

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

B I L A N D E L ' A N N É E 2 0 0 8

Observatoire national interministériel de sécurité routière
Place des degrés
Tour Pascal B
92045 PARIS La Défense Cedex
Tél : 01 40 81 80 42
Fax : 01 40 81 80 99
Mél : onisr.dscr@equipement.gouv.fr
Site : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire/

© La Documentation française, Paris, 2009

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

Depuis 2002, le nombre de personnes tuées sur les routes a pratiquement diminué de moitié en France. Cette évolution encourageante s'est poursuivie en 2008, pour la septième année consécutive, avec une baisse généralisée de l'accidentalité routière : baisse du nombre de personnes tuées de 8,2 % ; baisse du nombre d'accidents corporels de 8,4 % ; baisse du nombre de blessés de 9,2 % ; baisse du nombre de blessés graves de 9 %. La baisse est constatée pour l'ensemble des modes de transport, pour l'ensemble des classes d'âge et sur tous les réseaux routiers. Par ailleurs, pour la première fois, le nombre de personnes blessées passe sous le seuil des 100 000.

Ces progrès attestent que les Français se montrent plus respectueux du Code de la route. Ainsi, en six ans, plus de 12 000 vies ont été sauvées sur les routes grâce à la modification de nos comportements. Ces résultats témoignent que l'accidentologie routière n'est pas une fatalité.

Néanmoins, en 2008, 4 443 personnes ont perdu la vie sur les routes de France dont 4 275 pour la France métropolitaine, attestant que nous avons encore d'importantes marges de progrès.

Il est nécessaire de poursuivre les efforts engagés pour éviter davantage ces destins brisés.

La lutte contre l'insécurité routière demeure un combat permanent, et une préoccupation prioritaire du Gouvernement. Le Président de la République a fixé un cap ambitieux : passer sous le seuil des 3 000 personnes tuées par an d'ici à 2012.

Nous devons faire de nouveaux progrès, en poursuivant d'abord la lutte contre l'alcool au volant et la sécurisation de la conduite des jeunes, selon le plan d'action qu'a fixé le Gouvernement lors des deux derniers Comités interministériels de la sécurité routière présidés par le Premier ministre.

La mobilité routière dépasse nos frontières et ce combat doit aussi être mené dans toute l'Europe. Lors de la Présidence française de l'Union européenne, la France a donné une impulsion particulière à la lutte contre l'insécurité et l'impunité sur les routes. Elle entend continuer à se mobiliser sur ce chantier avec la même détermination.

Relever les défis de la sécurité routière suppose avant tout que les mentalités évoluent en profondeur. Il faut aller au-delà du simple respect des règles en adoptant à tout instant un principe de prudence, particulièrement envers les citoyens les plus vulnérables. Penser aux autres, c'est aussi adopter une écoconduite, contribuant à la baisse des accidents tout en diminuant la consommation de carburant et l'émission de gaz à effet de serre.

La sécurité routière contribue ainsi naturellement à protéger la vie des générations actuelles et futures. L'étendre, c'est permettre à la France de devenir le fer de lance d'une nouvelle conception du rapport à la route et à la rue où « conduite responsable » rime avec « développement durable ».

Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'État chargé des Transports

Jean-Louis BORLOO
Ministre d'État, ministre de l'Écologie,
de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer,
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat



R

Remerciements

Le présent document a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), organisme rattaché à la Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR).

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.

La délégation tient particulièrement à remercier :

- la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ;
- la Direction générale de la police nationale (DGPN) ;

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

Ainsi que :

- Olivier Forget, chef de la section sécurité routière à la Direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) au ministère de l'Intérieur (chapitres III-6 et III-7) ;
- 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 (chapitre III-8) ;
- Thi-Phuong-Tram Simonet, chargée d'études statistiques en sécurité routière au Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) (chapitre I-3) ;
- Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye, chercheuses à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) (chapitre III-9) ;
- Béatrice Gatterer, responsable d'études statistiques et actuarielles à la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) (chapitre II-9).

La rédaction du présent document a été coordonnée par :

- Jean Chapelon, secrétaire général de l'Observatoire ;
- Christian Machu, chargé de mission.

Ont participé au sein de l'observatoire à la rédaction :

- Serge Boyer, chargé d'études (chapitres I-2, III-1, III-2 et III-3) ;
- Fabienne Dran, secrétaire (mise en forme du document) ;
- Colette Décamme, assistante (traitement du fichier national des accidents – exploitations statistiques) ;
- Jean-Pascal Lavielle, chargé d'études (chapitres II-1, II-4, II-5 et II-6) ;
- Clarisse Magnékou, stagiaire, IRA de Lille (rédactionnel, graphisme) ;
- Thierry Patron, chargé d'études (chapitres I-6, II-7 et II-8, III-4 et IV-2) ;
- Pierre Sibi, chargé d'études (chapitres II-2, II-3, III-5, III-7 et IV-1).



