2	14,6
Belgique	1 069	163	136	96 369	34 084	33 029	11,1	4,8	4,1
Danemark	306	19	65	47 940	12 479	7 573	6,4	1,5	8,6
Espagne	4 104	232	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Finlande	336	17	114	52 150	5 629	9 149	6,4	3,0	12,5
France	4 709	325	693	555 500	125 000	96 000	8,5	2,6	7,2
Grèce	1 657	147	383	81 635	ND	ND	20,3	ND	ND
Hongrie	1 303	55	ND	ND	4 154	12 384	ND	13,2	ND
Pays-Bas	730	77	ND	133 800	56 385	23 280	5,5	1,4	ND
Pologne	5 243	55	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Portugal	969	84	76	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Royaume-Uni	3 298	189	ND	510 978	ND	ND	6,5	ND	ND
Slovénie	262	29	55	15 971	3 571	2 041	16,4	8,1	26,9
Suède	445	28	ND	75 196	ND	ND	5,9	ND	ND
Tchéquie	1 063	37	298	51 686	6 745	ND	20,6	5,5	ND

ND : non disponible.

Données kilométrage et circulation de la même année.

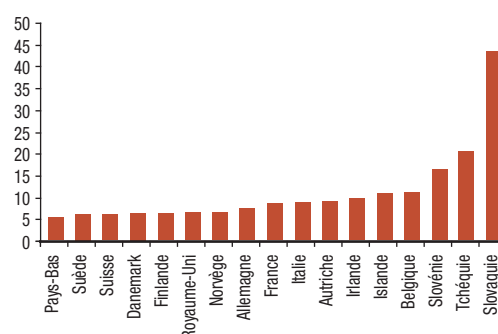
Source : IRTAD : *International Road and Traffic Accident Database*.

Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de deux à trois fois selon les pays). Les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent au Pays-Bas avec 1,4 tué par milliard de kilomètres parcourus.

Les autoroutes françaises se situent dans la moyenne avec 2,6 tués par milliard de km, la moyenne européenne étant de 3,0 tués par milliard de km.

Les routes nationales de rase campagne en France se situent, en terme de sécurité, en deuxième position parmi les huit pays où les données sont disponibles avec 7,2 tués par milliard de kilomètres parcourus. Tous réseaux confondus, l'ensemble du réseau est deux fois plus dangereux en Grèce, en Tchéquie et en Slovaquie que pour le reste de l'Europe.

**Tués à trente jours
par milliard de kilomètres parcourus en 2005**



Par catégories d'usagers

Tués (à trente jours) par catégories d'usagers (en % de l'ensemble des usagers)

Pays de l'Union européenne	Piétons	Bicyclettes	Cyclomoteurs <= 50 cm ³	Motos > 50 cm ³	Voitures de tourisme	Autres types d'implication	Total
Allemagne	14,0	9,5	2,1	15,6	52,7	6,1	5 091
Autriche	15,1	6,6	5,3	13,0	52,6	7,4	730
Belgique	11,4	8,5	3,4	12,2	55,1	5,6	1 069
Danemark	19,6	10,1	7,8	6,9	47,7	7,8	306
Espagne	14,9	1,8	7,5	11,7	51,0	13,0	4 104
Finlande	14,6	8,6	3,9	7,1	60,4	5,4	336
France	11,4	3,8	6,7	16,3	55,8	6,0	4 709
Grèce	16,1	1,3	3,4	26,8	43,4	9,0	1 657
Hongrie	22,7	11,7	3,2	6,8	48,3	7,1	1 303
Italie (2004)	12,6	5,3	6,9	19,3	49,9	5,8	5 625
Luxembourg (2004)	24,0	0,0	2,0	20,0	54,0	0,0	50
Pays-Bas	9,0	24,5	9,0	7,8	47,1	1,5	730
Pologne	34,4	9,7	1,1	3,1	45,7	6,0	5 243
Portugal	16,1	4,1	10,0	14,1	38,7	16,9	969
Royaume-Uni	21,1	4,5	0,9	17,7	51,5	4,3	3 298
Slovénie	13,7	5,3	4,6	16,0	57,8	2,7	263
Suède	12,4	5,8	3,4	12,4	58,7	7,4	445
Tchéquie	19,0	10,3	0,3	10,6	53,3	6,4	1 063
Total Union européenne à dix-huit pays	17,6	6,6	4,4	13,8	50,6	7,0	36 991

ND : non disponible.

Note : certains usagers sont de catégorie inconnue, le total peut donc être inférieur à 1.

Source : IRTAD : *International Road and Traffic Accident Database*.

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 24,5 % alors qu'il ne dépasse guère les 10 % dans les autres pays. Cela s'explique principalement par un usage beaucoup plus important de ce mode de transport. Néanmoins, outre ses spécificités, chaque pays présente une catégorie d'utilisateur qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

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 Slovaquie voit sa part de tués en deux-roues motorisés augmenter de 5 points, la Hongrie de 2,8 points. En revanche cette année, la France, l'Allemagne et les Pays-Bas voient le taux de tués en deux-roues motorisés baisser légèrement.

Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus par catégories d'usagers

(Les pays européens ne comptent pas la circulation des deux-roues de la même manière : certains ne prennent en compte que les motocyclettes, d'autres les motocyclettes et les cyclomoteurs).

Pays de l'Union européenne	Tous usagers	Deux-roues motorisés	Motos > 50 cm ³	Voitures de tourisme
Allemagne	7,4	50,6	60,0	4,6
Autriche	8,9	64,1	62,1	6,3
Belgique	11,1	ND	104,0	7,8
Danemark (2004)	6,4	44,4	38,1	3,8
Finlande	6,4	41,1	ND	4,6
France	8,5	127,8	131,7	6,6
Grèce	20,3	ND	ND	ND
Italie	8,6	ND	ND	ND
Pays-Bas	5,5	ND	ND	ND
Royaume-Uni (2004)	6,5	117,9	ND	4,2
Slovénie	16,5	ND	330,7	10,8
Suède	5,9	ND	ND	ND
Tchéquie	21,1	402,8	ND	15,2

ND : non disponible.

Source : IRTAD : *International Road and Traffic Accident Database*.

Les différentes façons de comptabiliser la circulation des motocyclettes (motocyclettes seules ou motocyclettes et cyclomoteurs) ne nous permettent pas de comparer le risque des motocyclettes ou des deux-roues pour chaque pays européen.

Le problème de l'accidentologie des usagers de motocyclettes en France se confirme avec 131,7 tués par milliard de kilomètres parcourus en 2006.

Concernant les voitures de tourisme, le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus de la France montre une légère amélioration par rapport à 2005 (moins 1 point). Notons toutefois que la comparaison s'effectue

avec des pays aux bons résultats (Allemagne, Royaume-Uni 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 1,3 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 et la Grèce sont les pays les moins sûrs, toutes catégories de véhicules confondues avec plus de 20 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	6,1	19,9	28,8	22,6	22,7	0,0	5 091
Autriche	7,9	17,7	28,8	24,2	21,4	0,0	730
Belgique	5,0	18,2	36,3	22,0	18,1	0,5	1 069
Danemark	10,5	21,2	23,9	20,9	23,5	0,0	306
Espagne	6,1	14,7	40,7	21,0	16,3	1,1	4 104
Finlande	7,7	19,9	24,1	27,1	21,1	0,0	336
France	7,6	22,0	29,8	20,1	19,1	1,4	4 709
Grèce	4,6	18,4	38,1	17,6	19,7	1,6	1 657
Hongrie	2,6	10,3	36,8	33,8	16,6	1,1	1 303
Italie (2004)	5,5	15,7	39,4	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	9,6	15,3	25,3	21,0	28,8	0,0	730
Pologne	5,7	17,0	29,1	28,4	17,0	2,8	5 243
Portugal	3,2	13,0	36,0	23,9	22,2	1,5	969
Royaume-Uni	10,8	21,5	32,0	18,4	17,4	0,0	3 289
Slovénie	7,2	20,5	39,2	20,5	12,5	0,0	263
Suède	9,0	16,9	28,3	24,5	21,3	0,0	445
Tchéquie	4,7	17,2	33,8	27,1	16,3	0,9	1 063
Total Union européenne à dix-huit pays	6,4	17,8	33,4	22,3	19,3	1,5	36 982

Source : IRTAD : *International Road and Traffic Accident Database*.

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

En France et au Royaume-Uni, la part des jeunes de moins de 24 ans représente 30 % des tués sur les routes ; cette population représente moins de 21 % des tués en Espagne, au Luxembourg, au Portugal et la Hongrie.

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	21,2	149,1	61,8	53,5	72,7	61,8
Autriche	36,3	178,4	84,4	84,7	112,9	88,1
Belgique	24,3	220,1	131,2	87,7	106,7	101,7
Danemark	26,4	158,2	47,7	44,1	87,5	56,4
Espagne	32,3	164,4	114,8	81,6	90,2	93,3
Finlande	23,6	146,3	59,3	61,2	84,4	63,9
France	26,1	189,2	83,8	60,8	89,1	76,5
Grèce	39,0	312,5	186,0	105,8	158,7	148,9
Hongrie	17,4	140,9	165,6	161,3	136,9	129,0
Italie (2004)	31,1	199,3	124,4	71,9	104,7	97,2
Luxembourg	19,0	205,1	142,9	34,8	212,1	106,4
Pays-Bas	19,6	82,4	39,7	34,7	88,7	44,6
Pologne	39,2	201,1	141,2	147,3	174,1	137,5
Portugal (2005)	15,5	133,5	108,6	89,0	118,8	91,7
Royaume-Uni	27,0	125,2	61,4	40,3	59,0	54,3
Slovénie	54,4	288,8	170,0	98,5	103,1	130,8
Suède	20,7	99,6	51,9	46,0	60,7	49,2
Tchéquie	26,4	190,2	115,5	101,7	118,8	103,7
Total Union européenne à dix-huit pays	27,4	168,5	95,2	72,6	94,5	83,3

Source : IRTAD : *International Road and Traffic Accident Database*.

La Belgique, la Tchéquie, le Luxembourg, la Hongrie, la Slovaquie, la Pologne et la Grèce se démarquent des autres pays par un nombre de tués par million d'habitants très élevé, supérieur à 100.

À l'inverse, le Danemark, le Royaume-Uni, la Suède, les Pays-Bas occupent les premières positions avec moins de soixante 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 149 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 dix-huit pays dont les données sont disponibles en 2006, elle se classe onzième) 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 2006

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 2006

	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 : IRTAD : *International Road Traffic and Accident Database*.

Il n'existe pas au niveau de chaque pays européen d'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme pour l'ensemble du réseau. Les taux de port sont fournis pour deux types de réseaux : milieu urbain et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé se situe en France avec 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).



C

omparaisons avec d'autres modes de transport en 2006

L'absence de définitions et de références communes rend difficile 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 2006.

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	1	72	2	73
Nombre de tués ⁽⁴⁾	4	67	0	71
Nombre de blessés	2	31	4	33

⁽¹⁾ Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).

⁽²⁾ Avions, hélicoptères et ULM (aéro-clubs, écoles, sociétés, privés).

⁽³⁾ Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuilage...).

⁽⁴⁾ Décédés dans les trente jours.

Source : Direction générale de l'aviation civile.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (source : Direction générale de l'aviation civile et Groupe Air France) a progressé de 2,2 % entre 2005 et 2006 atteignant 156,3 milliards de passagers-kilomètres transportés.

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 2006

Nombre d'accidents ⁽¹⁾	373
Accidents de train	95
dont :	
– collisions	48
– déraillements	47
Accidents de cars	0
Accidents individuels ⁽²⁾	85
Autres accidents ⁽³⁾	193
Nombre de tués ⁽⁴⁾	57
Agents en service ⁽⁵⁻⁶⁾	4
Voyageurs ⁽⁶⁾	12
Autres personnes ⁽⁷⁾	41
Nombre de blessés graves ⁽⁸⁾	45
Agents en service ⁽⁵⁻⁶⁾	6
Voyageurs ⁽⁶⁾	15
Autres personnes ⁽⁷⁾	24

⁽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⁾	146
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	0
– avec signalisation automatique	105
– non gardés (sans barrière ni signalisation)	29
Accidents de piétons	12
Nombre de tués ⁽¹¹⁾	41
Nombre de blessés graves ⁽¹¹⁾	14

⁽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.

Le trafic commercial s'élevait à 78,8 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990).

LES TRANSPORTS ROUTIERS**Bilan des accidents corporels**

Le bilan des accidents corporels était le suivant en 2006 :

- 80 309 accidents corporels ;
- 4 709 tués à trente jours, dont 2 626 usagers de voitures de tourisme ;
- 102 125 blessés (source : ONISR, fichier des accidents).

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 37,9 millions de véhicules dont 30,4 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 2006 à 723,8 milliards (source : DAEI/SES – INSEE – 44^e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation).

COMPARAISONS ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un niveau de risque pour l'usager d'un de ces trois modes de transport.

Il s'agit de déterminer des 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-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.

Ainsi, on peut estimer grossièrement que se déplacer en voiture est 35 fois moins sûr qu'en train et 240 fois moins sûr qu'en avion.

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
	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne 2002-2006	2002	2003	2004	2005	2006	Moy. 02-06	
Transports aériens	5	1	0	3	4	2,6	129,8	130,1	140,4	153,0	156,3	141,9	0,02
Transports ferroviaires	22	7	6	5	12	10,4	73,5	72,3	74,3	76,5	78,8	75,1	0,14
Transports routiers (véhicules particuliers)*	4 864	3 709	3 406	3 065	2 626	3 534	734	739	737	727	724	732	4,83

* Pour tenir compte du changement de définition du tué à six jours au tué à trente jours à compter du 1^{er} 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



P

arc en circulation

PARC AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE (EN MILLIERS) EN MÉTROPOLÉ

Quatre roues	2003	2004	2005	2006	2007
Voitures particulières	29 360	29 730	30 000	30 250	30 550
Véhicules utilitaires	5 390	5 465	5 530	5 590	5 655
Poids lourds	555	557	556	557	559
Bus et cars	82	82	83	83	83

Source : rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Deux-roues motorisés	2003	2004	2005	2006	2007
Cyclomoteurs	1 357	1 331	1 303	1 262	ND
Motocyclettes	1 091	1 131	1 177	1 248	ND

Source : Chambre syndicale nationale du motocycle.

Le parc des voitures particulières poursuit sa lente progression avec une augmentation de 4 % sur cinq ans. Le parc des véhicules utilitaires progresse légèrement plus vite (+ 4,9 %), alors que le parc des poids lourds stagne. Le parc des motocyclettes n'est pas disponible pour 2007. Il a connu une progression de 14,4 % en quatre ans alors que celui des cyclomoteurs est en légère régression.

L'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT) a estimé en 1997 le parc des vélos à 21 millions. Selon l'AFIT, il se vend par ailleurs environ 3 millions de vélo par an.



Évolution de la circulation et de la consommation de carburants

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL* (en millions de véhicules x km)

2007-2006	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 3,8 %	+ 2,7 %	+ 3,3 %
Février	+ 1,8 %	+ 2,0 %	+ 1,9 %
Mars	+ 7,1 %	+ 4,6 %	+ 6,0 %
Avril	+ 3,5 %	+ 2,0 %	+ 2,9 %
Mai	+ 0,5 %	- 1,0 %	- 0,2 %
Juin	+ 2,2 %	+ 1,5 %	+ 1,9 %
Juillet	+ 0,8 %	+ 2,1 %	+ 1,4 %
Août	+ 3,3 %	+ 0,6 %	+ 2,2 %
Septembre	+ 1,0 %	+ 1,2 %	+ 1,1 %
Octobre	+ 1,4 %	+ 0,8 %	+ 1,1 %
Novembre	+ 4,7 %	+ 2,4 %	+ 3,7 %
Décembre	+ 0,3 %	- 2,0 %	- 0,7 %
Total	+ 2,5 %	+ 1,4 %	+ 2,0 %

* 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

2007-2006	Supercarburants	Gazole	Ensemble
Janvier	- 4,0 %	+ 3,3 %	+ 1,4 %
Février	- 5,9 %	+ 2,2 %	+ 0,1 %
Mars	- 1,5 %	+ 3,2 %	+ 2,0 %
Avril	- 4,1 %	+ 4,0 %	+ 1,7 %
Mai	- 7,3 %	- 0,4 %	- 2,3 %
Juin	- 5,8 %	+ 3,1 %	+ 0,7 %
Juillet	- 3,4 %	+ 7,2 %	+ 4,2 %
Août	- 1,7 %	+ 5,6 %	+ 3,5 %
Septembre	- 8,0 %	- 1,1 %	- 3,0 %
Octobre	- 1,7 %	+ 7,9 %	+ 5,4 %
Novembre	- 2,0 %	+ 6,2 %	+ 4,2 %
Décembre	- 9,5 %	- 0,6 %	- 2,9 %
Total	- 4,5 %	+ 3,5 %	+ 1,3 %

Source : Comité professionnel du pétrole.

Le tassement de l'accroissement du trafic se confirme en 2007. Alors qu'au cours des années antérieures, le rythme d'augmentation du trafic était de l'ordre de 3 à 4 %, il n'est plus que de 1 à 2 % depuis 2004, bien qu'il se situe en 2007 à 2 %.

La consommation de carburants est quasiment stable depuis quelques années. En moyenne la consommation de carburants s'est accrue de 0,8 % en dix ans.