Avertissement

- Pour en faciliter la lecture et pour permettre une diffusion plus rapide, la version 2008 du rapport *La sécurité routière en France : bilan de l'année* se présente sous une forme allégée par rapport aux années précédentes.
- Ont été raccourcis en particulier le chapitre « études et recherche » où seuls les titres sont mentionnés, le chapitre « conséquences sur la santé des accidents » où seul un résumé est présenté ou le chapitre « vitesse » où certaines mesures sur les poids lourds ont été supprimées de la version papier.
- De même par souci de simplification, **seules les données métropole et DOM** sont présentées dans les résultats détaillés.
- Mais soulignons que les trois chapitres en question (vitesse, conséquences sur la santé des accidents et études et recherche) sont présentés dans leur forme complète sur le site internet de l'Observatoire : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire



Sommaire

Avant-propos	3
Remerciements	5
Avertissement	6

I SYNTHÈSE

I-1 Analyse de l'année 2008	11
I-2 Les grandes données de l'accidentologie	14
I-3 L'analyse conjoncturelle	24
I-4 Exposition au risque	28
I-5 Actions des pouvoirs publics	32
I-6 Comparaisons européennes	39

II RÉSULTATS DÉTAILLÉS

II-1 Évolution du nombre de victimes par classes d'âge et par catégories d'usagers	55
II-2 L'accidentologie des départements	59
II-3 L'accidentologie des régions	68
II-4 Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux et selon le milieu (urbain/rase campagne)	70
II-5 Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2008	73
II-6 Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2008	74
II-7 Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2008	75
II-8 La responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2008	80
II-9 La responsabilité civile dans les accidents matériels et corporels	83

III LES USAGERS ET LEURS COMPORTEMENTS

III-1 Les vitesses pratiquées	87
III-2 Les interdistances	93
III-3 Ceinture de sécurité	95
III-4 Alcool et accidents de la route	99

III-5 Le téléphone portable au volant	108
III-6 Les principales infractions au Code de la route en 2008	111
III-7 Le permis à points en 2008	115
III-8 Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2007	123
III-9 Les conséquences sur la santé des accidents de la route	131

IV ANNEXE

IV-1 Études et recherches	139
IV-2 Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière	147
IV-3 Méthodologie des mesures de vitesses et d'interdistances	154
IV-4 Les acteurs de la sécurité routière	156
IV-5 Les grandes dates de la sécurité routière	163
IV-6 Index des sigles contenus dans le bilan	168



Synthèse



A

Analyse de l'année 2008

Sur l'ensemble du territoire français (Métropole et DOM), le bilan annuel de l'accidentalité routière en 2008 comparé à celui de 2007, indique que :

- **la mortalité a reculé de 8,2 %** en 2008 sur les routes en France, portant à 4 443 le nombre de personnes tuées. Avec cette septième année de baisse consécutive, ce nombre a été réduit pratiquement de moitié depuis 2002 (- 44,3 %) ;

- 76 767 accidents corporels ont été enregistrés soit une baisse de 8,4 % par rapport à l'année 2007 et de 29,3 % par rapport à 2002 ;

- 96 905 personnes ont été blessées soit un recul de 9,2 % par rapport à 2007 et de 31,8 % depuis 2002 ;

- parmi ces personnes blessées, 36 179 ont été hospitalisées soit une baisse de 9 % par rapport à 2007.

Sur la métropole seule, les chiffres correspondants sont de 74 487 accidents corporels (- 8,3 % par rapport à 2007), 4 275 personnes tuées (- 7,5 %), 93 788 blessés (9,1 %) dont 34 965 hospitalisées (- 9,5 %) et 58 833 blessées légèrement (- 8,9 %).

Tous les indicateurs de sécurité sont à la baisse, essentiellement grâce à la réduction des vitesses pratiquées mais avec des nuances selon les classes d'âge et les catégories d'usagers. Ainsi, la mortalité des usagers de deux-roues, particulièrement dans la tranche d'âge des 25-44 ans, reste préoccupante malgré une baisse de 5,4 % en 2008.

La conduite sous l'emprise de l'alcool est la première cause infractionnelle de mortalité au volant. Elle ne marque pas de progrès en 2008. Or, la vie de plus de 1 200 personnes aurait pu être préservée en l'absence d'un dépassement du taux légal d'alcool.

En revanche, la baisse des vitesses moyennes pratiquées sur les routes se poursuit. **210 vies ont été épargnées**

en 2008 par la baisse de la vitesse de l'ordre de 1 km/h par rapport à 2007. Cette baisse dépasse les 11 % depuis 2002. 800 vies auraient pu être encore sauvées si les limitations de vitesse étaient strictement respectées.

Le taux du **port de la ceinture** progresse encore en 2008. Sur les huit premiers mois de l'année, par rapport à la période comparable de 2007, il est ainsi passé de 97,7 % à 98 % aux places avant des véhicules de tourisme et de 82,8 % à 84,5 % aux places arrière. On a par ailleurs calculé que ce sont près de 360 vies (8,3 %) qui auraient pu être sauvées en 2008 grâce à un port systématique de la ceinture.

La distraction au volant est une cause majeure d'accidents, en particulier téléphoner au volant. Cette pratique représente la quatrième cause de mortalité infractionnelle après le taux d'alcool positif, le dépassement des limitations de vitesse et le non-port de la ceinture.

En 2008, le nombre des infractions sanctionnées d'un retrait de points ne progresse que de 1 %. Par ailleurs, plus de 1,7 million de titulaires du permis de conduire ont pu rétablir leur nombre initial de 12 points, démontrant en cela l'effet pédagogique du permis à points.

À l'exception du port de la ceinture, les infractions progressent de façon significative : + 12 % pour la vitesse, + 6 % pour les règles de conduite, essentiellement en raison de la recrudescence de l'usage du téléphone portable au volant.

L'insécurité routière représente toutefois encore près de la moitié de l'activité des tribunaux correctionnels.

Le coût de cette insécurité a légèrement baissé en 2008 de 3 %. Il pèse cependant plus de 24 milliards d'euros à la société.

Le bilan 2008 sur le territoire français (métropole et départements d'outre-mer) s'établit comme suit :

- 76 767 accidents corporels dont 4 092 accidents mortels ;
- 4 443 personnes tuées (à trente jours) ;
- 96 905 personnes blessées dont 36 179 personnes blessées hospitalisées.

Ce bilan marque une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2007 : 8,2 % du nombre des personnes tuées, 9 % du nombre de blessés hospitalisés, 9,3 % du nombre de blessés légers et 8,4 % du nombre des accidents corporels. Le nombre d'accidents mortels baisse également mais légèrement moins (– 4 %).

À l'issue de cette **septième année de baisse** consécutive de la mortalité routière, **le nombre de personnes tuées sur les routes en France a été réduit de 44,3 % depuis 2002.**

Tous les autres indicateurs utilisés dans les analyses de sécurité routière vont dans le même sens favorable. Ainsi, **le risque d'être tué sur les routes a également été pratiquement divisé par deux depuis 2002** (voir chapitre I-4).

La France, selon l'indicateur « personnes tuées par million d'habitants », améliore son **rang au niveau européen**. Elle se classe depuis 2007 au huitième rang sur les vingt-sept pays de l'Union européenne (voir chapitre I-6).

L'analyse conjoncturelle (chapitre I-3) met en évidence, après les fortes baisses fin 2002 (– 21 %) et fin novembre 2003 (– 10 %), une tendance à la baisse de la mortalité avec une pente de 2,1 % entre 2003 et 2006 ; puis une cassure s'opère en janvier 2006 avec une nouvelle pente plus forte de l'ordre de 7 %. Cependant, on note depuis juin 2008 une tendance à la hausse sans doute liée en partie à la remontée du trafic si on se fie à l'indicateur de trafic du réseau routier national qui remonte depuis septembre 2009.

Dans le détail, il faut noter principalement :

– **L'évolution différenciée de la mortalité selon la classed'âge et la catégorie d'usagers** (voir chapitre II-1) : toutes les catégories d'usagers bénéficient d'une amélioration de la sécurité routière à l'exception des piétons (+ 1,4 %). Les deux-roues motorisés en bénéficient avec – 4,3 % pour les motocyclistes et – 14 % pour les cyclomoteurs sans pour autant rattraper le retard accumulé depuis 2002 au regard de la baisse générale de la mortalité (baisse de 22 % pour les premiers et de 25,3 pour les seconds). Le nombre de tués usagers des véhicules de tourisme poursuit sa baisse : – 11 % en 2008, soit – 55,1 % depuis 2002.

– Toutes les classes d'âge bénéficient d'une amélioration de la sécurité routière en 2008, particulièrement les 0-14 ans avec une baisse de la mortalité de 24,7 % en 2008. À noter la mortalité des usagers de deux-roues à moteur de la classe d'âge 25-44 ans qui a à peine baissé depuis 2002 malgré une légère baisse en 2008 de 5,4 %.

– Les chapitres II-2 et II-3 mettent en évidence la **grande disparité** de la mortalité routière entre **départements et régions** selon différents paramètres sociogéographiques. Plus des deux tiers de ces entités connaissent des progrès en 2008. Tous les départements ont connu des baisses

importantes de la mortalité depuis 2002 mais certains départements possédant pourtant des caractéristiques similaires montrent des tendances différentes.

– **Deux tiers des personnes tuées sur les routes le sont en rase campagne**. Cette proportion diminue légèrement au détriment du milieu urbain depuis 2002 même si 2008 a été plus favorable à ce milieu. Ainsi, en 2008 la réduction de la mortalité est de – 9,7 % en ville et de – 7,5 % hors des agglomérations. Une analyse plus fine montre que les progrès enregistrés ces dernières années semblent avoir moins concerné dans le milieu urbain les voiries communales (voir chapitre II-4). C'est sur ces voies que la réduction de la mortalité est la moins forte en 2008 (– 5,1 %).

– La répartition de la mortalité selon le type d'accident reste stable d'une année sur l'autre. Ainsi, plus d'une personne tuée sur trois l'est à la suite d'un accident sans tiers. Cependant on note que le nombre de personnes tuées dans les **collisions par le côté a été réduit de près des deux tiers depuis 2002**. Cette baisse se poursuit en 2008 avec – 15,8 % (voir chapitre II-5).