N

Nombre de conducteurs en circulation

PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Permis A1	5 865	5 147	5 394	4 980	4 437	4 203
Permis A	102 282	100 820	99 056	97 642	98 050	102 565
Permis B + BA	714 685	680 078	684 155	686 602	688 019	704 328
Permis C	26 579	28 759	30 414	28 767	28 579	29 940
Permis EC	21 440	24 114	26 643	27 176	27 941	31 475
Permis D	6 833	6 678	7 031	6 943	6 495	6 925
Total	877 684	845 596	852 693	852 110	853 521	879 436

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.

Le nombre total de permis délivrés en 2007 est en progression de 2,9 % par rapport à 2006. Seul, le permis de catégorie A1 évolue à la baisse (– 5,6 %) pour atteindre son plus faible nombre de permis délivrés depuis 2002. Bien qu'en augmentation sensible par rapport à 2006, confortant ainsi la remontée amorcée depuis 2004, c'est le permis B qui enregistre la plus faible progression (+ 2,3 %). Viennent ensuite les catégories A et C, augmentant respectivement de 4,4 et 4,5 % suivies par les catégories D (+ 6,2 %) et EC (+ 11,2 %).

Il ressort que les catégories concernées par les plus fortes hausses sont celles qui se réfèrent à des permis professionnels (C, EC et D).

Si, en moyenne, 2007 est comparable à 2002 (+ 0,2 %) par catégorie de permis, les évolutions sur six ans sont très significativement contrastées.

Seules, deux catégories enregistrent des augmentations très significatives : + 31,9 % pour le permis EC suivi de loin par le permis C avec une hausse de 11,2 %.

Alors que le permis A1 marque le recul le plus important (– 39,5 %), sur six ans, les écarts sont nettement plus resserrés pour les catégories A (+ 0,3 %) B (– 1,5 %) et D (+ 1,3 %).

Par catégorie, 2007 confirme les tendances de fond.

Il semble intéressant de relever qu'en 2007 le permis de catégorie EC – le plus consommateur de temps en durée d'examen – est pour la première fois majoritaire représentant 46 % des permis professionnels délivrés (+ 7 points en six ans) contre 44 % pour la catégorie C (– 4 points) et 10 % pour la catégorie D (– 2 points par rapport à 2002).

Dans cet ordre d'idée, retenons que le permis A prend légèrement le pas sur le permis A1 qui représentait en 2002 5,4 % de l'ensemble des permis motos délivrés contre 3,9 % en 2007 et 4,3 % en 2006.

Part respective de chacune des catégories de permis

	2003	2004	2005	2006	2007
Permis A1	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,5 %	0,5 %
Permis A	11,9 %	11,6 %	11,5 %	11,5 %	11,7 %
Permis B + BA	80,4 %	80,2 %	80,6 %	80,6 %	80,1 %
Permis C	3,4 %	3,6 %	3,4 %	3,3 %	3,4 %
Permis EC	2,9 %	3,1 %	3,2 %	3,3 %	3,6 %
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 2008 » qui concerne 15 720 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 questionnaire 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⁾	5 462 586	7 963 551	21 103 761	8 403 663	7 421 564	10 212 150	60 567 275
Titulaires du permis ⁽²⁾	2 939 490	7 620 615	8 092 575	7 215 345	6 458 670	7 995 105	40 321 800
Part des titulaires du permis en (%)	53,8	95,7	92,3	85,9	87,0	78,3	83,6
– dont conducteurs	2 834 325	7 443 630	7 800 165	6 835 725	6 079 050	6 497 145	37 490 040
– dont conducteurs réguliers	2 211 030	6 638 220	7 384 635	6 281 685	5 353 155	5 445 495	33 314 220
– dont conducteurs occasionnels	623 295	805 410	415 530	554 040	725 895	1 051 650	4 175 820

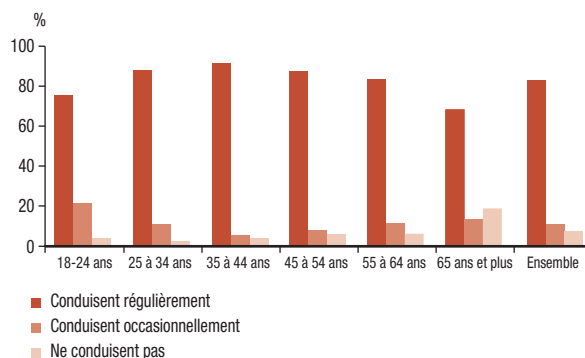
Source : SOFRES.

⁽¹⁾ Population INSEE au 1^{er} janvier 2008.

⁽²⁾ Estimation = effectifs du panel Sofres « Parc Auto 2008 » x 2 565.

En métropole :

- en moyenne, 6 % 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 ;
- un peu plus de 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.





Réseau routier et circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER EN MÉTROPOLE

Au 1^{er} janvier 2008, la longueur totale du réseau routier était estimée à 1 027 002 kilomètres :

Réseaux	Longueur (en kilomètres)	
	1 ^{er} janvier 2007	1 ^{er} janvier 2008
Autoroutes concédées	8 217	8 279
Autoroutes non concédées	2 625	2 612
Routes nationales	10 218	9 747
Routes départementales	377 205 ^e	377 377 ^e
Routes communales (y compris réseau urbain)	615 607	628 987
Total	1 013 872	1 027 002

^e : estimation.

Source : 45^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SESP.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN MÉTROPOLE

En 2007, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 560 milliards de kilomètres :

Catégories de véhicules	Parcours (en milliards de km)	
	2006	2007
Voitures de tourisme immatriculées en France	dont : – essence : 152 (27,3 %) – gazole : 244 (43,9 %)	dont : – essence : 143 (25,5 %) – gazole : 255 (45,5 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	92 (16,5 %)	93 (16,6 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	20 (3,6 %)	20 (3,6 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	27 (4,9 %)	28 (5,0 %)
Bus et cars immatriculés en France	3 (0,5 %)	3 (0,5 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	9 (1,6 %)	9 (1,6 %)
Deux-roues à moteur	9 (1,6 %)	9 (1,6 %)
Total	555 1 (100 %)	560 (100 %)

Source : 45^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SESP.

Catégories de routes	Parcours (en milliards de km)	
	2006	2007
Autoroutes concédées	79 (14,2 %)	82 (14,6 %)
Autoroutes non concédées	46 (8,3 %)	46 (8,2 %)
Routes nationales ⁽¹⁾	96 (17,3 %)	97 (17,3 %)
Routes départementales et réseau local urbain	334 (60,1 %)	335 (59,8 %)
Total	555²³ (100 %)	560 (100 %)

Source : 45^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SESP.

⁽¹⁾ : ancien réseau routier national, avant la décentralisation de 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	2007	227

Source : SETRA.

Entre 1980 et 2007, la circulation sur le seul réseau national a été multipliée par 2,3.

23. Fin 1999 – début 2000 un rechapage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 556 milliards en 2005, 560 milliards en 2004, 557 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



E

nsemble des accidents matériels et corporels de 1997 à 2007

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 1^{er} 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 2007 – 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.

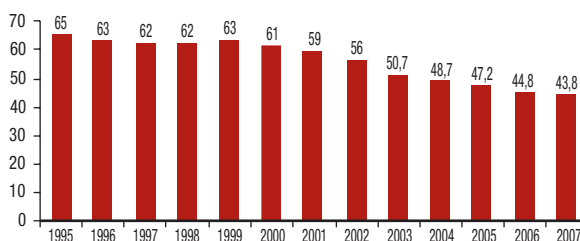
Évolution de la fréquence des véhicules de première catégorie en responsabilité civile

Année	Fréquence (en ‰)		
	RC matériels	RC corporels	RC (matériels et corporels)
1995	57,5	7,5	65,0
1996	55,6	7,2	63,0
1997	54,7	7,2	62,0
1998	54,4	7,2	62,0
1999	56,0	7,1	63,0
2000	54,5	6,7	61,0
2001	53,1	6,3	59,0
2002	50,0	5,9	56,0
2003	45,5	5,2	50,7
2004	43,7	5,0	48,7
2005	42,4	4,8	47,2
2006	40,3	4,5	44,8
2007	39,4	4,4	43,8

Source : FFSA, statistique commune automobile.

La fréquence des accidents matériels et corporels, assez stable jusqu'en 1999, ne cesse de diminuer ensuite. Depuis 2002, la baisse s'accélère et s'élève à 25,8 % pour les accidents matériels et 30,2 % pour les accidents corporels.

Évolution de la fréquence des sinistres avec suite



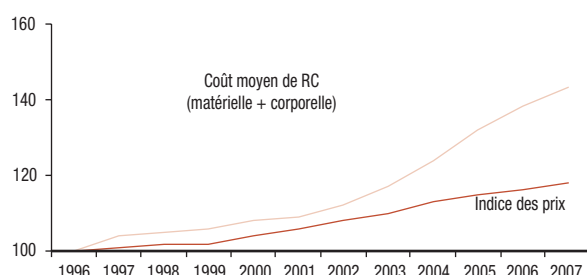
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1996 À 2007 – RESPONSABILITÉ CIVILE

Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1995)

Année	Coût moyen matériels et corporels	Indice des prix
1996	100	100
1997	104	101
1998	105	102
1999	106	102
2000	108	104
2001	109	106
2002	112	108
2003	117	110
2004	124	113
2005	132	115
2006	138	116
2007	143	118

Source : FFSA, statistique commune automobile.

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2006

En 2006, 3 787 000 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 $3\,787\,000/1,72 = 2\,200\,000$. 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 2006, les sociétés d'assurance ont payé et provisionné 13,75 milliards d'euros (y compris les frais de gestion) dont 9,85 milliards d'euros pour les dommages matériels et 3,90 milliards d'euros pour les sinistres corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Le 1^{er} janvier 1997 l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :

- il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

Année de survenance	Nombre (en milliers)	Montant (en millions)	Coût moyen de l'accident (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
2007	1 268,7	1 453,7	1 195,3	1 204

Source : FFSA, statistique commune automobile.

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2006

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	50
Dommage aux véhicules	30
Vol-incendie	9
Bris de glaces	8
Autres	3
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	14
Pièces détachées	19
Pertes totales	10
Total des dommages matériels	42
<i>dont dommages matériels des sinistres corporels</i>	<i>4</i>

Dommages corporels	
Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation	11
Incapacité temporaire	5
Capitaux constitutifs	14
Pretium doloris	5
Préjudice esthétique	1
Préjudice d'agrément	2
Préjudice moral	5
Autres	8
Total des dommages corporels	54

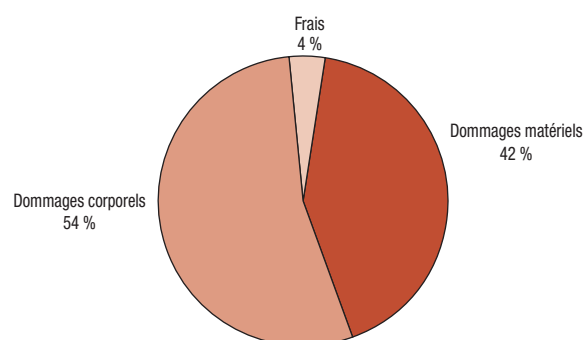
Frais	
Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus)	4

Total général	100
----------------------------	------------

Globalement sur 100 euros de sinistres 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 des accidents de la route sur la santé

L'apport du Registre d'accidentés de la circulation dans le département du Rhône²⁴ : 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.

Les résultats présentés ci-dessous concernent les 43 059 victimes²⁵ recensées par le Registre pour les années 2002-2006.

CONSÉQUENCES SANITAIRES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Populations concernées, incidences

Le Rhône compte 1,6 million d'habitants dont 48 % d'hommes. Presque 86 % des victimes accidentées dans le Rhône résident effectivement dans le département. 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 concerne, en moyenne chaque année, 525 personnes sur 100 000 dans le département du Rhône, l'un des départements français les plus sûrs.

Les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route : 687 hommes sur 100 000 contre 373 femmes sur 100 000, soit un rapport d'incidences de 1,8 toutes gravités confondues.

Les jeunes présentent les taux d'incidence les plus élevés. Le pic d'incidence se situe entre 15 et 24 ans chez les hommes avec plus de 1 600 victimes pour 100 000 jeunes. Il est principalement attribuable aux deux-roues chez les adolescents, et aux automobilistes chez les jeunes adultes. Le pic d'incidence se situe entre 18 et 24 ans chez les femmes avec 861 victimes pour 100 000 jeunes femmes, majoritairement constitué d'automobilistes.

Le profil des victimes de la route varie fortement selon l'âge et le sexe (voir tableau 2).

Les hommes représentent 63,0 % des victimes ; ils ne sont pas majoritaires en effectif en tant qu'automobilistes, même si leur incidence est supérieure à celle des 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. Seulement 35 % des hommes accidentés le sont en voiture dont moins d'un sur quatre en tant que passager, alors que c'est le cas pour 63 % des femmes dont plus d'une sur trois en tant que passagère. Les hommes ont été accidentés dans 31 % des cas lors de l'usage d'un deux-roues à moteur, les femmes dans 9 % des cas. Les hommes se caractérisent donc par une proportion forte (48 %) de victimes usagers de deux-roues : vélos avant quinze ans, deux-roues à moteur ensuite. 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*²⁶) version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier le territoire corporel²⁷, 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 élémentaires²⁸ observées pour le

24. 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.

25. Données du Registre de février 2008.

26. D'après l'Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).

27. Les neuf zones corporelles sont la tête, la face, le cou (hors colonne vertébrale), le thorax (hors colonne), l'abdomen (hors colonne), la colonne vertébrale, le membre supérieur, le membre inférieur (comprenant le bassin), la « zone externe », c'est-à-dire la peau.

28. Chaque lésion élémentaire est comptée une fois par victime, même si elle est présente deux fois (exemple : contusion du genou à droite et à gauche).

plus grand nombre de victimes du Registre sont, pour chaque niveau de gravité²⁹ :

- AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (8 110 victimes), contusion superficielle du cou (4 432), érosions cutanées sur tout le corps ou dans une zone indéterminée (3 944), contusion du genou (3 756), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (2 916), hématome superficiel du membre inférieur (2 847), contusion de l'épaule (2 495), hématome superficiel du thorax (2 476).
- AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inconnue (1 210), fracture du radius (fracture simple, 963), de la clavicule (892), du carpe ou du métacarpe (645), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée connue inférieure à une heure (607), fracture du péroné (527), entorse du genou (513), fracture de doigt(s) (451), fracture du sternum (450).
- AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (594), du tibia (464), du cubitus (346), du fémur (242), de l'humérus (227), contusion pulmonaire unilatérale (222), hémorragie sous-arachnoïdienne (194), fracture complexe du bassin (159).
- AIS4 : contusion pulmonaire bilatérale (159), hématome intracérébral en pétéchies (99), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre d'un côté, au plus trois de l'autre) avec hémopneumothorax (92), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (65), hématome sous-dural petit (< 50 cm³ chez l'adulte, 25 cm³ chez l'enfant, 61), hémorragie cérébrale intra-ventriculaire (60), fracture complexe de la base du crâne (58), œdème cérébral modéré (49), plaie majeure de rate (39), hématome extradural petit (< 50 cm³ chez l'adulte, 25 cm³ chez l'enfant, 37).
- AIS5 : œdème cérébral sévère (44), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » bilatéral (40), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (38), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre de chaque côté) avec hémopneumothorax (29), contusion du tronc cérébral (18), hématome intracérébral petit (30 cm³ chez l'adulte) bilatéral (16), hématome sous-dural volumineux (50 cm³ chez l'adulte, 25 cm³ avant 10 ans, 16), hématome sous-dural bilatéral (12), hématome extradural volumineux (> 50 cm³ chez l'adulte, à 25 cm³ chez l'enfant, 11).
- AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (25), écrasement bilatéral du thorax (8), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et fracture (4), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (4), décapitation (3), arrachement du foie (3), plaie majeure de l'aorte thoracique (3), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et luxation (3), 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 : 1,1 % des victimes sont décédées, 0,3 % ont survécu avec une ou plusieurs lésion(s) critique(s) (MAIS5), 1,1 % avec une lésion sévère (MAIS4), 5,4 % avec une lésion sérieuse (MAIS3), 20,6 % avec une lésion modérée (MAIS2). La grande majorité des victimes (71,5 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésion(s) mineure(s) (MAIS1).

La plupart des victimes (53 %) ne sont 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 sont plus souvent polytraumatisés que les autres victimes, avec plus de la moitié des victimes atteintes dans deux zones ou plus.

La répartition des zones corporelles atteintes, toutes gravités confondues, est différente d'un type d'usager à l'autre (voir figure 1). Plus de la moitié des atteintes concernent les membres pour les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues à moteur, seulement un quart pour les automobilistes. Le membre supérieur est particulièrement touché chez les deux-roues, motorisés ou non.

La tête et la face comptent pour un quart des atteintes chez les cyclistes, piétons et automobilistes, pour seulement une zone atteinte sur neuf chez les usagers de deux-roues à moteur. L'abdomen ne représente qu'une petite part des atteintes par zone pour les quatre types d'usagers : de 2,4 % chez les cyclistes à 3,1 % chez les usagers de deux-roues à moteur. Les atteintes du cou, du thorax et de la colonne vertébrale concernent particulièrement les automobilistes.

Alors que moins de 10 % des victimes sont des piétons, cette catégorie compte pour 17 % des blessés au membre inférieur.

Sur la période 2002-2006, 916 victimes ont été atteintes de lésions sévères à maximales (AIS 4 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). Les hommes représentent les trois quarts des effectifs. Les jeunes sont particulièrement concernés : 28 % des victimes gravement atteintes ont entre 15 et 24 ans (dont 84 % de garçons).

Lorsqu'on s'intéresse à ces lésions, ce sont la tête (1,1 % de l'ensemble des victimes, 51 % des victimes AIS4+) et le thorax (respectivement 1,0 % et 45 %) qui occupent l'avant-scène, nettement devant l'abdomen (respectivement 0,2 % et 9 %) et la colonne vertébrale (0,2 % et 8 %). Aucune autre région corporelle n'est touchée avec cette sévérité pour plus d'une victime sur 1 000.

Plus de la moitié des atteintes mortelles ou potentiellement mortelles (AIS4+) se trouvent à la tête, et plus d'un quart au thorax pour piétons et cyclistes concernés par ce type de lésions. En revanche chez automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, les deux zones s'équilibrent. Ces deux derniers types d'usagers sont par ailleurs les plus concernés par des lésions touchant la colonne vertébrale,

29. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

ainsi que l'abdomen. Les lésions sévères des membres inférieurs concernent particulièrement les piétons (en proportion).

Les piétons sont ici surreprésentés pour l'ensemble des zones (excepté la colonne et la peau), représentant par exemple 35 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur et 25 % à la tête, alors qu'ils ne comptent que pour moins de 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 la colonne vertébrale (40 %) à l'abdomen (35 %) ou au thorax (33 %).

Quant aux cyclistes, ils sont ici sous-représentés pour l'ensemble des régions corporelles, étant en grande majorité victimes d'une simple chute sans antagoniste, rarement sévère. Même pour la tête ils ne comptent que pour 10 % des victimes sévèrement touchées, alors qu'ils représentent 14 % de l'ensemble des victimes. Ce phénomène est encore plus accentué pour les patineurs.

La plupart (79 %) des victimes gravement atteintes (AIS 4 ou plus) ne le sont que dans une seule zone, tandis que 17 % le sont dans deux zones, et 3 % dans trois ou plus.

Parmi les lésions mortelles d'emblée (61 lésions AIS6), 4 sur 10 touchent la tête, 3 sur 10 la colonne vertébrale, 2 sur 10 le thorax.

La nature médicale du recueil, incluant toutes les lésions minimales 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 2002-2006, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a enregistré 16 183 victimes pour le Rhône.

Hospitalisations

Sur la période 2002-2006, entre 16 et 17 % des victimes ont été hospitalisées (6 721 à 7 400), cette différence 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 (80 %), réanimation (13 %), rééducation (10 %), chirurgie pédiatrique (9 %), pédiatrie (6 %), médecine (5 %), neurologie (3 %), neurochirurgie (2 %), neurologie pédiatrique (0,7 %) et réanimation pédiatrique (0,7 %).

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 connue (soit 80 % des victimes hospitalisées). L'hospitalisation a duré au plus une journée pour 28 % des victimes hospitalisées (4 % de l'ensemble des victimes), entre deux et six jours pour 39 % (respectivement 5 %), entre sept et trente jours pour 22 % (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 à 1,1 %. Elle augmente régulièrement avec l'âge à partir de quinze ans : chez les moins de 15 ans 0,2 % des victimes sont décédées, chez les 15-24 ans 0,7 %, et chez les 85 ans et plus 9,0 %. 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 : 2,1 % pour les piétons et chez les occupants de poids lourd, 1,7 % pour les occupants de camionnette, 1,1 % pour les usagers de deux-roues à moteur ainsi que les automobilistes, et 0,4 % pour les cyclistes.

Sur la période 2002-2006, 486 victimes sont décédées des suites de leur accident. Les hommes représentent plus de 7 tués sur 10 (348). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, leur part étant maximale chez les cyclistes tués (20/21) et les usagers de deux-roues à moteur (102 pour 7 femmes). Une exception : les 29 victimes tuées en car, pour lesquelles un seul accident a tué 28 victimes, dont 20 femmes.

Chez les hommes, les jeunes entre 15 et 35 ans sont particulièrement concernés, représentant 45 % des hommes tués. La part des deux-roues à moteur est de 29 % parmi les hommes tués (5 % chez les femmes), particulièrement importante entre 15 et 44 ans : plus de 4 hommes tués sur 10 pour cette tranche d'âge.

Pour les femmes, les décès sont également répartis sur toutes les tranches d'âge chez les adultes. Près d'une femme tuée sur trois était piéton (contre un homme sur 8).

Au total seulement 45 % des tués sont automobilistes, avec plus de 4 passagères pour 10 femmes automobilistes tuées, 1 passager pour 6 hommes.

Globalement, la **mortalité** moyenne annuelle (nombre de tués rapporté à la population) est de 5,9 pour 100 000, 8,8 hommes pour 100 000 et 3,2 femmes pour 100 000. Elle est maximale pour les hommes entre 18 et 24 ans (16,0 pour 100 000) et entre 75 et 84 ans (14 pour 100 000), et croissante avec l'âge pour les femmes (jusqu'à 10 pour 100 000 femmes âgées de 75 ans et plus).

Parmi les 350 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès (au moins une lésion AIS4+), 17 % sont 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, une fois sur 20 à l'abdomen, au cou ou à la peau (brûlures).

Les autres victimes décédées sont atteintes d'une ou plusieurs lésion(s) critique(s) AIS5 (43 %), ou seulement d'une ou plusieurs lésion(s) sévère(s) AIS4 (40 %).

La grande majorité des victimes sont décédées rapidement après l'accident, le plus souvent dans la journée. Parmi les 483 victimes pour lesquelles le délai de décès est connu, 444 sont décédées dans les 6 jours (92 %) dont 400 dans les 24 heures (83 %), 25 entre le septième et le trentième jour (5 %), 14 plus d'un mois après l'accident (2,9 %).

Pour passer du nombre de tués à trente jours au nombre total de tués, on peut donc appliquer un coefficient de passage de 1,029.

Pour 7 victimes tuées sur 10, le décès survient 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 (73 %), chirurgie (23 %) ou neurologie (18 %) et plus rarement dans un service de rééducation (4 %), de réanimation pédiatrique (3 %) ou de médecine (2 %). Une victime peut avoir été hospitalisée dans plusieurs services avant de décéder. Le décès survient principalement dans un service de soins intensifs ou de réanimation (7 décès sur 10).

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 observées³⁰ chez les survivants pour chaque niveau de gravité sont :

– IIS0 : lésions sans séquelles prévues : contusion superficielle du cou (4 430 victimes), érosion cutanée sans précision (3 923), contusion du genou (3 754), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (2 916), hématome superficiel du membre inférieur (2 842), contusion de l'épaule (2 493), hématome superficiel du thorax (2 471), plaie mineure de la face (1 835).

– IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (8 108 victimes), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (1 683), perte de connaissance antérieure à l'admission, de durée inconnue (1 209), étirement de la colonne vertébrale dorsale sans fracture ni luxation (762), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inférieure à une heure (605), fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (572).

– IIS2 : fracture complexe du bassin (131), hématome intracérébral en pétéchies (89), fracture du calcanéum (62), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (50), fracture de l'astragale (46), œdème cérébral modéré (43), contusion cérébrale petite (< 30 cm³, déplacement du plan médian < 5 mm, 19), contusion cérébrale sans précision (30), fracture de l'articulation sacro-iliaque (29).

– IIS3 : luxation du genou (168), hémorragie cérébrale intraventriculaire (25), hématome intracérébral petit (< = 30 cm³ ou quatre centimètres de diamètre pour un adulte, 15 cm³ ou deux centimètres pour un enfant de moins de dix ans, 23), hématome intracérébral de taille non précisée (19), rupture complète du ligament croisé postérieur du genou (13), amputation en dessous du genou (11), luxation du genou sans atteinte articulaire (11).

– IIS4 : hématome sous-dural petit (< = 50 cm³ pour un adulte, 25 cm³ pour un enfant, 53), hématome sous-dural de taille non précisée (18), hématome intracérébral petit (< 30 cm³ chez l'adulte, 13), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète et fracture (8), fracture de la voûte crânienne avec enfoncement > 2 cm (4), amputation au-dessus du genou (4), contusion de la moelle cervicale avec signes d'atteinte neurologique partielle et fracture (4).

– IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (30), hématome sous-dural bilatéral (3), hématome sous-dural volumineux (3), contusion de la moelle épinière cervicale en dessous de la troisième vertèbre avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (2).

– 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 (1,1 %), 15 114 personnes (35,1 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS 1 ou 2), et 458 (1,1 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS 3 ou plus).

Les hommes représentent plus de 7 porteurs de séquelles lourdes sur 10 (325). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, représentant même 87 % des cyclistes concernés et 89 % des usagers de deux-roues à moteur (135 pour 16 femmes). La plupart des hommes qui garderont des séquelles étaient à deux-roues motorisé (47 %), puis en voiture (27 %) et à pied (14 %). En revanche les femmes touchées par les séquelles lourdes étaient plutôt en voiture (50 %), puis à pied (23 %) et à deux-roues motorisé (12 %).

Plus de la moitié (53 %) des hommes qui garderont des séquelles lourdes sont âgés de moins de 30 ans, et plus du quart (27 %) de moins de 20 ans, (respectivement 49 et 20 % 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. Au total on a plus de 9 handicapés pour 10 morts.

La quasi-totalité des victimes concernées (95,7 %) ont des séquelles graves prévues pour une seule zone, un peu plus de 4 % pour deux zones (1 victime pour trois zones).

La répartition des séquelles graves (IIS3 ou plus) entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre (voir figure 3). Les membres inférieurs sont la première région touchée (0,5 % de l'ensemble des victimes,

30. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

39 % des victimes IIS3+). Les deux-roues, motorisés ou non, y sont particulièrement exposés. Il s'agit de dégâts des grosses articulations ou d'amputations, concernant dans plus de 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 (0,4 % de l'ensemble des victimes, 39 % des IIS3+), les piétons sont particulièrement à risque pour ce type de séquelles. 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 (0,1 % de l'ensemble des victimes, 11 % des IIS3+, atteintes de tétraplégies ou paraplégies) touchent surtout automobilistes et usagers de deux-roues à moteur. En effectifs ils sont équivalents (respectivement 20 et 21 victimes sur les 49 concernées).

TYPES DE TRAJETS

Ce renseignement est connu chez 8 victimes sur 10.

Tous âges confondus, presque une victime sur 5 a été accidentée lors d'un trajet lié au travail : trajet domicile-travail ou mission professionnelle (23 % lorsqu'on a l'information).

Parmi les victimes âgées de 20 à 59 ans, les blessés lors d'un accident de trajet domicile-travail comptent pour 20 % des victimes chez les hommes et 23 % chez les femmes (respectivement 26 % et 29 % lorsqu'on a l'information), alors que les victimes d'accident de travail proprement dit (mission professionnelle) représentent 7 % des hommes et 3 % des femmes (respectivement 9 % et 4 %).

En trajet domicile-travail les femmes sont blessées près de 8 fois sur 10 en voiture, ce n'est le cas que de moins de la moitié des hommes (45 %), qui se blessent aussi (dans 36 % des cas) sur un deux-roues motorisé.

En mission professionnelle aussi, les femmes étaient majoritairement en voiture (plus de 6 fois sur 10), alors que les hommes ont été accidentés en voiture moins de 4 fois sur 10, en poids lourd ou véhicule utilitaire dans un peu moins de 3 cas sur 10, et presque 2 fois sur 10 à deux-roues motorisé.

DIFFÉRENCES ENTRE LES SEXES

En effectifs comme en incidences, les risques de décès, handicap lourd et handicap léger concernent plus les hommes que les femmes (voir tableau 3). Le rapport d'incidences entre hommes et femmes est de 1,8 toutes gravités confondues sur la période 2002-2006. Il est d'autant plus élevé que la gravité est importante : 2,7 pour la mortalité et 2,6 pour les séquelles lourdes, 2,2 pour les lésions sans séquelles. Il est le plus faible pour les séquelles légères (1,3), essentiellement en raison de la fréquence de l'éirement de la colonne cervicale (coup du lapin), qui touche 28 % des femmes contre 13 % des hommes, tous usagers confondus.

ÉVOLUTIONS SUR LA PÉRIODE 1996-2006

Une baisse notable des effectifs de victimes recensées par le Registre a été constatée en 2002, ceux-ci étant ensuite restés stables jusqu'en 2006, dernière année validée du Registre : on a compté 8 612 victimes par an en moyenne pour les années 2002 à 2006 (extrêmes 8 435 et 8 761), contre 10 719 (extrêmes 10 185 et 11 301) en moyenne sur la période 1996-2001. La baisse globale des effectifs entre les deux périodes est de 20 %, elle est maximale pour les automobilistes (-30 %), se situe entre 16 et 17 % pour les piétons, cyclistes, « patineurs » (patins, planches, rollers), camions et camionnettes. En revanche les effectifs de victimes à deux-roues motorisé n'ont pas baissé, et leur part est passée de 18 à 23 % entre les deux périodes 1996-2001 et 2002-2006.

Chez les hommes l'effectif de victimes à deux-roues motorisé rejoint celui des automobilistes (voir figure 4).

L'incidence, toutes gravités confondues, a baissé de 23 % entre les deux périodes, passant de 680 à 525 personnes sur 100 000.

Les jeunes ont toujours les incidences maximales.

Le rapport d'incidences hommes/femmes, toutes gravités confondues, est resté inchangé entre les deux périodes, à 1,8 (entre 1,7 et 2,0 selon les années). Cependant ce rapport est plutôt en baisse pour les victimes les plus gravement atteintes, car les effectifs (et incidences) de tués ont un peu plus baissé chez les hommes (le rapport d'incidences passe ainsi de 3,2 à 2,7), tandis que les effectifs (et incidences) de victimes qui conserveront des séquelles lourdes ont plus augmenté chez les femmes (voir tableau 3), le rapport d'incidences passant ainsi de 3,0 à 2,6.

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 (-26 %).

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) est restée globalement stable (1,1 % vs 1,2 %, différence non significative), la mortalité ramenée à la population accuse donc une nette baisse (5,9 pour 100 000 vs 8,4 pour la période précédente). On constate que la proportion de victimes décédées qui présentaient une lésion mortelle d'emblée (AIS6) est en baisse marquée et constante depuis le début du Registre, de 55 % en 1996 à 12 % en 2006.

En revanche la part des victimes pour lesquelles des séquelles lourdes sont prévues a augmenté (de 0,8 à 1,1 %). En effectif les porteurs de séquelles lourdes sont donc maintenant presque aussi nombreux que les tués, avec un ratio de 458/486 (94 %) ce qui n'était pas le cas dans la période précédente ou ce ratio était de 60 %. L'incidence moyenne annuelle des séquelles graves a même augmenté, passant de 5,0 en 1996-2001 à 5,6 pour 100 000 sur la période 2002-2006, mais les effectifs sont erratiques (voir figure 5) et la tendance n'est donc pas aussi claire que celle des décès. L'augmentation touche les deux sexes : 8,2 pour 100 000 hommes, 3,1 pour 100 000 femmes (voir tableau 3), contre

respectivement 7,7 et 2,6 précédemment. Les membres inférieurs sont la première région touchée, en nette augmentation (0,49 % de l'ensemble des victimes contre 0,19 % dans la période 1996-2001). Cette zone est responsable de l'augmentation globale d'incidence des séquelles lourdes. Le niveau de gravité des séquelles y est cependant moins élevé que dans les autres zones. La part des victimes qui garderont des séquelles légères a aussi un peu augmenté (35 % vs 32 %), mais leur incidence a tout de même baissé (voir tableau 3) en raison de la baisse globale des effectifs.

Le taux d'hospitalisation a baissé, passant de 19 à 17 % entre les deux périodes 1999-2001 et 2002-2006. Le nombre d'hospitalisés accuse une baisse de 27 %, l'incidence ramenée à la population passe de 128 pour 100 000 à 90 pour 100 000. La durée moyenne d'hospitalisation est inchangée (dix-sept jours).

Concernant le type de trajet, la part des victimes pour lesquelles la variable n'est pas renseignée a nettement baissé (passant de 34 % à 22 %). Par rapport à l'année 2001, la baisse a porté sur tous les types de trajet, en effectifs : après les accidents non renseignés sur le type de trajet (- 45 %), ce sont les accidents en trajet domicile-travail qui ont le plus baissé (- 20 %), puis les accidents sans lien avec le travail (- 14 %). Enfin les accidents de mission sont ceux qui ont le moins baissé (- 4 %). Le moyen de transport en cause a significativement changé pour les accidents de trajet domicile-travail des hommes, par rapport à 2001 : baisse de la part de la voiture qui devient minoritaire (45 % vs 52 % pour la période précédente), et augmentation de celles des deux-roues à moteur (36 vs 33 %) et des vélos

(11 vs 7 %). En effectifs seuls les cyclistes hommes en trajet domicile-travail ont augmenté.

CONCLUSIONS

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures depuis 1996.

Entre les deux périodes 1996-2001 et 2002-2006, 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.

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 sont toujours les plus nombreux, et les plus gravement touchés, représentant 63 % des victimes toutes gravités confondues, 72 % des tués, 71 % des survivants qui garderont des séquelles lourdes.

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, plus rarement médullaires.

On retiendra que dans le département du Rhône, pour dix tués dans un accident de la route, plus de neuf autres victimes garderont des séquelles lourdes.

Sur la période 2002-2006, les effectifs, toutes gravités confondues, n'ont pas baissé.