– Plus d'une personne sur trois est tuée à la suite d'un accident contre un **obstacle fixe**. 11 % des personnes tuées en 2008 sur les routes l'ont été **contre un arbre**. Cette proportion n'a pratiquement pas évolué depuis dix ans malgré les efforts entrepris en la matière (voir chapitre II-6).

– Les conducteurs **sans permis et/ou sans assurance** sont plus impliqués dans des **accidents mortels**. Leur part est passée de 1,9 % en 1998 à 4,1 % en 2008. Les motocyclettes sont particulièrement concernées (voir chapitre II-7).

– L'analyse de la **responsabilité** des usagers impliqués dans un accident corporel montre que celle des conducteurs de camionnettes est plus souvent engagée ainsi que celle des conducteurs de 15-24 ans et de plus de 65 ans. Ce constat n'évolue guère au cours des ans (voir chapitre II-8).

Au niveau des comportements, il faut noter principalement :

– Si **aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool positif**, plus de 1 100 vies (25,4 %) auraient pu être épargnées en 2008. Dans près de 90 % des accidents mortels impliquant un conducteur avec un taux d'alcool positif, ce taux est supérieur à 0,8 g/l et dans plus d'un cas sur deux, il est supérieur à 1,5 g/l. Plus de 90 % des accidents mortels en présence d'alcool concernent un conducteur masculin.

En 2008, la proportion des conducteurs de la catégorie d'âge 18-24 ans dans les accidents mortels en présence d'alcool est de 24 % ; elle est de 19 % pour la catégorie 25-44 ans. On remarque aussi la présence fréquente d'alcool dans les accidents mortels concernant les cyclomoteurs et les motocyclettes (voir chapitre III-4).

– **La baisse des vitesses moyennes se poursuit en 2008** (voir chapitre III-1). Elle passe de 81,5 km/h en 2007 à 80,6 km/h. On évalue que cette réduction a permis de sauver 210 vies. Depuis 2002, c'est une réduction de près de 10 km/h qui a été obtenue.

En ce qui concerne les dépassements de + 10 km/h, pour les véhicules de tourisme, ils étaient supérieurs à 40 % il y a dix ans, ils ont été ramenés à moins de 20 % en 2004. Ils se situent encore à 11 % en 2008.

Ces indicateurs ne marquent pas les mêmes progrès pour les motocyclistes. Ainsi, les vitesses pratiquées par ces conducteurs sont supérieures de 4 km/h sur autoroute et de 6 km/h sur les routes nationales.

L'excès de vitesse reste encore une cause majeure de la mortalité routière. Si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse, **environ 18,5 % soit 800 vies auraient pu être encore épargnées.**

– **Le taux du port de la ceinture à l'avant** atteint depuis quelques années pratiquement les **100 %**. Seules quelques grandes agglomérations de province présentent des taux de non-port de plus de 5 %. Plus de 400 vies auraient pu être sauvées grâce à un port systématique de la ceinture, notamment à l'arrière où le taux de port, malgré un léger progrès en 2008, n'est encore que de 84,5 % (voir chapitre III-3).

– **La distraction** est une cause majeure d'accidents. Les méfaits de l'utilisation du **téléphone portable** le démontrent. Les résultats des observations menées en 2007 montrent que l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant n'est pas une pratique rare. L'enjeu actuel pour la distraction au volant que constitue le seul téléphone tenu en main a été estimé entre 6 à 7 % des accidents corporels (voir chapitre III-5).

– **Les distances de sécurité restent mal respectées.** Près d'un tiers des conducteurs ne laisse pas les deux secondes nécessaires. Près de 5 % laissent moins d'une seconde (voir chapitre III-2). Plus de 200 personnes ont été tuées en 2008 dans une collision par l'arrière.

– **En dix ans, le nombre des délits routiers constatés a doublé** (voir chapitre III-6). Parmi les 548 785 délits enregistrés en 2008, un tiers constitue des infractions relatives à l'alcoolémie au volant. Quant aux contraventions, leur nombre (20 420 310) augmente de 4,7 % essentiellement par l'augmentation du nombre d'infractions à la vitesse enregistrées dans le cadre des contrôles fixes et mobiles. Avec 9 093 190 contraventions enregistrées, le contrôle automatisé et le contrôle traditionnel de la vitesse représentent en effet 44,5 % de l'ensemble des contraventions contre 39,2 % en 2007, soit une progression de 12 %.

Le nombre global de contraventions aux règles de conduite (1 122 130) poursuit sa hausse constatée en 2007 (+ 7 %), notamment en raison des contrôles portant sur l'usage du téléphone mobile au volant.

Le nombre de contrôles de l'alcoolémie est passé de 11 230 014 à 11 743 065 soit 4 % d'augmentation par rapport à 2007. Ces contrôles ont été multipliés par cinq en dix ans. 3,2 % se sont révélés positifs. Le nombre de contraventions résultant de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique inférieur à 0,8 g/l de sang progresse de 99 114 à 100 621, soit 1,5 % d'augmentation.

– **Près de 6 millions d'infractions ont été sanctionnées d'un retrait de points en 2008 soit l'équivalent de près de 9 millions de points** (voir chapitre III-7).