Tableau 1 : Incidences moyennes annuelles des accidents de la route pour 100 000 habitants de même âge et sexe, par type d'usager pour la période 2002-2006

Données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation 2002-2006, INRETS-ARVAC, n = 42 991 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 conducteurs (passagers)								
0-14 ans	78	59	0/58	0	4	0	41	180	54	25	441
15-17 ans	78	117	18/98	1	4	4	1 063	268	74	13	1 622
18-24 ans	73	702	495/189	13	2	15	622	160	49	23	1 659
25-34 ans	51	422	339/74	17	3	16	295	106	22	15	945
35-44 ans	41	247	208/31	16	3	13	199	89	14	12	634
45-54 ans	36	181	157/20	10	3	7	119	75	5	9	445
55-64 ans	34	134	115/16	3	5	3	40	64	3	4	290
65-74 ans	52	105	89/14	0	5	2	21	49	0	3	238
75-84 ans	70	120	102/15	1	11	1	6	26	0	3	238
85 ans et plus	107	70	45/22	0	8	0	11	17	0	8	222
Incidence totale	56	241	178/58	8	4	7	216	115	26	14	687

	Femmes										
	Piéton	Voiture		Camion	Car/bus	Camionnette	Deux-roues motorisé	Vélo	Patins, planche	Autre ou inconnu	Total
		Total	dont conducteurs (passagers)								
0-14 ans	46	63	0/62	0	4	1	13	62	36	13	237
15-17 ans	74	157	6/150	0	5	1	181	31	14	6	470
18-24 ans	64	588	357/220	2	7	3	112	51	24	11	861
25-34 ans	36	399	294/93	0	6	2	39	33	15	6	535
35-44 ans	32	279	221/50	0	4	2	26	28	9	4	383
45-54 ans	35	220	161/53	0	8	3	17	22	6	4	314
55-64 ans	42	165	102/60	0	7	0	4	16	1	4	239
65-74 ans	53	109	54/54	0	14	1	1	8	0	2	187
75-84 ans	60	84	34/46	0	16	0	0	4	0	2	166
85 ans et plus	62	32	8/24	0	8	1	0	0	0	1	104
Incidence totale	46	234	148/81	0	7	2	33	32	14	6	373

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 2002-2006, INRETS-ARVAC, n = 43 059 victimes

Types d'usager	Hommes		Femmes		Total dont six de sexe inconnu	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	2 218	8,2	1 945	12,2	4 163	9,7
Voiture	9 507*	35,0	9 965*	62,6	19 472*	45,2
– dont conducteur	6 996	24,7	6 289	39,5	13 287	30,9
– dont passager	2 292	8,4	3 452	21,7	5 744	13,3
Camion	317	1,2	13	0,1	330	0,8
Car/bus	160	0,6	304	1,9	464	1,1
Camionnette (VU)	295	1,1	65	0,4	360	0,8
Deux-roues motorisé	8 508	31,4	1 409	8,8	9 917	23,0
Vélo	4 540	16,7	1 354	8,5	5 894	13,7
Patins, planche	1 016	3,7	590	3,7	1 606	3,7
Autre ou inconnu**	569	2,1	278	1,7	849	2,0
Total	27 130	100,0	15 923	100,0	43 059	100,0

* *Nota bene* : pour 1,2 % des automobilistes on ignore le statut de conducteur ou passager

** Dont 270 inconnus, 43 tracteurs ou engins, 30 « voiturettes » (16 hommes et 14 femmes), 26 trams et 480 autres (183 trottinettes, 55 quads, 7 véhicules sanitaires, 7 karts, 5 fauteuils roulants...).

Tableau 3 : Incidence moyenne annuelle de décès et de blessures selon le pronostic séquellaire

Données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2006, INRETS-ARVAC

		Décès	Lésions avec séquelles lourdes prévues	Lésions avec séquelles légères prévues	Lésions sans séquelles prévues
		Mortalité /100 000	Incidence /100 000	Incidence /100 000	Incidence /100 000
Hommes	2002-2006	8,8	8,2	212,1	458,8
	1996-2001	12,9	7,7	245,3	611,8
Femmes	2002-2006	3,2	3,1	158,2	208,7
	1996-2001	4,1	2,6	183,8	305,2

Figure 1 : Répartition des régions corporelles touchées, toutes gravités confondues par type d'usager

Données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 2002-2006, INRETS-ARVAC, n = 43 059

Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

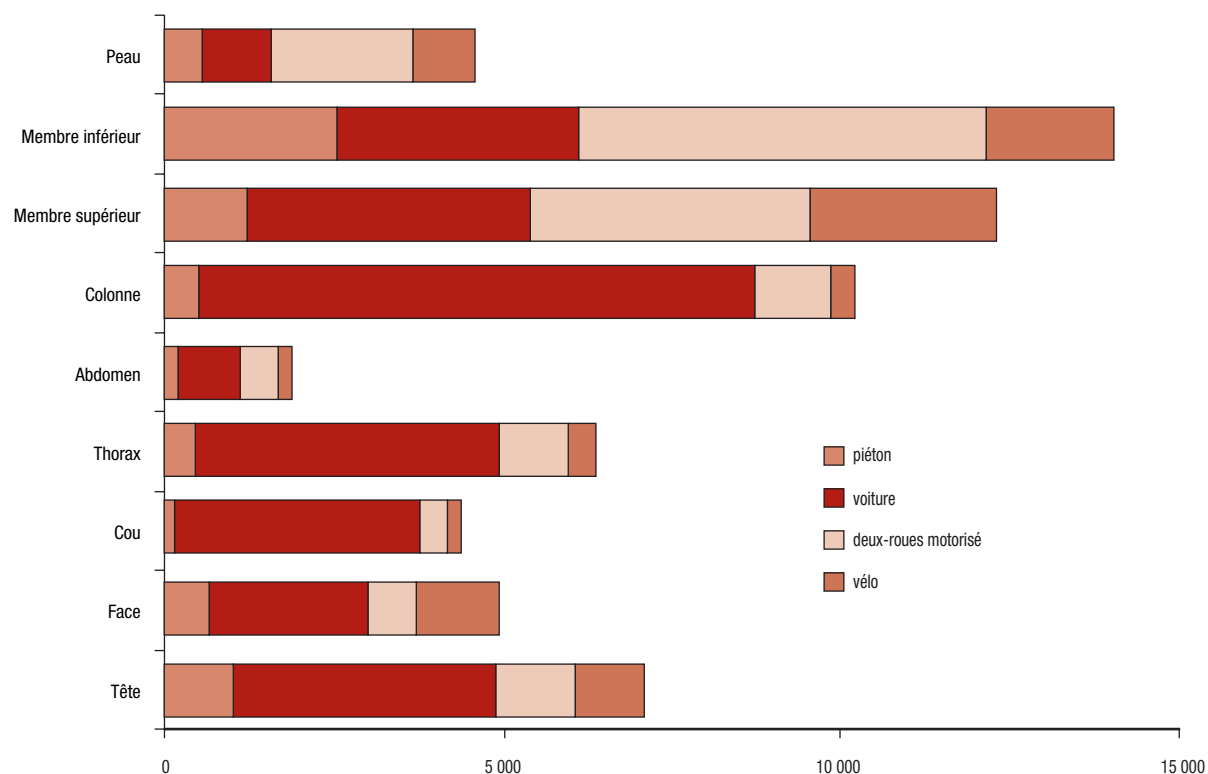


Figure 2 : Répartition des régions corporelles touchées de façon sévère à maximale (AIS4 et plus), par type d'usager

Données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 2002-2006, INRETS-ARVAC, n = 916

Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

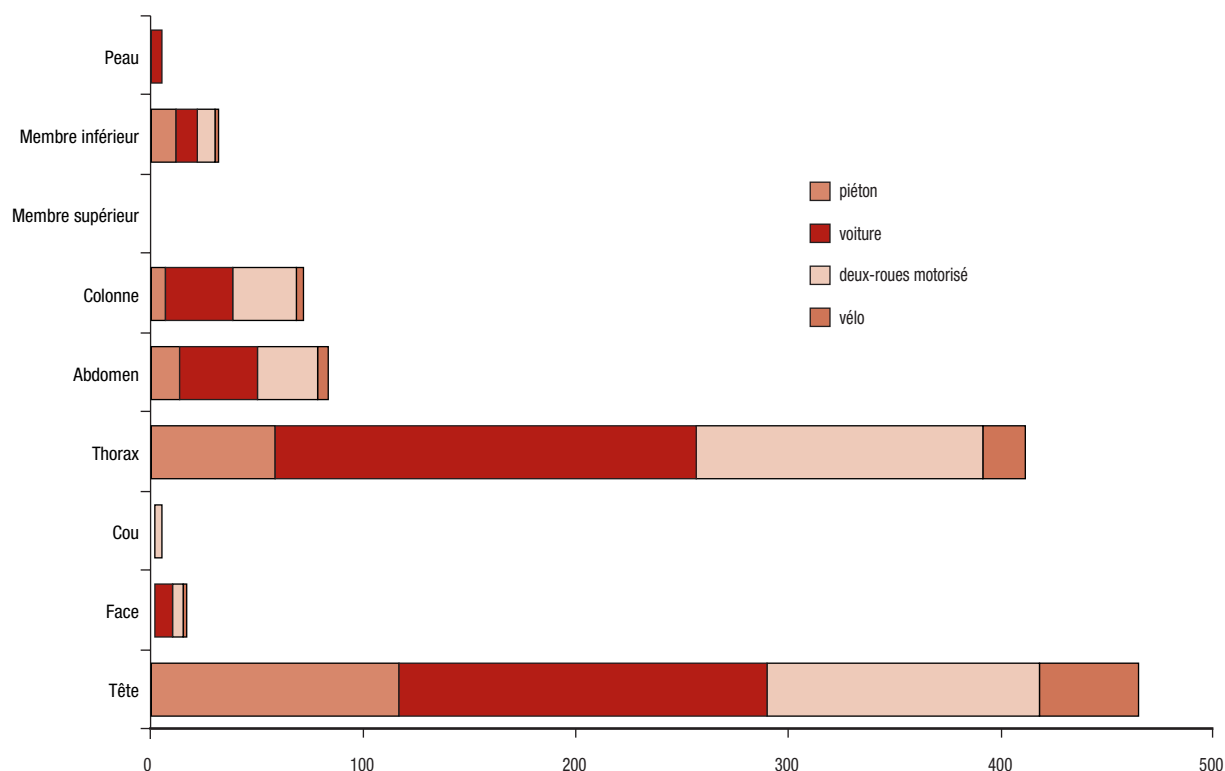
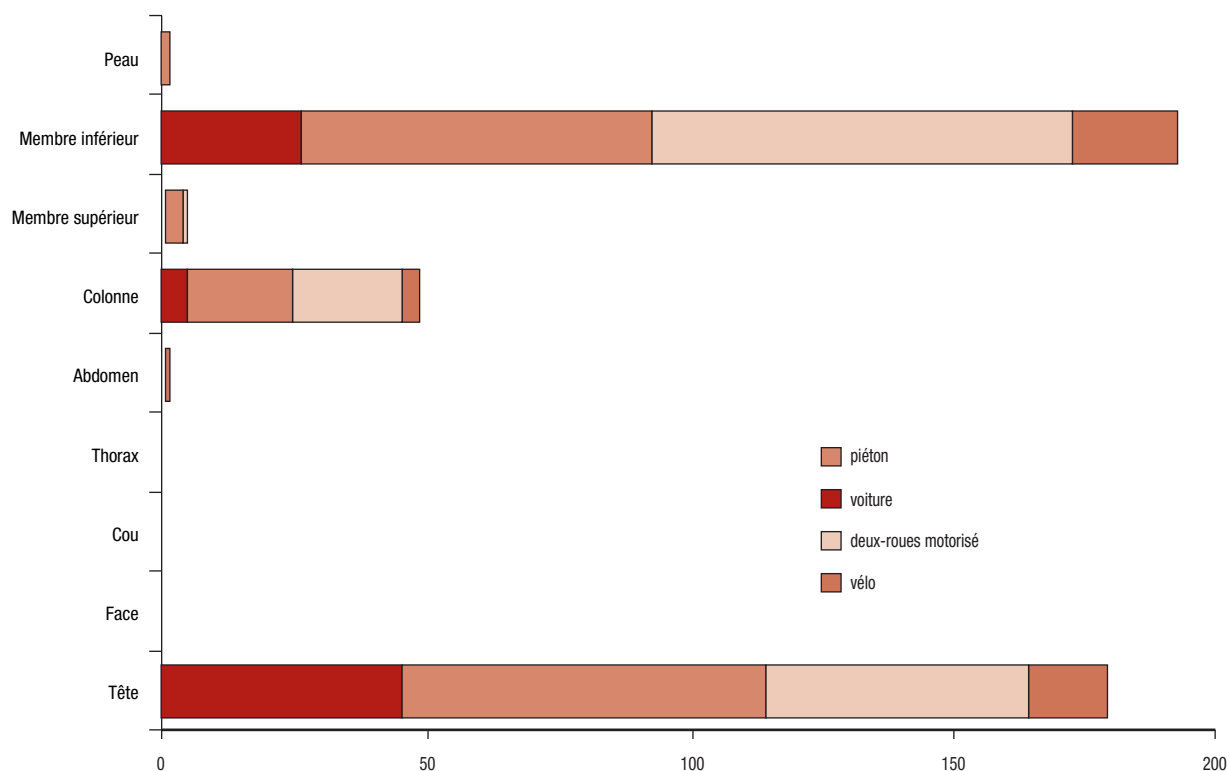


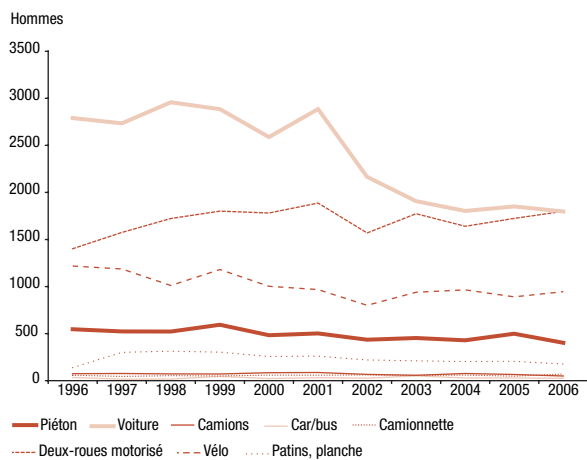
Figure 3 : Répartition des régions corporelles touchées par des lésions avec séquelles prévisibles sérieuses à maximales (IIS3 et plus) chez les survivants, par type d'usager

Données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 2002-2006, INRETS-ARVAC, n = 458

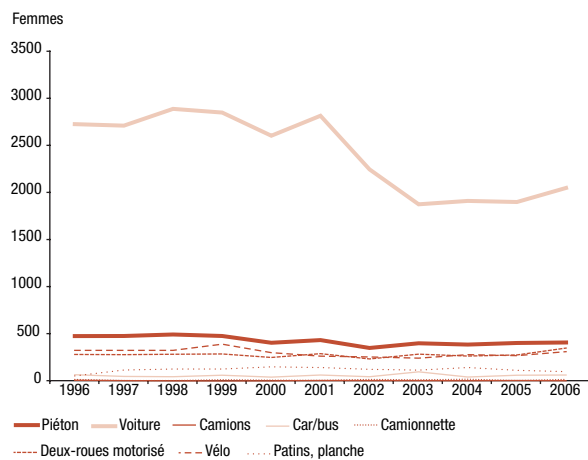
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones



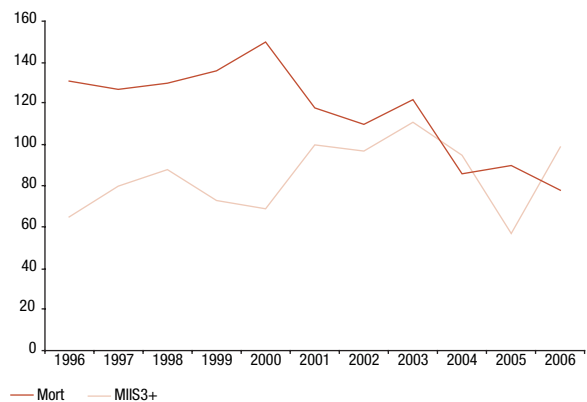
Effectifs annuels de victime du Registre, par type d'usagers



Effectifs annuels de victime du Registre, par type d'usagers



Effectifs de victimes tuées ou devant conserver des séquelles graves





Les aspects économiques

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2007

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 les tués, dont 88 % de coûts marchands indirects, 406 812 francs pour les blessés graves, 86 478 francs pour les blessés légers et 22 205 francs pour les dégâts matériels. C'est sur cette base qu'avait été calculé le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1999.

Un groupe de travail du Commissariat général du Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros valeur 2 000 pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels. Le groupe recommande par ailleurs de faire croître la valeur du tué au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête, soit + 4,1 % en 2001, + 2,8 % en 2002, + 2,7 % en 2003, + 2,9 % en 2004, + 2,3 % en 2005, + 3,2 % en 2006 et 3 % en 2007. 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 et 2,3 % en 2003 et 2004, 1,7 % en 2005 et 2006 et 2,6 % en 2007.

Pour 2007, les valeurs suivantes seront donc utilisées : 1 229 761 euros pour un tué et 6 342 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 2007, les valeurs utilisées seront donc de 132 857 euros pour un blessé hospitalisé et 5 315 euros pour un blessé léger.

31. De M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des Ponts et Chaussées, remis au Commissariat général du plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2007

Estimation du coût des accidents corporels en 2007 (France métropolitaine)

Nombre de tués à trente jours : 4 620 ; coût des tués : 5,68 milliards d'euros.

Nombre de blessés hospitalisés : 38 615 ; coût des blessés hospitalisés : 5,13 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 64 586 ; coût des blessés légers : 0,34 milliard d'euros.

Nombre d'accidents corporels³² : 81 272 ; coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,52 milliard d'euros.

Soit un coût de **11,67 milliards d'euros**.

Estimation du coût des accidents purement matériels en 2007

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 2007 est basée sur une baisse de 0,15 % par rapport à 2006.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2006 est de **13,75 milliards d'euros**.

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 25,42 milliards d'euros en 2007.

Le coût de l'insécurité routière a augmenté de 2 % par rapport à 2006.

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 2008. Il s'agit de programmes de politique (LOLF).

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière s'élève en 2007, à 2 605 millions d'euros. Il serait de 2 694 millions d'euros en 2008.

La répartition entre les différents ministères de l'effort prévu en 2008 est la suivante (en millions d'euros) :

- Écologie, développement et aménagement durables : 669,03 ;
- Défense : 1 117,57 ;
- Intérieur, Outre-Mer et Collectivités territoriales : 592,55 ;
- Justice : 146,15 ;
- Éducation nationale : 65,41 ;
- Économie, Finances et Emploi : 2,71 ;
- Santé, Jeunesse et Sports : 0,67.

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



Les Français et la sécurité routière

PRÉSENTATION

Les résultats du présent chapitre sont issus des sondages mis en œuvre tous les six mois par l'IFOP dans le cadre du baromètre de la communication gouvernementale. Le dernier sondage mené du 9 octobre 2007 au 20 octobre 2007 toujours sur la base d'entretiens en face-à-face a porté sur un échantillon de 1 000 personnes, représentatif³³ de la population française âgée de 15 ans et plus.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE

Globalement, l'intérêt des Français pour les problèmes de sécurité routière est moindre par rapport au sondage de 2006 mais le comportement déclaré des conducteurs se maintient.

L'intérêt des Français pour les problèmes de sécurité sur la route

En recul de 3 points en un an, l'intérêt pour les problèmes de sécurité sur la route concerne toujours une très large majorité de Français puisque 79 % en moyenne ont déclaré être beaucoup et assez intéressés par ce sujet. C'est la population des 25-34 ans qui semble un peu plus démobilisée avec un recul de 6 points par rapport à octobre 2006.

Le niveau de connaissance et le souhait d'information

La connaissance des grandes orientations de l'action des pouvoirs publics en matière de sécurité routière est en net recul (de 9 points). Ils ne sont plus que 55 % à estimer bien les connaître. Sur les dix-huit thèmes de sécurité routière proposés, en moyenne, six Français sur dix estiment être très et assez bien informés. 48 % souhaitent obtenir plus d'information mais ces indicateurs enregistrent respectivement en l'espace d'un an une baisse de 3 et 5 points.

Les causes de risques les plus importantes liées au comportement humain

Citée par près de sept Français sur dix, la conduite en état d'ivresse vient toujours largement en tête quoiqu'en recul de 5 points. Ensuite, les Français citent les excès de vitesse (32 %, en recul de 3 points en un an) puis le non-respect des règles de priorité et de la signalisation (29 %, en hausse de 3 points). L'usage de drogues ou de médicaments est cité par plus d'un quart des Français.

Le comportement propre des conducteurs³⁴

24 % des personnes interrogées reconnaissent dépasser les limitations de vitesse autorisée assez souvent ou de temps en temps. Cette pratique reste stable. Il en est de même des distances de sécurité (20 %). Néanmoins, le nombre de personnes qui déclarent prendre des risques volontairement sur la route est en baisse passant de 5 à 2 %.

Les comportements et l'évaluation des risques

Si la perception des risques enregistre parfois des variations sensibles selon les comportements, il est à retenir qu'en moyenne un conducteur sur quatre pense « qu'ils ont pris un risque important pour eux et pour les autres » et 30 % estiment « que s'ils ont pris un risque, il n'y a pas de danger car ils maîtrisent la situation ».

Les conducteurs face à la vitesse

En justification non exclusive des raisons pour lesquelles ils dépassent assez souvent et de temps en temps les limitations, un quart des conducteurs concernés expriment leur plaisir à rouler vite ; le fait d'être pressé est mis en avant par quatre conducteurs sur dix et près d'un tiers évoque la maîtrise de leur véhicule, estimant en conséquence qu'il n'y a pas de risques. Il apparaît également, qu'en l'espace d'un an, une part nettement plus importante de l'ensemble des conducteurs veille à ne pas dépasser les limitations de vitesse autorisée : augmentation de 13 points en rase campagne et de 11 en milieu urbain.

33. La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de famille) après stratification par région et catégorie d'agglomération.

34. Les conducteurs représentent 77 % de l'échantillon en octobre 2007.

Le jugement des conducteurs sur la sévérité des sanctions

40 % des Français estiment les sanctions à l'encontre des excès de vitesse appropriées et 29 % pas assez sévères. En comparaison, 53 % des Français estiment que les sanctions à l'encontre de la conduite en état d'ivresse ne sont pas assez sévères.

À propos de l'alcool, retenons parmi les conducteurs que :

- 6 % déclarent prendre assez souvent et de temps en temps le volant ou le guidon en ayant un peu bu (– 1 point en un an) ;*
- 67 % ont signifié faire attention à ne pas abuser de boissons alcoolisées avant de conduire et parmi eux 44 % disent ne pas boire du tout.*

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Avec une baisse de 3 points en un an, l'intérêt manifesté par les Français, même s'il reste à un niveau élevé avec 79 % de citations en octobre 2007, marque un recul. Depuis 2000, c'est le plus faible score enregistré représentant un écart de 8 points avec le plus fort de la série (87 % en novembre 2001 et octobre 2002).

L'évolution selon les classes d'âges suit, à une très légère exception près, la même tendance. Ont déclaré en octobre 2007 être beaucoup et assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route :

- 76 % des 15-24 ans (78 % en octobre 2006) ;
- 80 % des 25-34 ans (86 % en octobre 2006) ;
- 81 % des 35-49 ans (80 % en octobre 2006) ;
- 84 % des 50-64 ans (87 % en octobre 2006) ;
- 73 % des 65 ans et plus (77 % en octobre 2006).

En recul de 6 points, c'est pour la population des 25-34 ans que l'intérêt marque le pas.

Les résultats détaillés montrent que 85 % de ceux qui utilisent la voiture au moins une fois par semaine ont déclaré être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route. Cet indicateur conforte le fait que la mobilisation pour ce sujet est et reste plus sensible pour les populations les plus concernées.

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

Tout comme pour la précédente thématique, le niveau d'information des Français en ce qui concerne la connaissance des grandes orientations de l'action des pouvoirs publics visant à diminuer dans les années qui viennent le nombre et la gravité des accidents marque le pas en 2007. En rappelant qu'octobre 2005 avec 68 % de citations correspondait au meilleur score jamais enregistré depuis 2000, en octobre 2007 ils sont 55 % à avoir déclaré très et assez bien les connaître contre 64 % en octobre 2006.

Quant au souhait d'information en la matière, il accuse également une baisse : 68 % ayant déclaré en octobre 2007 en souhaiter beaucoup plus et plutôt plus contre 74 % en octobre 2006 (– 6 points en un an).

Sur ces trois volets, l'inflexion la plus forte concerne la perception qu'ont les Français de leur degré de connaissance des orientations de l'action des pouvoirs publics (– 9 points en un an).

Pour relativiser les écarts, il est à retenir, d'après les résultats des seize sondages réalisés depuis 2000, que « l'intérêt » vient systématiquement en tête obtenant en moyenne 84 % des citations, suivi par « le souhait » avec 70 % et enfin par la « connaissance » (55 % en moyenne).

Dix-huit thèmes touchant différents aspects de la sécurité routière ont été proposés à l'opinion des Français. S'agissant d'en mesurer leur degré de connaissance et leurs attentes, en voici ci-après les principaux résultats.

Octobre 2007 par rapport à octobre 2006 marque un léger recul de la connaissance et du souhait d'information avec respectivement une baisse de 3 et 5 points en moyenne. Mais il est à souligner qu'au moins six Français sur dix s'estiment très et assez bien informés pour onze des dix-huit thèmes d'une part.

Les conséquences de la conduite d'un deux-roues à moteur débridé qui est le thème qui recueille encore la plus faible part (43 % en baisse de 3 points en un an), enregistre, alors qu'il s'agit d'une des populations la plus concernée, un recul très conséquent parmi les 15-24 ans (42 % s'estimant bien informés contre 52 % en octobre 2006).

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 2006 ⁽¹⁾	Avril 2007 ⁽¹⁾	Octobre 2007 ⁽¹⁾	15-24 ans Octobre 2007	Octobre 2006 ⁽¹⁾	Avril 2007 ⁽¹⁾	Octobre 2007 ⁽¹⁾
« Les conséquences du non-port de la ceinture »	82	77	76	74 (- 8)	51	47	45
« Le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	77	72	74	72 (- 9)	49	50	45
« Le permis à points »	74	65	73	67 (- 12)	53	57	47
« Les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives en ville sur la route et sur autoroute »	67	63	62	62 (- 3)	59	57	53
« Les distances de sécurité à respecter »	72	64	70	59 (- 13)	56	58	51
« Les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant ou du main-libre »	71	68	68	65 (- 9)	52	51	46
« Les distances de freinage nécessaires selon la vitesse et l'état de la route »	63	61	62	60 (- 2)	58	59	52
« L'apprentissage anticipé de la conduite »	64	56	60	62 (- 11)	49	47	45
« L'évolution de la réglementation routière »	55	47	54	60 (+ 4)	67	67	60
« Le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	69	70	64	64 (=)	53	52	50
« Les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	64	59	60	63 (- 6)	44	41	40
« Le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques »	72	68	70	64 (- 14)	54	56	52
« Le permis probatoire »	49	44	48	54 (- 2)	56	56	49
« Les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	58	54	55	47 (- 8)	59	59	53
« Les bénéfices en termes de sécurité des feux de croisement de jour »	48	50	45	47 (- 2)	57	50	51
« Le permis à 1 euro par jour »	55	46	52	59 (- 3)	49	45	43
« L'attestation scolaire de sécurité routière »	49	45	50	59 (+ 2)	49	48	44
« Les conséquences de la conduite d'un deux-roues à moteur débridé »	46	36	43	42 (- 10)	45	44	41
Moyenne	63	59	60	60 (- 6)	53	53	48

Source : baromètre IFOP/SCR.

⁽¹⁾ Ensemble des Français. Pour les 15-24 ans, le chiffre mis en parenthèse traduit l'écart par rapport au pourcentage obtenu en octobre 2006.
SO (sans objet).

Pour autant que la population des 15-24 ans soit en moyenne touchée par une plus forte baisse (- 6 points), leur score reste, pour l'instant, dans la lignée de la progression observée depuis le suivi de cet item engagé en 2002.

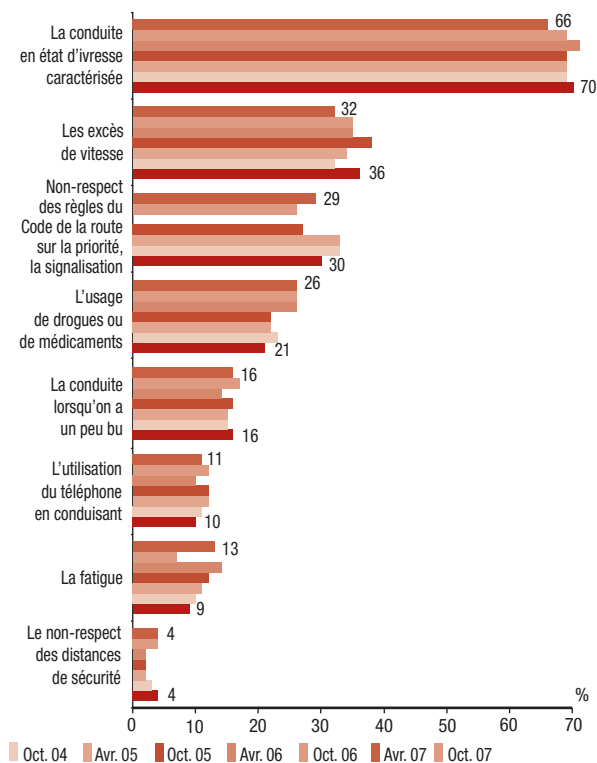
En dépit d'une baisse de 7 points en un an, c'est à nouveau le thème sur l'évolution de la réglementation routière qui recueille avec 60 % de citations le souhait d'information le plus élevé, suivi avec un score de 53 % par les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives en ville sur la route et sur autoroute et les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu.

Si le souhait d'avoir beaucoup plus ou un peu plus d'information régresse de manière sensible pour une majorité de thèmes, on note que le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques ainsi que la connaissance du nombre de victimes recueillent une attente presque équivalente.

D'une manière générale, tant pour la connaissance que pour le souhait d'information, on remarque que les thèmes occupent sensiblement le même rang d'une période à l'autre.

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].



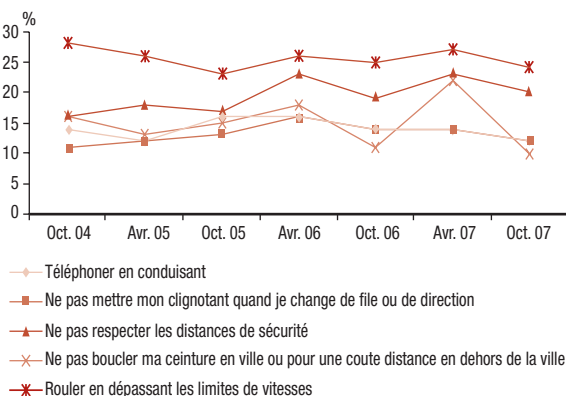
Depuis 2004, il y a très peu de changement dans le rang occupé par les causes citées par les personnes sondées. La conduite en état d'ivresse caractérisée figure nettement au premier rang. Néanmoins, le sondage montre un léger tassement dans cette appréciation (– 5 points). Il en est de même pour les excès de vitesse (– 3 points) alors que le non-respect des règles de conduite retrouve pratiquement son niveau de 2005. Ce résultat sur la règle est à mettre en relation avec la campagne nationale qui s'est déroulée pendant la période du sondage.

Alors que le non-respect des distances de sécurité reste de loin le risque le moins perçu par les sondés (4 %), il faut noter que la fatigue au volant devient un risque perçu au même titre que « l'utilisation du téléphone en conduisant » et que la conduite lorsque l'on a un peu bu.

LE COMPORTEMENT PROPRE DES CONDUCTEURS

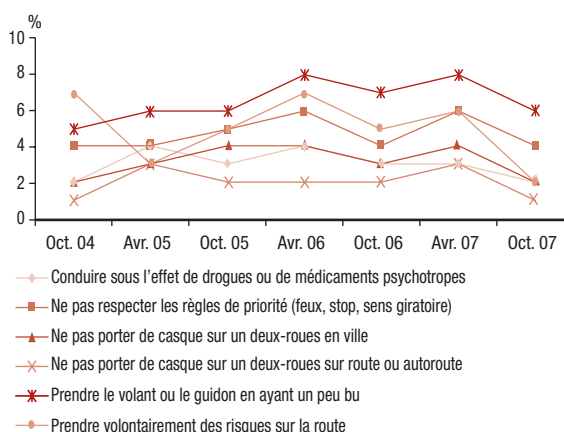
« Pour chacune des choses que je vais vous citer, dites-moi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire » [Cumul en % des citations « assez souvent et de temps en temps »].

Évolution des cinq comportements généralement les plus fréquemment cités



Rouler en dépassant la vitesse autorisée vient en tête des pratiques de conduite illégales les plus fréquentes des personnes sondées mais sa part se réduit sensiblement depuis 2004. La part des autres pratiques évolue peu. Néanmoins, le non-port de la ceinture en ville ou sur une courte distance connaît des variations d'une campagne de sondage à l'autre prononcée avec un recul de 11 points pour le sondage d'octobre 2007.

Évolution des six comportements généralement les moins fréquemment cités

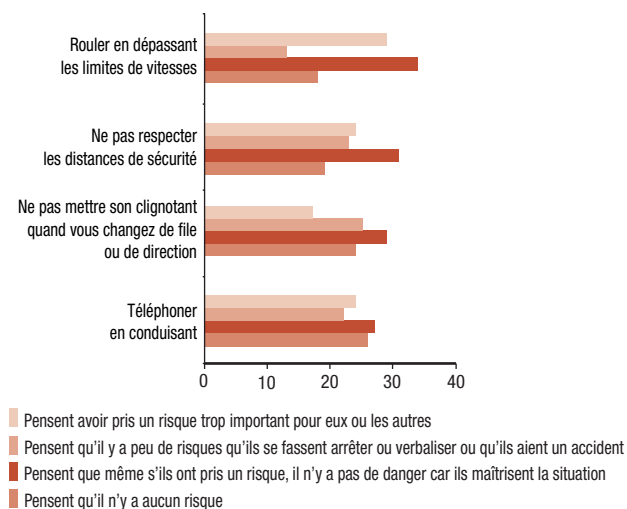


Il y a peu d'évolution favorable depuis 2004 dans les comportements les moins cités par les personnes sondées. On remarque cependant que « prendre volontairement des risques sur la route » varie très sensiblement d'une année sur l'autre avec une tendance à la baisse (de 7 points entre 2004 et 2007).