Si le nombre d'infractions sanctionnées d'un retrait de points augmente de 1 %, le nombre de points retirés baisse de 0,5 % par rapport à 2007, à comparer avec les progressions des années antérieures : + 19,3 % en 2007, + 7 % en 2006, + 16 % en 2005 et + 44 % en 2004.

98 057 permis de conduire ont ainsi été invalidés soit une progression de 11 % par rapport à 2007 : puisque plus de 85 % de ceux qui ont perdu leur permis ont fait au moins une infraction à 4 points ou plus. Toutefois, les conducteurs sans points sur leur permis représentent moins de 0,3 % du total des détenteurs du permis.

À l'opposé, le nombre de conducteurs ayant récupéré tous leurs points est fortement en hausse de 25 % soit 1 782 391 permis.

75 % des conducteurs ont tous leurs points et près de 90 % ont 10 points et plus.

– **Près de 45 % des condamnations prononcées en 2007 pour délits et contravention de 5^e classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière** (voir chapitre III-8).

Plus du quart de ces condamnations sanctionnent un manquement aux règles de la conduite. La conduite en état alcoolique domine largement le premier groupe de condamnations avec près de 160 000 condamnations soit 9 % de plus qu'en 2006 et 50 % de plus qu'en 2000.

Les condamnations pour homicides involontaires résultant d'une infraction sont en baisse depuis 2002 dans les mêmes proportions que la baisse de la mortalité enregistrée pendant la même période. En 2008, ils étaient 1 113 soit environ un accident mortel sur quatre, dont 22 % résultaient d'une infraction à l'alcool.



Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre est une introduction aux résultats de l'année 2008 (les données se rapportant à d'autres années sont signalées). Il présente les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. La plupart de ces données présentées ci-dessous sont détaillées dans la suite du document.

OBJET DE L'ANALYSE

Le fichier accidents. Nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des fiches bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC) qui sont remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel. On se reportera, pour cet aspect, à l'annexe IV-2 qui traite du fichier des accidents corporels.

Une nécessité : évaluer le risque. La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à évaluer le risque c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable (voir le chapitre I-3). 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

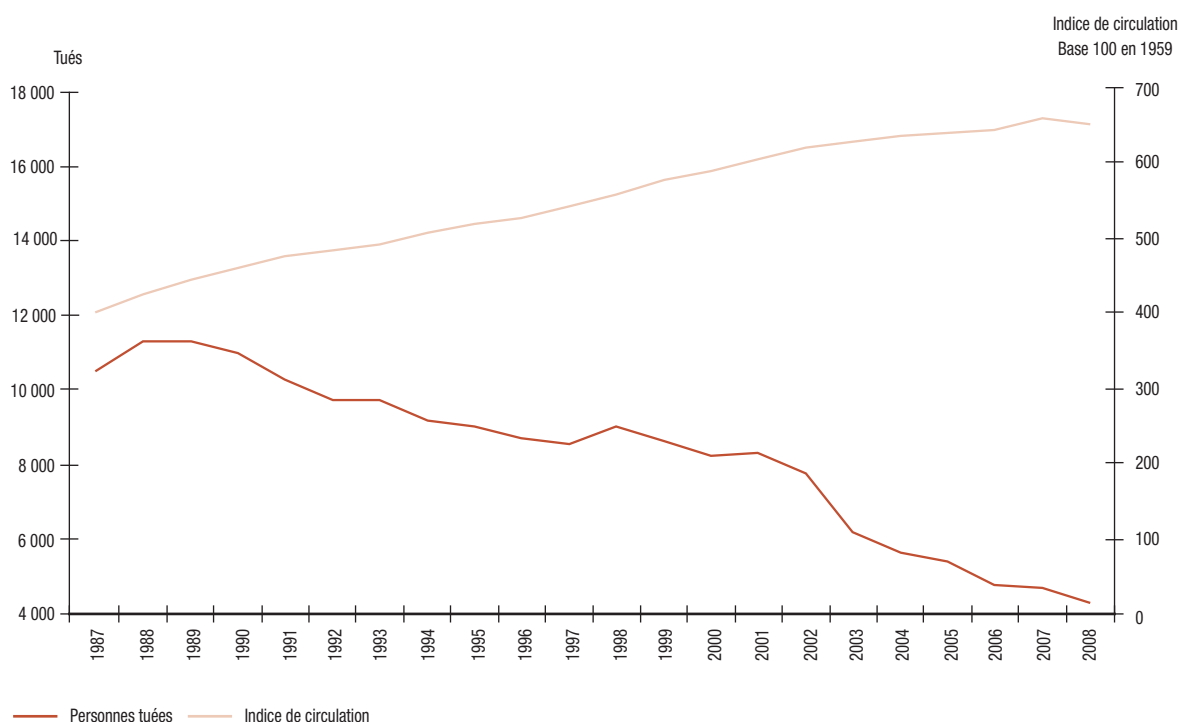
d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

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.

TENDANCE DU LONG TERME

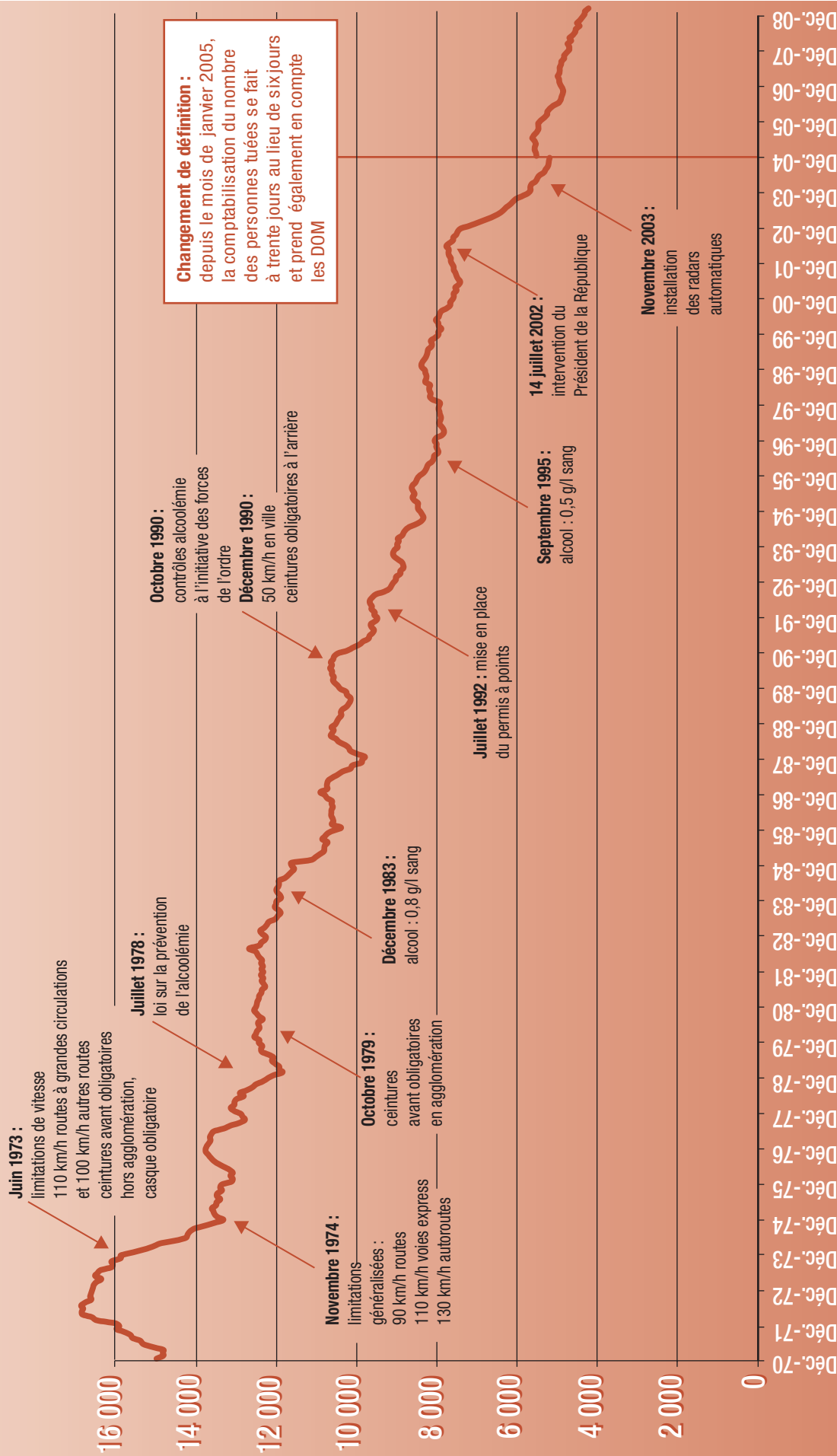
Le graphique p. 15 donne l'évolution du nombre de personnes tuées de 1970 à 2008 en pointant quelques grandes dates de la sécurité routière (voir le chapitre IV-4).

Entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués ressort à 2,2 %. Entre 2001 et 2006 on constate 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. Après un ralentissement en 2007 (baisse de 1,9 % seulement), le rythme de la baisse s'est de nouveau accéléré en 2008 avec une baisse de 8,2 % (voir chapitre I-3).



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Évolution du nombre de tués 1970-2008 (moyenne glissante sur 12 mois)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

En six ans, entre 2002 et 2008, le gain s'élève à - 44,4 % pour les personnes tuées et - 31,8 % pour les personnes blessées. Le gain cumulé depuis 2002 est estimé à 12 000 vies sauvées et 120 blessés épargnés.

Le second graphique compare cette évolution avec l'indice de circulation, la courbe d'évolution des personnes tuées s'inversant par rapport à celle du trafic à partir de 1986.

Le tableau suivant donne le bilan des vingt dernières années. Sur la base des données du Registre de Lyon, pour une personne tuée, on a une personne blessée très grave avec de lourdes séquelles (voir chapitre III-9).