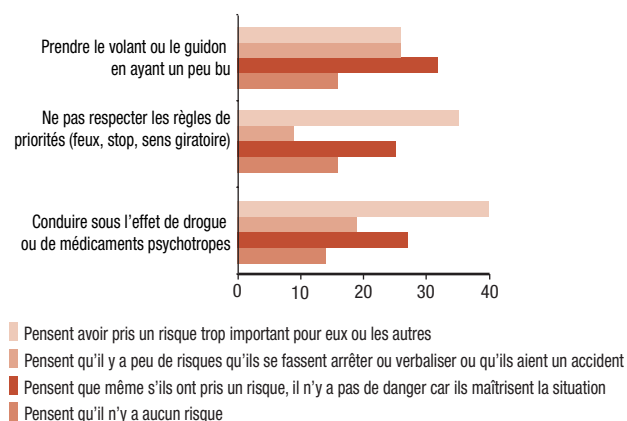
LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS ET L'ÉVALUATION DES RISQUES

Pour l'ensemble des comportements précédemment étudiés (à l'exception de la ceinture), quatre types de risques ont été proposés aux conducteurs et à propos desquels il leur a été demandé quel est celui qui se rapproche le plus de ce qu'ils pensent. Les résultats ci-après sont issus du sondage d'octobre 2007 et la légende illustrant les risques a été reportée à la suite des trois graphiques.

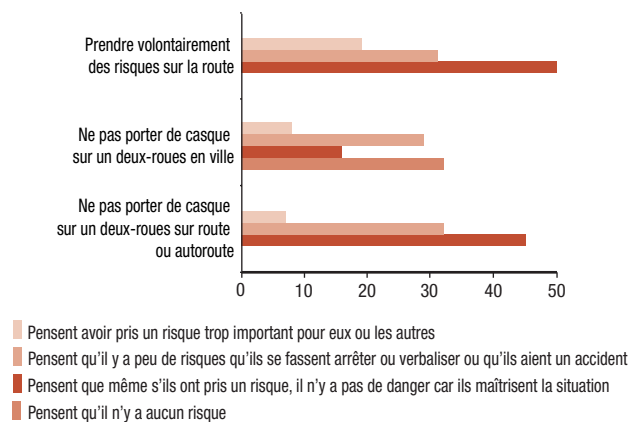
Évolution du risque (part des conducteurs en %)



Évolution du risque (part des conducteurs en %)



Évolution du risque (part des conducteurs en %)



■ La conscience du risque pris pour soi ou les autres

Parmi ceux, pour rappel, ayant déclaré assez souvent et de temps de temps avoir tel ou tel comportement, en moyenne³⁵, un conducteur sur quatre pense qu'il a pris un risque important pour lui ou pour les autres. On remarque que cette opinion est majoritaire dans le cas de ceux qui prennent volontairement des risques sur la route ou qui conduisent sous l'effet de drogues ou de médicaments ou qui disent ne pas respecter les règles de priorité. Pour ceux qui dépassent des limites de vitesses, ils sont 29 % à le penser et parmi ceux qui roulent en ayant un peu bu, 26 % partagent également cette idée.

■ La maîtrise de la situation

30 % des conducteurs en moyenne estiment qu'il n'y a pas de danger car ils maîtrisent la situation. Les comportements les plus représentatifs sont le non-port du casque sur route ou autoroute (45 %), le dépassement des limites de vitesses (34 %) et la conduite en ayant un peu bu (32 %). Il semble intéressant de relever que seuls 19 % de ceux qui prennent volontairement des risques sur la route expriment cette idée.

■ L'idée d'absence de risque

19 % des conducteurs en moyenne estiment qu'il n'y a aucun risque. Ne pas porter de casque en ville enregistre la plus forte part (32 %) suivi par le fait de téléphoner en conduisant (26 %) et la non-utilisation du clignotant (24 %). Une part non négligeable (un conducteur sur six) le pense également pour ceux qui ne respectent pas les règles de priorité ou qui prennent le volant en ayant un peu bu ou qui roulent en dépassant les limites de vitesses. Seuls, deux comportements échappent à cette idée : prendre volontairement des risques sur la route et ne pas porter de casque sur route ou autoroute.

35. Elle a été pondérée dans cette partie d'après les parts conducteurs de la base brute alors que celles rappelées au regard des graphiques ci-contre correspondent aux données redressées, ce qui est le cas de tous les résultats présentés y compris donc ici la distribution par type de risques.

LES CONDUCTEURS ET LA VITESSE

Les conducteurs qui ont déclaré rouler souvent et de temps en temps plus vite que la vitesse autorisée ont été interrogés sur la raison principale pour laquelle ils adoptaient ce comportement. Dans ce contexte, plusieurs réponses sont admises.

La principale raison de dépasser la limitation

	Octobre 2007	Octobre 2006
Parce que je suis pressé	40 %	38 %
Parce qu'il n'y a pas de risques, je maîtrise mon véhicule	31 %	35 %
Parce que j'aime rouler vite	24 %	23 %
Parce qu'en roulant vite, je suis moins gêné par les autres	19 %	17 %
Parce qu'il y a peu de chances que je me fasse contrôler	7 %	12 %
Autre	14 %	9 %
Ne se prononcent pas	3 %	4 %

Depuis l'introduction de cette question en avril 2003, les résultats des dix sondages montrent des évolutions contrastées. Entre octobre 2006 et octobre 2007, on remarque que les conducteurs sont moins nombreux à dépasser les limitations de vitesse parce qu'ils auraient peu de chances d'être contrôlés (- 5 %) et parce qu'ils maîtrisent leur véhicule (- 4 %). Par contre, ils évoquent d'autres arguments comme le montre l'augmentation de la réponse « Autre » (+ 6 %).

Le niveau de vigilance

Par ailleurs, il a été demandé à l'ensemble des conducteurs si depuis la fin de l'année 2006, ils faisaient plus attention, (+) moins attention (-), ou ni plus ni moins attention à limiter leur vitesse dans quatre situations prédéfinies.

Octobre 2007	+	-	Ni + ni -	NSP
1) Traverser un village	61 % (+ 6)	2 % (- 1)	34 % (- 3)	3 % (=)
2) Rouler en ville	60 % (+ 5)	1 % (- 2)	36 % (- 2)	3 % (- 1)
3) Rouler sur une ligne droite d'une route nationale	49 % (+ 8)	6 % (- 4)	41 % (- 4)	4 % (=)
4) Rouler sur une autoroute	47 % (+ 5)	5 % (- 4)	43 % (- 1)	5 % (=)

Le chiffre mis en parenthèse traduit l'écart avec le pourcentage d'octobre 2006.

NSP : ne se prononcent pas.

Il ressort à l'évidence une plus forte sensibilisation à veiller à ne pas dépasser les limites de vitesse dans ce sondage par rapport au sondage antérieur. L'amélioration est à peu près du même ordre selon le type de situation.

Incontestablement, le contrôle/sanction des vitesses a un effet sur les comportements déclarés.

Le jugement sur la sévérité des sanctions

Pour ce qui concerne les excès de vitesse, l'ensemble des conducteurs a jugé les sanctions :

	Octobre 2007	Octobre 2006
1) Trop sévères	26 %	25 %
2) Pas assez sévères	29 %	33 %
3) Comme il faut	40 %	39 %
4) Ne se prononcent pas	5 %	3 %

Sur les huit comportements testés en octobre 2007, pour l'item 1, ce sont les excès de vitesse qui ont recueilli le plus fort pourcentage (+ 7 points avec le suivant et + 18 avec le plus faible).

Pour l'item 2, les excès de vitesse occupent le quatrième rang (l'étendue allant de 53 % à 24 %), position qui concerne également l'item 3 (l'étendue allant de 51 % à 30 %).

Bien que la part des conducteurs ne soit pas majoritaire, il apparaît nettement que les sanctions relatives aux excès de vitesses sont celles jugées comme étant sinon les moins pertinentes du moins les plus sévères.

En moyenne, les sanctions sont globalement jugées satisfaisantes par quatre conducteurs sur dix et tout au plus par la moitié d'entre eux qui pour information concerne en l'occurrence le non-port de la ceinture (51 % de citations) suivi par le non-respect des distances de sécurité (44 %).

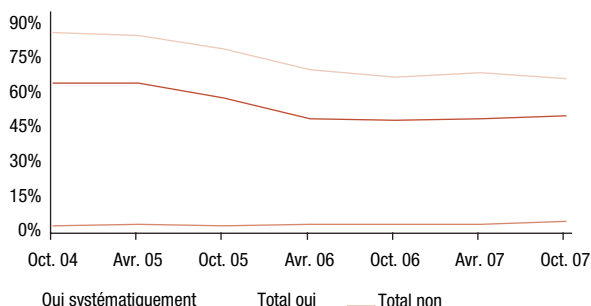
LES CONDUCTEURS ET L'ALCOOL

S'agissant entre autres du facteur dont la présence dans les accidents mortels et corporels, évolue moins bien que la vitesse, il a semblé pertinent d'en présenter quelques principaux résultats.

L'attention portée à la consommation d'alcool avant de conduire et la manière de faire attention

« Lorsque vous devez utiliser votre voiture ou votre moto après un repas, un "pot" ou une sortie faites-vous oui ou non, systématiquement, le plus souvent ou parfois attention à ne pas abuser des boissons alcoolisées ? »

Part des conducteurs



À cette question, on note depuis 2004 une certaine érosion du % de personnes déclarant faire attention systématiquement à sa consommation d'alcool.

Distribution des réponses oui selon l'âge

Part des conducteurs concernés (%)

Octobre 2007	Oui systématiquement	Oui le plus souvent	Oui parfois	Total oui
Moyenne	51	13	3	67
15-24 ans	40	14	1	55
25-34 ans	51	15	4	70
35-49 ans	52	16	5	73
50-64 ans	61	10	1	72
65 ans et plus	50	9	3	62

Parmi les plus vigilants, on trouve les populations qui roulent le plus. Cet indicateur montre bien que compétence, responsabilité, capacité à se mobiliser ne sont pas étrangères à la population des conducteurs. On ajoutera en ce qui concerne la propension à passer le volant après avoir un peu bu que cette tendance est majoritaire seulement chez les plus jeunes.

En octobre 2007, dans cette circonstance, 39 % des conducteurs en moyenne déclarent passer le volant contre 54 % pour les 15-24 ans. Pour les personnes âgées, elles sont seulement 25 % dans ce cas ; les 65 ans et plus étant la seule classe d'âge avec un résultat inférieur à la moyenne.

S'agissant d'une des priorités nationales quantitativement la mieux relayée et qualitativement la plus déployée, ces résultats montrent qu'il n'est pas vain de communiquer et d'agir, la plupart des opérations à ce sujet ayant pour cible les plus jeunes.

Le jugement sur la sévérité des sanctions

L'ensemble des conducteurs a jugé les sanctions de la conduite en état d'ivresse

	Octobre 2007	Octobre 2006
1) Trop sévères	8 %	8 %
2) Pas assez sévères	53 %	54 %
3) Comme il faut	34 %	36 %
4) Ne se prononcent pas	5 %	2 %

C'est le comportement qui recueille la plus forte part des sanctions jugées insuffisantes et la plus faible pour les sanctions jugées trop sévères. Il est à signaler que la conduite sous l'effet de stupéfiants ou de psychotropes est jugée de la même manière (pas assez sévères pour 52 %, et trop sévères pour 8 %). Pour l'item 2, ce sont de loin les comportements les plus représentatifs. En effet, viennent loin derrière, l'absence de casque avec 37 % de réponses « pas assez sévères » et le téléphone en conduisant avec 35 %.

La fréquence des contrôles

À la question « *Au cours des douze derniers mois, avez-vous subi au moins un contrôle d'alcoolémie ?* », d'après les résultats disponibles, c'est sur les six derniers mois qu'il y a eu nettement moins de conducteurs concernés (– 5 points contre – 3 points entre octobre 2006 et octobre 2007).

	OUI	NON	NSP
Octobre 2007	12 %	86 %	2 %
Avril 2007	17 %	82 %	1 %
Octobre 2006	15 %	83 %	2 %
Avril 2006	16 %	81 %	3 %

NSP : ne se prononcent pas.



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(e) interministériel(le) à la sécurité routière (DISR)

Désigné(e) par le Premier ministre, il(elle) assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Pour l'aider dans ses missions, le(la) délégué(e) est entouré(e) 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(la) délégué(e) interministériel(le) à la sécurité routière est également directeur(trice) 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, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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 99 millions d'euros en 2007 (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 1^{er} 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)** et les **directions départementales de l'équipement et de l'agriculture (DDEA)** 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 (DGPN)

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 (DCCRS)

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, 6 unités motocyclistes zonales constituées de 30 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 (DLPJ)

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 (DGS)

La Direction générale de la santé participe activement à la sensibilisation du monde de la santé aux problématiques liées à 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.

Elle contribue activement aux politiques de lutte contre les addictions au volant. Elle participe au pilotage de la démarche du ministère de l'Intérieur et de la Délégation interministérielle à la sécurité routière pour la mise en œuvre sur le terrain de tests salivaires en matière de détection de consommation de drogues.

Elle a présidé à la mise en œuvre des états généraux de l'alcool en 2004-2005 dans toute la France. Ses travaux de synthèses concourent largement à la prévention de l'alcool au volant.

La Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins (DHOS)

La DHOS accompagne la politique de la Délégation interministérielle à la sécurité routière en matière de sensibilisation du corps médical et des établissements de santé à leur implication dans la lutte contre l'insécurité routière.

En 2007, l'Agence régionale pour l'hospitalisation de Picardie et le centre hospitalier universitaire d'Amiens ont été les premiers signataires d'une charte sécurité routière axée sur le risque professionnel, l'information et la responsabilisation des patients en regard des pathologies et des prescriptions, l'accompagnement des sorties d'établissement pour les victimes.

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 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 cinquième, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1)

qui donne accès au brevet de sécurité routière (BSR), nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;

- dans les classes de 3^e, 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. Au niveau de chaque région, les observatoires régionaux de sécurité routière sont notamment chargés d'animer et d'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 & Citoyens.

De nombreuses associations travaillent dans le domaine de la jeunesse :

- FAGE (Fédération des associations générales étudiantes) ;
- Animafac ;
- LMDE (La Mutuelle des étudiants) ;
- FFBDE (Fédération française des bureaux des étudiants) ;

- Voiture & Co ;
- Comité national premier de cordées ;
- Club junior contre l'insécurité routière de Victimes & 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) ;
- Union nationale pour l'habitat des jeunes (UNHAJ) ;
- La Fédération nationale des familles rurales ;
- L'ANPAA (Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie) ;
- Alcool Assistance ;
- 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 ;
- Union sportive de l'éducation du premier degré (USEP).

Les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage

Onze sociétés concessionnaires du réseau des autoroutes concédées (8 427 km au 1^{er} janvier 2008) 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 a été renouvelée le 9 juillet 2003 pour cinq ans,

elle arrive à échéance en juillet 2008. Le comité mixte partenarial s'est réuni de nouveau en 2007 et a décidé de créer un groupe de travail pour que soit négociée la reconduction d'une nouvelle convention. La convention en vigueur affecte 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 d'accompagnement

Les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

La formation des conducteurs est assurée dans environ 10 000 établissements et un peu moins de 150 écoles associatives avec le concours d'environ 29 000 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 affilié 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 élargi 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 20 kilomètres environ, dénommé autoroute de l'Ouest.

1954

- Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1956

Le 20 juin, le ministre des Finances, Paul Ramadier, instaure la vignette automobile.

1957

Mise en place du premier SMUR (Service médical d'urgence) à Salon-de-Provence.

1958

- Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

- Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965

Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970

Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :

- 0,80 g/l de sang pour la contravention et ;
- 1,20 g/l de sang pour le délit.

1972

Décret du 5 juillet instituant un Comité interministériel de 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 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.

- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur 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 express à 2 x 2 voies ;
 - 90 km/h sur les autres routes.

- Décret du 6 novembre fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :

- 130 km/h sur les autoroutes ;
- 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
- 90 km/h sur les routes.

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1^{er} janvier.
- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
- Décret du 26 août relatif à :
 - l'interdiction de transporter des enfants de moins de 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 1^{er} octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1^{er} octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1982

- Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
 - Réagir : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
 - Objectif – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
 - 80 km/h sur les routes ;
 - 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 110 km/h sur les autoroutes.

1983

- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
 - a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :

- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
- 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;

b) pour les véhicules de transports en commun :

- 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage des roues ;
- 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.

- Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :

- de réception, à compter du 1^{er} janvier 1985 ;
- de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.
- 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1^{er} juillet 1992.
- Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- Loi du 31 octobre portant (entre autres) sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.
- À compter du 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1^{er} janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.

Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points.
- 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
- Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.
- Septembre : autorisation du troisième feu stop sur les automobiles.
- 24 novembre : décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière et chargé d'assurer la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière

1994

- 5 mai : décret prévoyant le retrait d'un point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.
- 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.
- 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'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.
- 1^{er} septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la 4^e 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

- Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos.
- Deux principes directeurs :
 - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
 - autorisation de conduire une 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

- 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).
- 20 juin : 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 5^e 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 : loi adoptant le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. 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).
- 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 1^{er} janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

- 14 juillet : le président de la République décide de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.

- 6 août : la loi portant amnistie présidentielle a marqué une nette rupture avec les pratiques antérieures en limitant son champ d'application.

- 17 septembre : 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.

- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004

- 1^{er} mars : mise en application du permis probatoire.

- 1^{er} juillet : immatriculation des cyclomoteurs neufs.

- 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.

2005

- 1^{er} janvier : application des nouvelles définitions du tué et blessé.

- 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.

- 20 octobre : états généraux de la sécurité routière.

2006

- 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.

- 29 novembre : décret prévoyant, à compter du 1^{er} 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.

2007

- 2 février : décret étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux

- 9 mai : décret relatif au permis de conduire simplifiant la procédure d'information du conducteur qui voit son permis invalidé et permettant de connaître son capital point.

- 21 décembre : le président de la République réunit un conseil restreint de sécurité routière et fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012.