Rappel du bilan de 1987 à 2004 (uniquement France métropolitaine)

	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
2004	85 390	- 5,4	5 168	4 766	- 16,8	17 435	91 292	108 727	- 6,2	5,58

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Bilan de 2004 à 2008 (France entière)

	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 %	
<i>2004 Recalculé</i>	85 390	- 5,4		5 593				108 366		6,55
2005*	87 026	- 1,0	5 068	5 543	- 4,9	40 792	70 891	111 683	- 0,3	6,37
2006	82 993	- 4,6	4 530	4 942	- 10,8	41 869	64 111	105 980	- 5,5	5,95
2007	83 850	+ 1,0	4 466	4 838	- 2,1	39 754	66 955	106 709	- 5,6	5,77
2008	76 767	- 8,4	4 092	4 443	- 8,2	36 179	60 726	96 905	- 5,7	5,79

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

* Depuis 2005 = résultat France entière (métropole plus DOM).

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

Personnes tuées	1998	2008
Piétons	11,7 %	13,1 %
Cyclistes	3,6 %	3,6 %
Cyclomotoristes	4,9 %	7,0 %
Motocyclistes	10,7 %	19,0 %
Usagers de VL	65,1 %	50,88 %
Usagers de VUL	1,7 %	3,1 %
Usagers de PL	1,3 %	1,7 %
Autres usagers	1,0 %	1,8 %

Les « autres » modes de déplacement sont principalement les voiturettes et les autocars.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

L'évolution dans le temps de la répartition des personnes tuées par modes de déplacement résulte d'une part de l'évolution de ceux-ci : stagnation de la proportion des usagers de voitures de tourisme ; hausse de celle des autres catégories et principalement des piétons, des occupants de camionnettes et des motocyclistes. Elle résulte d'autre part de la réduction des vitesses résultant de leur contrôle automatisé qui a un impact différent selon les catégories d'usagers (voir chapitre II-1).

L'importance du risque des deux-roues motorisés

Chiffres 2008	Personnes tuées	Tués par million de véhicules*	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	313	251	125
Motocyclettes	844	669	143
VL	2 256	73	6
PL	76	137	3

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

Sources : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents plus 46^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

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

Les **poids lourds** représentent 5,1 % des kilomètres parcourus et seulement 3,5 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 10,2 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru, moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 13,6 % des tués dont 1,7 % sont occupants du PL. Globalement le trafic PL augmente comme celui des véhicules légers, par contre le trafic des poids lourds étrangers augmente, lui, beaucoup plus vite que le trafic des poids lourds français. Il a atteint en 2008 28,8 % du trafic total des poids lourds.

Les **motocyclettes** ne représentent que 1,1 % du trafic mais 15,9 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels comme dans les accidents mortels et 19 % des victimes tuées.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût (79 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 49 % 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 2008, 57,5 % du total des accidents de motos, et 39,0 % des accidents de VL.

Le cyclomoteur est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 35 % des tués cyclomotoristes. 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 3,4 millions de vélos vendus en France en 2008). Par ailleurs on assiste au développement du « VAE », le vélo à assistance électrique dont 15 700 unités ont été vendues en France en 2008 contre 9 700 en 2007. Enfin, la plupart des grandes villes développent des systèmes de mise à disposition de vélo en libre-service.

Les **accidents de piétons** ne sont pas qu'un phénomène urbain : 31,5 % des piétons tués le sont en dehors des agglomérations.

L'âge du véhicule

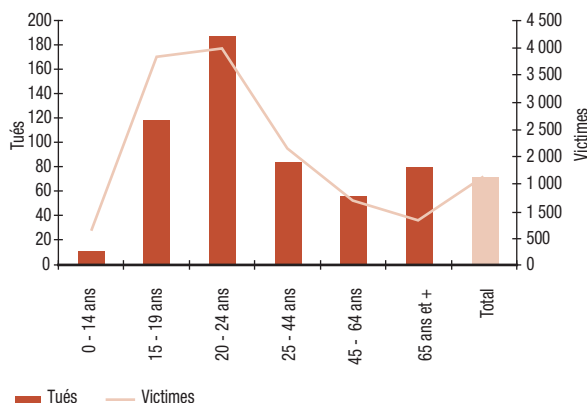
Une étude réalisée à partir de données de fin 2006 montre que les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent près de 30 % du total des kilomètres parcourus, et sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. Le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de la circulation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



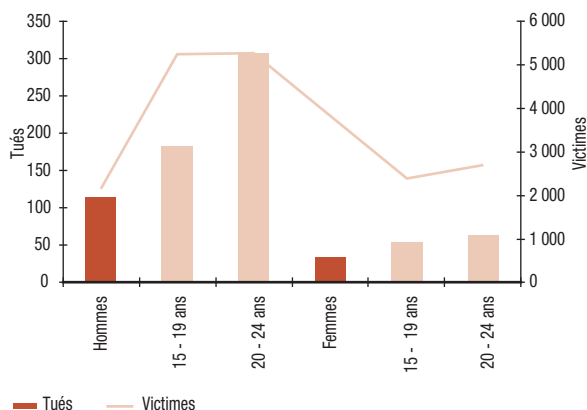
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (59 % contre 45 % pour le reste de la population) et le week-end (39 % contre 35 %).