Annexe :

Autres données de bases et sigles

FRANCE MÉTROPOLITAINE – RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bicyclettes	4 375	4,58	724	1,64	5 099	3,65
Cyclomoteurs	13 523	14,15	2 051	4,66	15 574	11,15
Scooters immatriculés	3 967	4,15	444	1,01	4 411	3,16
Motocyclettes	9 675	10,12	4 460	10,12	14 135	10,12
Voitures de tourisme	56 308	58,92	29 815	67,68	86 123	61,69
Camionnettes = < 3,5 tonnes	3 998	4,18	2 807	6,37	6 805	4,87
PL 3,5 tonnes < PTAC = < 7,5 tonnes	303	0,32	189	0,43	492	0,35
PL > 7,5 tonnes	690	0,72	796	1,81	1 486	1,06
PL + remorques	294	0,31	762	1,73	1 056	0,76
Tracteurs routiers	27	0,03	49	0,11	76	0,05
Tracteurs + semi-remorques	277	0,29	1 128	2,56	1 405	1,01
Transports en commun	1 031	1,08	182	0,41	1 213	0,87
Trains, tramways	151	0,16	12	0,03	163	0,12
Engins spéciaux	109	0,11	28	0,06	137	0,10
Tracteurs agricoles	62	0,06	193	0,44	255	0,18
Voiturettes	270	0,28	126	0,29	396	0,28
Autres	504	0,53	286	0,65	790	0,57
Tous véhicules	95 564	100,00	44 052	100,00	139 616	100,00

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		561	5 310	8 096	13 406
Bicyclettes	– conducteurs	142	1 597	2 992	4 589
	– passagers	0	17	32	49
	– ensemble	142	1 614	3 024	4 638
Cyclomoteurs	– conducteurs	303	5 292	8 359	13 651
	– passagers	22	638	1 344	1 982
	– ensemble	325	5 930	9 703	15 633
Motocyclettes	– conducteurs	788	6 503	9 533	16 036
	– passagers	42	668	1 104	1 772
	– ensemble	830	7 171	10 637	17 808
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 787	10 959	19 779	30 738
	– passagers	677	5 527	10 067	15 594
	– ensemble	2 464	16 486	29 846	46 332
Camionnettes	– conducteurs	105	691	1 143	1 834
	– passagers	26	290	490	780
	– ensemble	131	981	1 633	2 614
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	28	255	327	582
	– passagers	4	35	56	91
	– ensemble	32	290	383	673
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	33	154	152	306
	– passagers	3	16	8	24
	– ensemble	36	170	160	330
Transports en commun	– conducteurs	2	20	93	113
	– passagers	33	140	575	715
	– ensemble	35	160	668	828
Tracteurs agricoles	– conducteurs	8	22	16	38
	– passagers	3	8	0	8
	– ensemble	11	30	16	46
Voiturettes	– conducteurs	18	116	112	228
	– passagers	6	40	43	83
	– ensemble	24	156	155	311
Autres	– conducteurs	25	237	145	382
	– passagers	4	80	120	200
	– ensemble	29	317	265	582
Tous usagers		4 620	38 615	64 586	103 201

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		379	4 836	7 889	12 725
Bicyclettes	– conducteurs	60	1 155	2 812	3 967
	– passagers	0	15	30	45
	– ensemble	60	1 170	2 842	4 012
Cyclomoteurs	– conducteurs	171	4 009	7 840	11 849
	– passagers	12	490	1 241	1 731
	– ensemble	183	4 499	9 081	13 580
Motocyclettes	– conducteurs	288	3 868	7 982	11 850
	– passagers	20	337	932	1 269
	– ensemble	308	4 205	8 914	13 119
Voitures de tourisme	– conducteurs	260	3 348	11 515	14 863
	– passagers	124	1 603	5 700	7 303
	– ensemble	384	4 951	17 215	22 166
Camionnettes	– conducteurs	15	157	515	672
	– passagers	7	59	171	230
	– ensemble	22	216	686	902
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	4	50	104	154
	– passagers	0	7	31	38
	– ensemble	4	57	135	192
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	2	11	16	27
	– passagers	1	2	2	4
	– ensemble	3	13	18	31
Transports en commun	– conducteurs	0	6	65	71
	– passagers	1	62	352	414
	– ensemble	1	68	417	485
Tracteurs agricoles	– conducteurs	1	4	6	10
	– passagers	0	2	0	2
	– ensemble	1	6	6	12
Voiturettes	– conducteurs	0	65	85	150
	– passagers	1	23	32	55
	– ensemble	1	88	117	205
Autres	– conducteurs	11	140	92	232
	– passagers	2	43	76	119
	– ensemble	13	183	168	351
Tous usagers		1 359	20 292	47 488	67 780

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		182	474	207	681
Bicyclettes	– conducteurs	82	442	180	622
	– passagers	0	2	2	4
	– ensemble	82	444	182	626
Cyclomoteurs	– conducteurs	132	1 283	519	1 802
	– passagers	10	148	103	251
	– ensemble	142	1 431	622	2 053
Motocyclettes	– conducteurs	500	2 635	1 551	4 186
	– passagers	22	331	172	503
	– ensemble	522	2 966	1 723	4 689
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 527	7 611	8 264	15 875
	– passagers	553	3 924	4 367	8 291
	– ensemble	2 080	11 535	12 631	24 166
Camionnettes	– conducteurs	90	534	628	1 162
	– passagers	19	231	319	550
	– ensemble	109	765	947	1 712
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	24	205	223	428
	– passagers	4	28	25	53
	– ensemble	28	233	248	481
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	31	143	136	279
	– passagers	2	14	6	20
	– ensemble	33	157	142	299
Transports en commun	– conducteurs	2	14	28	42
	– passagers	32	78	223	301
	– ensemble	34	92	251	343
Tracteurs agricoles	– conducteurs	7	18	10	28
	– passagers	3	6	0	6
	– ensemble	10	24	10	34
Voiturettes	– conducteurs	18	51	27	78
	– passagers	5	17	11	28
	– ensemble	23	68	38	106
Autres	– conducteurs	14	97	53	150
	– passagers	2	37	44	81
	– ensemble	16	134	97	231
Tous usagers		3 261	18 323	17 098	35 421

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		286	3 824	6 095	9 919
Bicyclettes	– conducteurs	112	1 371	2 466	3 837
	– passagers	0	15	23	38
	– ensemble	112	1 386	2 489	3 875
Cyclomoteurs	– conducteurs	164	3 297	5 824	9 121
	– passagers	10	367	873	1 240
	– ensemble	174	3 664	6 697	10 361
Motocyclettes	– conducteurs	517	4 848	7 075	11 923
	– passagers	25	453	743	1 196
	– ensemble	542	5 301	7 818	13 119
Voitures de tourisme	– conducteurs	906	6 705	13 283	19 988
	– passagers	348	3 091	5 975	9 066
	– ensemble	1 254	9 796	19 258	29 054
Camionnettes	– conducteurs	58	432	822	1 254
	– passagers	15	180	338	518
	– ensemble	73	612	1 160	1 772
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	16	176	240	416
	– passagers	3	24	44	68
	– ensemble	19	200	284	484
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	18	102	96	198
	– passagers	1	9	4	13
	– ensemble	19	111	100	211
Transports en commun	– conducteurs	1	10	70	80
	– passagers	30	99	407	506
	– ensemble	31	109	477	586
Tracteurs agricoles	– conducteurs	8	20	13	33
	– passagers	2	7	0	7
	– ensemble	10	27	13	40
Voiturettes	– conducteurs	13	82	88	170
	– passagers	3	30	28	58
	– ensemble	16	112	116	228
Autres	– conducteurs	19	178	104	282
	– passagers	1	57	97	154
	– ensemble	20	235	201	436
Tous usagers		2 556	25 377	44 708	70 085

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		275	1 486	2 001	3 487
Bicyclettes	– conducteurs	30	226	526	752
	– passagers	0	2	9	11
	– ensemble	30	228	535	763
Cyclomoteurs	– conducteurs	139	1 995	2 535	4 530
	– passagers	12	271	471	742
	– ensemble	151	2 266	3 006	5 272
Motocyclettes	– conducteurs	271	1 655	2 458	4 113
	– passagers	17	215	361	576
	– ensemble	288	1 870	2 819	4 689
Voitures de tourisme	– conducteurs	881	4 254	6 496	10 750
	– passagers	329	2 436	4 092	6 528
	– ensemble	1 210	6 690	10 588	17 278
Camionnettes	– conducteurs	47	259	321	580
	– passagers	11	110	152	262
	– ensemble	58	369	473	842
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	12	79	87	166
	– passagers	1	11	12	23
	– ensemble	13	90	99	189
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	15	52	56	108
	– passagers	2	7	4	11
	– ensemble	17	59	60	119
Transports en commun	– conducteurs	1	10	23	33
	– passagers	3	41	168	209
	– ensemble	4	51	191	242
Tracteurs agricoles	– conducteurs	0	2	3	5
	– passagers	1	1	0	1
	– ensemble	1	3	3	6
Voiturettes	– conducteurs	5	34	24	58
	– passagers	3	10	15	25
	– ensemble	8	44	39	83
Autres	– conducteurs	6	59	41	100
	– passagers	3	23	23	46
	– ensemble	9	82	64	146
Tous usagers		2 064	13 238	19 878	33 116

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		324	2 559	3 672	6 231
Bicyclettes	– conducteurs	109	1 238	2 101	3 339
	– passagers	0	9	17	26
	– ensemble	109	1 247	2 118	3 365
Cyclomoteurs	– conducteurs	286	4 623	6 685	11 308
	– passagers	17	334	646	980
	– ensemble	303	4 957	7 331	12 288
Motocyclettes	– conducteurs	770	6 162	8 714	14 876
	– passagers	17	236	331	567
	– ensemble	787	6 398	9 045	15 443
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 370	6 807	10 238	17 045
	– passagers	373	2 535	3 992	6 527
	– ensemble	1 743	9 342	14 230	23 572
Camionnettes	– conducteurs	92	569	925	1 494
	– passagers	16	178	290	468
	– ensemble	108	747	1 215	1 962
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	27	240	309	549
	– passagers	4	26	39	65
	– ensemble	31	266	348	614
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	33	148	149	297
	– passagers	3	11	5	16
	– ensemble	36	159	154	313
Transports en commun	– conducteurs	2	18	74	92
	– passagers	8	42	205	247
	– ensemble	10	60	279	339
Tracteurs agricoles	– conducteurs	8	20	15	35
	– passagers	3	4	0	4
	– ensemble	11	24	15	39
Voiturettes	– conducteurs	11	68	58	126
	– passagers	1	19	12	31
	– ensemble	12	87	70	157
Autres	– conducteurs	24	221	124	345
	– passagers	4	44	78	122
	– ensemble	28	265	202	467
Tous usagers		3 502	26 111	38 679	64 790

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		237	2 751	4 424	7 175
Bicyclettes	– conducteurs	33	359	891	1 250
	– passagers	0	8	15	23
	– ensemble	33	367	906	1 273
Cyclomoteurs	– conducteurs	17	669	1 674	2 343
	– passagers	5	304	698	1 002
	– ensemble	22	973	2 372	3 345
Motocyclettes	– conducteurs	18	341	819	1 160
	– passagers	25	432	773	1 205
	– ensemble	43	773	1 592	2 365
Voitures de tourisme	– conducteurs	417	4 152	9 541	13 693
	– passagers	304	2 992	6 075	9 067
	– ensemble	721	7 144	15 616	22 760
Camionnettes	– conducteurs	13	122	218	340
	– passagers	10	112	200	312
	– ensemble	23	234	418	652
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	1	15	18	33
	– passagers	0	9	17	26
	– ensemble	1	24	35	59
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	0	6	3	9
	– passagers	0	5	3	8
	– ensemble	0	11	6	17
Transports en commun	– conducteurs	0	2	19	21
	– passagers	25	98	370	468
	– ensemble	25	100	389	489
Tracteurs agricoles	– conducteurs	0	2	1	3
	– passagers	0	4	0	4
	– ensemble	0	6	1	7
Voiturettes	– conducteurs	7	48	54	102
	– passagers	5	21	31	52
	– ensemble	12	69	85	154
Autres	– conducteurs	1	16	21	37
	– passagers	0	36	42	78
	– ensemble	1	52	63	115
Tous usagers		1 118	12 504	25 907	38 411

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	48	466	1 043	1 509	17	213	337	550
5-9 ans	42	821	1 521	2 342	12	416	624	1 040
10-14 ans	74	1 439	2 200	3 639	15	483	815	1 298
15-19 ans	505	6 150	9 388	15 538	20	413	854	1 267
20-24 ans	676	5 707	10 203	15 910	34	293	602	895
25-29 ans	472	3 948	8 033	11 981	18	196	518	714
30-34 ans	356	3 045	6 274	9 319	18	218	423	641
35-39 ans	326	2 792	5 336	8 128	14	196	402	598
40-44 ans	337	2 600	4 701	7 301	20	220	424	644
45-49 ans	268	2 403	3 936	6 339	20	239	407	646
50-54 ans	255	2 113	3 370	5 483	32	271	460	731
55-59 ans	197	1 669	2 702	4 371	22	309	446	755
60-64 ans	172	1 186	1 669	2 855	30	260	322	582
65-69 ans	157	918	1 107	2 025	33	248	293	541
70-74 ans	199	974	1 052	2 026	53	309	329	638
75-79 ans	202	1 040	931	1 971	67	397	339	736
80 ans et plus	326	1 241	1 062	2 303	136	620	498	1 118
Âge indéterminé	8	103	58	161	0	9	3	12
Total	4 620	38 615	64 586	103 201	561	5 310	8 096	13 406
dont								
< 1 an	12	66	181	247	2	12	17	29
1 an	12	73	170	243	2	22	30	52
2 ans	10	91	219	310	5	44	80	124
3 ans	7	96	232	328	3	52	102	154
4 ans	7	140	241	381	5	83	108	191
5 ans	6	175	289	464	2	89	117	206
6 ans	8	150	295	445	2	78	118	196
7 ans	18	172	326	498	4	84	139	223
8 ans	4	162	311	473	1	73	134	207
9 ans	6	162	300	462	3	92	116	208
10 ans	7	185	326	511	1	82	132	214
11 ans	18	225	421	646	6	110	201	311
12 ans	10	216	413	629	3	99	187	286
13 ans	14	266	406	672	3	105	145	250
14 ans	25	547	634	1 181	2	87	150	237
15 ans	44	857	1 139	1 996	4	94	177	271
16 ans	58	1 262	1 739	3 001	0	82	176	258
17 ans	98	1 366	2 093	3 459	3	70	181	251
18 ans	157	1 382	2 205	3 587	11	95	170	265
19 ans	148	1 283	2 212	3 495	2	72	150	222
20 ans	161	1 290	2 219	3 509	11	58	128	186
21 ans	152	1 246	2 140	3 386	4	68	136	204
22 ans	147	1 133	2 053	3 186	6	65	111	176
23 ans	114	1 047	1 942	2 989	9	50	110	160
24 ans	102	991	1 849	2 840	4	52	117	169

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	0	7	12	19	0	0	1	1
5-9 ans	4	74	85	159	0	10	27	37
10-14 ans	7	207	310	517	9	352	324	676
15-19 ans	10	179	391	570	143	3 115	4 702	7 817
20-24 ans	6	77	320	397	45	925	2 000	2 925
25-29 ans	11	91	291	382	24	401	944	1 345
30-34 ans	4	67	267	334	10	267	511	778
35-39 ans	9	87	242	329	18	236	362	598
40-44 ans	10	104	203	307	15	163	275	438
45-49 ans	3	118	202	320	17	120	175	295
50-54 ans	16	124	184	308	14	126	139	265
55-59 ans	6	119	179	298	12	78	94	172
60-64 ans	13	107	123	230	4	41	58	99
65-69 ans	12	81	69	150	4	30	25	55
70-74 ans	9	79	76	155	4	27	19	46
75-79 ans	14	52	36	88	2	15	19	34
80 ans et plus	7	40	33	73	3	11	13	24
Âge indéterminé	1	1	1	2	1	13	15	28
Total	142	1 614	3 024	4 638	325	5 930	9 703	15 633
dont								
< 1 an	0	0	2	2	0	0	1	1
1 an	0	0	1	1	0	0	0	0
2 ans	0	1	5	6	0	0	0	0
3 ans	0	1	2	3	0	0	0	0
4 ans	0	5	2	7	0	0	0	0
5 ans	1	13	8	21	0	4	2	6
6 ans	2	8	9	17	0	0	4	4
7 ans	1	21	18	39	0	2	3	5
8 ans	0	18	22	40	0	3	10	13
9 ans	0	14	28	42	0	1	8	9
10 ans	0	31	33	64	0	5	8	13
11 ans	2	40	60	100	1	3	4	7
12 ans	0	40	70	110	0	13	13	26
13 ans	2	52	74	126	1	25	33	58
14 ans	3	44	73	117	7	306	266	572
15 ans	1	48	89	137	25	551	638	1 189
16 ans	3	33	82	115	31	817	1 071	1 888
17 ans	2	36	86	122	42	825	1 277	2 102
18 ans	1	39	65	104	27	545	1 001	1 546
19 ans	3	23	69	92	18	377	715	1 092
20 ans	1	16	62	78	16	277	566	843
21 ans	0	14	67	81	15	209	453	662
22 ans	3	20	74	94	6	170	383	553
23 ans	1	13	61	74	5	130	342	472
24 ans	1	14	56	70	3	139	256	395

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	0	0	2	2
5-9 ans	0	9	29	38
10-14 ans	2	54	69	123
15-19 ans	47	557	513	1 070
20-24 ans	158	1 278	1 610	2 888
25-29 ans	147	1 136	1 998	3 134
30-34 ans	114	931	1 710	2 641
35-39 ans	114	883	1 453	2 336
40-44 ans	96	787	1 164	1 951
45-49 ans	67	701	927	1 628
50-54 ans	47	468	598	1 066
55-59 ans	22	218	341	559
60-64 ans	6	77	123	200
65-69 ans	4	25	55	80
70-74 ans	5	13	23	36
75-79 ans	0	9	7	16
80 ans et plus	0	10	9	19
Âge indéterminé	1	15	6	21
Total	830	7 171	10 637	17 808
dont				
< 1 an	0	0	1	1
1 an	0	0	0	0
2 ans	0	0	0	0
3 ans	0	0	0	0
4 ans	0	0	1	1
5 ans	0	0	3	3
6 ans	0	2	7	9
7 ans	0	3	7	10
8 ans	0	2	3	5
9 ans	0	2	9	11
10 ans	0	5	7	12
11 ans	0	5	13	18
12 ans	0	9	17	26
13 ans	1	10	15	25
14 ans	1	25	17	42
15 ans	2	49	42	91
16 ans	2	112	97	209
17 ans	9	144	118	262
18 ans	23	119	115	234
19 ans	11	133	141	274
20 ans	19	189	194	383
21 ans	28	256	277	533
22 ans	42	256	356	612
23 ans	34	275	376	651
24 ans	35	302	407	709

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	30	233	659	892	0	0	0	0
5-9 ans	23	286	707	993	0	0	0	0
10-14 ans	34	291	592	883	0	4	2	6
15-19 ans	267	1 720	2 704	4 424	132	695	1 012	1 707
20-24 ans	402	2 886	5 251	8 137	296	1 983	3 545	5 528
25-29 ans	248	1 870	3 872	5 742	208	1 374	2 911	4 285
30-34 ans	180	1 354	2 973	4 327	151	1 053	2 287	3 340
35-39 ans	151	1 181	2 528	3 709	140	963	2 053	3 016
40-44 ans	167	1 147	2 310	3 457	145	930	1 884	2 814
45-49 ans	129	1 034	1 930	2 964	106	840	1 511	2 351
50-54 ans	117	936	1 724	2 660	96	729	1 334	2 063
55-59 ans	119	804	1 496	2 300	93	591	1 116	1 707
60-64 ans	104	619	945	1 564	79	426	695	1 121
65-69 ans	85	493	604	1 097	64	326	406	732
70-74 ans	118	510	555	1 065	81	322	375	697
75-79 ans	114	530	490	1 020	72	334	326	660
80 ans et plus	172	536	475	1 011	120	349	302	651
Âge indéterminé	4	56	31	87	4	40	20	60
Total	2 464	16 486	29 846	46 332	1 787	10 959	19 779	30 738
dont								
< 1 an	10	50	153	203	0	0	0	0
1 an	10	49	135	184	0	0	0	0
2 ans	4	43	128	171	0	0	0	0
3 ans	4	41	117	158	0	0	0	0
4 ans	2	50	126	176	0	0	0	0
5 ans	1	66	152	218	0	0	0	0
6 ans	4	54	151	205	0	0	0	0
7 ans	13	55	146	201	0	0	0	0
8 ans	2	61	128	189	0	0	0	0
9 ans	3	50	130	180	0	0	0	0
10 ans	5	58	135	193	0	0	0	0
11 ans	7	58	126	184	0	0	0	0
12 ans	5	44	101	145	0	0	0	0
13 ans	6	63	115	178	0	1	1	2
14 ans	11	68	115	183	0	3	1	4
15 ans	11	100	165	265	2	7	1	8
16 ans	19	187	282	469	4	9	6	15
17 ans	38	257	378	635	3	29	19	48
18 ans	90	538	797	1 335	54	264	346	610
19 ans	109	638	1 082	1 720	69	386	640	1 026
20 ans	109	710	1 189	1 899	77	476	745	1 221
21 ans	98	648	1 124	1 772	72	443	747	1 190
22 ans	81	569	1 047	1 616	57	372	703	1 075
23 ans	60	532	967	1 499	48	379	677	1 056
24 ans	54	427	924	1 351	42	313	673	986

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Hommes-femmes

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	27	277	579	856	21	189	464	653
5-9 ans	18	521	845	1 366	24	300	676	976
10-14 ans	47	951	1 245	2 196	27	488	955	1 443
15-19 ans	409	4 612	6 146	10 758	96	1 538	3 242	4 780
20-24 ans	568	4 178	6 291	10 469	108	1 529	3 912	5 441
25-29 ans	404	2 890	4 991	7 881	68	1 058	3 042	4 100
30-34 ans	306	2 219	3 977	6 196	50	826	2 297	3 123
35-39 ans	274	2 022	3 285	5 307	52	770	2 051	2 821
40-44 ans	274	1 804	2 861	4 665	63	796	1 840	2 636
45-49 ans	214	1 638	2 281	3 919	54	765	1 655	2 420
50-54 ans	192	1 350	1 850	3 200	63	763	1 520	2 283
55-59 ans	134	968	1 432	2 400	63	701	1 270	1 971
60-64 ans	112	647	859	1 506	60	539	810	1 349
65-69 ans	99	458	557	1 015	58	460	550	1 010
70-74 ans	128	468	508	976	71	506	544	1 050
75-79 ans	116	488	442	930	86	552	489	1 041
80 ans et plus	173	551	491	1 042	153	690	571	1 261
Âge indéterminé	7	69	39	108	1	34	19	53
Total	3 502	26 111	38 679	64 790	1 118	12 504	25 907	38 411
dont								
< 1 an	7	39	96	135	5	27	85	112
1 an	5	37	87	124	7	36	83	119
2 ans	6	47	137	184	4	44	82	126
3 ans	6	67	123	190	1	29	109	138
4 ans	3	87	136	223	4	53	105	158
5 ans	1	116	169	285	5	59	120	179
6 ans	3	96	160	256	5	54	135	189
7 ans	10	123	187	310	8	49	139	188
8 ans	2	88	170	258	2	74	141	215
9 ans	2	98	159	257	4	64	141	205
10 ans	4	136	180	316	3	49	146	195
11 ans	9	130	242	372	9	95	179	274
12 ans	7	133	245	378	3	83	168	251
13 ans	9	178	224	402	5	88	182	270
14 ans	18	374	354	728	7	173	280	453
15 ans	36	645	722	1 367	8	212	417	629
16 ans	49	940	1 164	2 104	9	322	575	897
17 ans	82	1 060	1 435	2 495	16	306	658	964
18 ans	129	1 024	1 443	2 467	28	358	762	1 120
19 ans	113	943	1 382	2 325	35	340	830	1 170
20 ans	132	945	1 346	2 291	29	345	873	1 218
21 ans	121	907	1 339	2 246	31	339	801	1 140
22 ans	132	838	1 272	2 110	15	295	781	1 076
23 ans	99	768	1 204	1 972	15	279	738	1 017
24 ans	84	720	1 130	1 850	18	271	719	990

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Conditions atmosphériques normales	65 666	3 259	28 565	3 520	30 966	51 991	82 957
Pluie légère	8 709	395	3 284	433	3 633	7 587	11 220
Pluie forte	1 828	127	923	137	1 058	1 443	2 501
Neige – grêle	262	22	134	23	144	203	347
Brouillard – fumée	550	85	369	95	389	357	746
Vent fort – tempête	253	23	130	26	135	196	331
Temps éblouissant	589	46	391	49	406	338	744
Temps couvert	2 810	236	1 348	261	1 470	2 073	3 543
Autre	605	72	365	76	414	398	812
Total	81 272	4 265	35 509	4 620	38 615	64 586	103 201

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	63 444	3 184	27 783	3 447	30 058	50 087	80 145
Surface mouillée	14 335	873	6 071	951	6 762	11 939	18 701
Flaques	88	5	38	7	36	76	112
Surface inondée	20	0	11	0	14	13	27
Surface enneigée	137	10	73	11	80	97	177
Boue	54	4	34	4	34	33	67
Surface verglacée	479	53	295	56	323	306	629
Corps gras	232	11	94	12	113	197	310
Autre	429	41	250	43	257	252	509
Indéterminé	2 054	84	860	89	938	1 586	2 524
Total	81 272	4 265	35 509	4 620	38 615	64 586	103 201

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	3 129	74	923	1 731	2 654
Arbre	1 927	498	1 508	628	2 136
Glissière métallique	1 546	160	671	995	1 666
Glissière en béton	1 536	62	514	1 259	1 773
Autre glissière	185	16	80	114	194
Mur, pile de pont	1 514	193	1 034	711	1 745
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	276	17	114	201	315
Poteau	1 436	182	820	780	1 600
Mobilier urbain	457	23	170	321	491
Parapet	180	29	107	86	193
Îlot, refuge, borne	363	23	173	234	407
Bordure de trottoir	743	56	350	410	760
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 281	288	1 761	960	2 721
Autre obstacle sur chaussée	1 125	39	307	595	902
Autre obstacle sur trottoir	648	36	280	437	717
Total obstacles fixes	17 346	1 696	8 812	9 462	18 274
Sortie de chaussée sans obstacle	662	54	399	353	752
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	900	32	390	631	1 021
Arbre	1 732	475	1 412	530	1 942
Glissière métallique	926	104	508	656	1 164
Glissière en béton	1 027	48	391	898	1 289
Autre glissière	124	14	63	82	145
Mur, pile de pont	1 161	183	919	522	1 441
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	170	14	84	123	207
Poteau	1 089	174	715	568	1 283
Mobilier urbain	277	19	135	212	347
Parapet	150	29	98	70	168
Îlot, refuge, borne	254	15	140	178	318
Bordure de trottoir	529	49	293	293	586
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 066	264	1 656	866	2 522
Autre obstacle sur chaussée	364	26	164	255	419
Autre obstacle sur trottoir	409	28	216	293	509
Total obstacles fixes	11 178	1 474	7 184	6 177	13 361
Sortie de chaussée sans obstacle	575	51	372	308	680

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	4	1	2	1	1	3	4
Cyclomoteur	21	1	11	1	10	11	21
Motocyclette	1 084	41	376	41	360	820	1 180
Voiture de tourisme	4 463	175	1 383	204	1 676	4 718	6 394
Camionnette	667	41	233	47	284	721	1 005
Poids lourd	982	83	405	94	442	925	1 367
Transport en commun	30	8	19	11	34	44	78
Tracteur agricole	0	0	0	0	0	0	0
Autre véhicule	73	3	29	3	29	68	97
Routes nationales							
Bicyclette	201	9	85	9	82	136	218
Cyclomoteur	823	21	357	21	356	567	923
Motocyclette	1 454	90	756	95	751	920	1 671
Voiture de tourisme	5 457	366	2 439	424	2 840	4 985	7 825
Camionnette	606	51	274	55	320	575	895
Poids lourd	654	113	374	134	337	449	786
Transport en commun	82	4	36	32	71	132	203
Tracteur agricole	8	2	7	2	6	1	7
Autre véhicule	103	8	56	9	62	91	153
Routes départementales							
Bicyclette	1 151	89	730	91	695	527	1 222
Cyclomoteur	3 678	194	2 412	198	2 445	1 778	4 223
Motocyclette	4 929	502	3 481	531	3 421	2 138	5 559
Voiture de tourisme	19 192	2 122	12 926	2 294	14 803	11 936	26 739
Camionnette	2 105	249	1 459	263	1 643	1 310	2 953
Poids lourd	1 355	318	1 053	347	934	581	1 515
Transport en commun	248	28	132	30	146	261	407
Tracteur agricole	184	31	161	32	158	69	227
Autre véhicule	429	50	325	55	329	231	560
Autres voies							
Bicyclette	3 598	52	1 011	52	985	2 842	3 827
Cyclomoteur	10 718	121	3 491	123	3 642	8 695	12 337
Motocyclette	10 621	213	3 276	218	3 321	8 700	12 021
Voiture de tourisme	35 495	567	10 714	602	11 428	31 798	43 226
Camionnette	3 000	54	833	55	855	2 775	3 630
Poids lourd	1 225	84	457	87	430	1 015	1 445
Transport en commun	842	32	264	34	284	916	1 200
Tracteur agricole	63	13	57	13	45	11	56
Autre véhicule	847	38	374	44	391	627	1 018
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	4 954	151	1 828	153	1 763	3 508	5 271
Cyclomoteur	15 240	337	6 271	343	6 453	11 051	17 504
Motocyclette	18 088	846	7 889	885	7 853	12 578	20 431
Voiture de tourisme	64 607	3 230	27 462	3 524	30 747	53 437	84 184
Camionnette	6 378	395	2 799	420	3 102	5 381	8 483
Poids lourd	4 216	598	2 289	662	2 143	2 970	5 113
Transport en commun	1 202	72	451	107	535	1 353	1 888
Tracteur agricole	255	46	225	47	209	81	290
Autre véhicule	1 452	99	784	111	811	1 017	1 828

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

AAA : Accident avec alcool	CETE : Centre d'études techniques de l'Équipement
AAC : Apprentissage anticipé de la conduite	CGIRSA : Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles
ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	CGP : Commissariat général du plan
AIS : Abbreviated injury scale	CHU : Centre hospitalier universitaire
AMF : Association des maires de France	CIECA : Commission internationale des examens de conduite automobile
ANR : Agence nationale de la recherche	CIL : Crédits d'initiative locale
ANVAR : Agence nationale de valorisation de la recherche	CIR : Centre d'information routière
ARH : Agence régionale hospitalière	CISR : Comité interministériel de la sécurité routière
ARVAC : Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône	CNAM : Caisse nationale d'assurance-maladie
ASA : Accident sans alcool	CNAMTS : Caisse nationale d'assurance-maladie des travailleurs salariés
ASF : Autoroute du sud de la France	CNIR : Centre national d'information routière
ASIL : Aménagement de sécurité d'initiative locale	CNRACL : Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales
ASR : Attestation de sécurité routière	CNPR : Conseil national des professions de l'automobile
ASSR : Attestation scolaire de sécurité routière	CNSR : Conseil national de la sécurité routière
ATB : Accidents, tués, blessés	CNT : Centre national de traitement
BAAC : Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation	CPAM : Caisse primaire d'assurance-maladie
BAU : Bande d'arrêt d'urgence	CRAM : Caisse régionale d'assurance-maladie
BH : Blessés hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation	CRS : Compagnies républicaines de sécurité
BL : Blessés légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation	CSA : Contrôle-sanction automatisé
BOP : Budget opérationnel de programme	CSPR : Contrôle de sécurité des projets routiers
BSR : Brevet de sécurité routière	CVS : Corrigé des variations saisonnières
CACIR : Centre automatisé des infractions routières	DAEI/SESP : Direction des affaires économiques et internationales/Service économie, statistiques et prospectives
CACEB : Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment	DCSP : Direction centrale de la sécurité publique
CAS : Compte d'affectation spéciale	DDE : Direction départementale de l'équipement
CCMSA : Caisse centrale de la mutualité sociale agricole	DGGN : Direction générale de la gendarmerie nationale
CEE : Communauté économique européenne	DGO : Document général d'orientation
CEESAR : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques	DGPN : Direction générale de la police nationale
CEPC : Certificat d'examen du permis de conduire	DIR : Direction interrégionale des routes
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques	DISR : Délégation interministérielle à la sécurité routière
	DLPAJ : Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

DOM : Départements d'outre-mer

DRAST : Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

EDA : Étude détaillée d'accident

EDSR : Escadron départemental de sécurité routière

EPST : Établissement public à caractère scientifique et technologique

FARE : Fédération des associations de la route pour l'éducation

FFSA : Fédération française des sociétés d'assurances

FNPC : Fichier national du permis de conduire

GO : Groupe opérationnel

IAL : Indicateur d'accidentologie locale

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale

INSERR : Institut national de sécurité et de recherches

IRTAD : International road traffic and accident database

ISL : Institut de sondages Laval

ITT : Interruption temporaire de travail

LAB : Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain

LAVIA : Limiteur de vitesse s'adaptant aux vitesses autorisées

LBA : Laboratoire de biomécanique appliquée

LCPC : Laboratoire central des ponts et chaussées

LIVIC : Laboratoire sur les interactions véhicule – infrastructure – conducteur

LOLF : Loi organique relative aux lois de finances

LPC : Laboratoire de psychologie

MA : Département mécanismes d'accidents

ODSR : Observatoire départemental de sécurité routière

OMP : Officier du ministère public

ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière

ORSR : Observatoire régional de sécurité routière

OSEO-ANVAR : Voir ANVAR

PAF : Police aux frontières

PAP : Permis à points

PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière

PDU : Plan de déplacements urbains

PIB : Produit intérieur brut

PFUE : Présidence française de l'union européenne

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

PV : Procès-verbal

PTAC : Poids total autorisé en charge

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RC : Responsabilité civile

RD : Routes départementales

REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier

RN : Routes nationales

SAMU : Service d'aide médicale urgente

SETRA : Service d'études techniques des routes et autoroutes

SIG : Système d'information géographique

SMUR : Service mobile d'urgence et de réanimation

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SNPC : Service national du permis de conduire

SOFRES : Société française de sondages et d'études de marché

SURE : Sécurité des usagers sur les routes existantes

TAC : Taux d'alcoolémie connu

TAI : Taux d'alcoolémie inconnu

TCP : Transport en commun des personnes

TIG : Travail d'intérêt général

TIV : Temps intervéhiculaire

TMD : Transport de marchandises dangereuses

UBM : United business media

UE : Union européenne

UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique transport – travail – environnement

VAO : Verbalisation assistée par ordinateur