En fonction du sexe

Nombre de victimes et de personnes tuées par million d'individus par classe d'âge et par sexe chez les moins de 25 ans



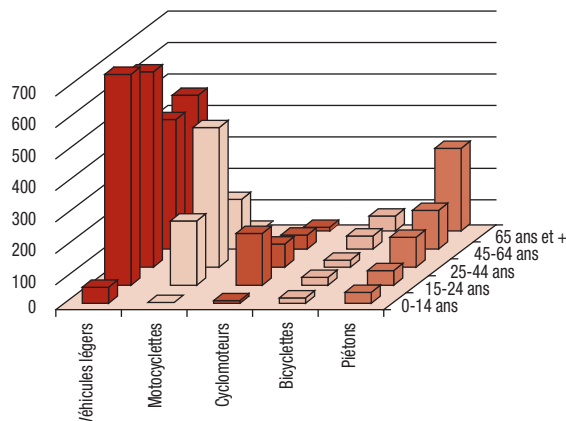
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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.

Les femmes ont environ **trois fois moins de risque d'être tuées et deux fois moins d'être blessées** dans un accident de la route que les hommes.

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

Personnes tuées par catégories d'usagers en fonction de l'âge



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

% 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	6,2 %	8,3 %	16,9 %	21,9 %	46,7 %	100 %
Bicyclettes	11,3 %	16,4 %	14,5 %	27,0 %	30,8 %	100 %
Cyclomoteurs	2,9 %	54,3 %	24,3 %	14,7 %	3,8 %	100 %
Motocyclettes	0,4 %	25,0 %	54,3 %	19,3 %	1,1 %	100 %
Véhicules légers	2,3 %	30,7 %	28,4 %	18,8 %	19,7 %	100 %
Poids lourds	0,0 %	16,1 %	42,5 %	35,6 %	5,7 %	100 %

* Hors âge indéterminé.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 (voir chapitre II-1).

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 en 2008, 12,6 % de la population mais 26,6 % des personnes tuées 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)¹.

Cependant on constate que le **rapport de personnes tuées pour 100 000 individus entre les jeunes et le reste de la population** est le même en France et dans les autres pays européens (de l'ordre de 2) et qu'il n'a quasiment pas bougé en France de 2002 à 2008 malgré la forte baisse des tués, passant de 25,6 % à 26,4 %, ce qui signifie que ce qui a le plus fait diminuer la mortalité des jeunes sur la route ce sont les mesures générales de réduction de la vitesse. En particulier, l'introduction du permis probatoire en mars 2004 n'a pas changé ce rapport.

1. Données INSERM 2004.

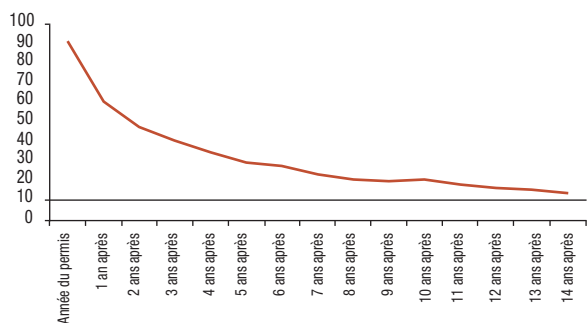
Les personnes âgées. Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides. Les personnes âgées de 65 ans ou plus représentent 46,7 % des piétons tués et 30,8 % 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 était en 2008, 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 1,5 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 l'agglomération lilloise. On observe un taux de 1,5 à Paris.

L'ancienneté du permis. Le manque d'expérience de la conduite représente un facteur de risque important qui concerne plus fortement les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans. On constate que le risque d'être impliqué dans un accident corporel diminue progressivement avec l'expérience du conducteur. Le risque est maximal au cours de la première année de conduite, mais il faut attendre cinq années après l'obtention du permis pour le diviser par trois et sept années pour le diviser par quatre.

Taux de conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel pour 10 000 conducteurs de cette classe d'âge en fonction du nombre d'années après l'obtention du permis de conduire

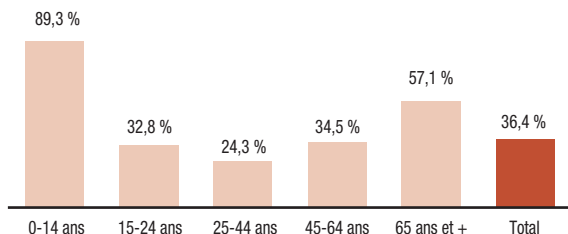


Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les étrangers. Sur le territoire national, les véhicules légers immatriculés à l'étranger représentent 1,7 % des véhicules impliqués dans les accidents alors qu'ils représentent 4 % de la circulation, la principale raison étant qu'ils respectent beaucoup plus la réglementation sur l'alcool au volant.

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



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 %	25,3 %	5,6 %	5,3 %
RN	0,9 %	8,4 %	7,6 %	11,2 %
RD	36,7 %	39,7 %	29,9 %	62,4 %
Autres*	61,2 %	26,6 %	56,8 %	21,2 %

* Essentiellement réseau urbain.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 pays²).

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 56 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne.

Un des grands facteurs des décès sur ces routes de rase campagne sont les obstacles fixes : 1 154 tués en 2008 dont 518 tués sur des arbres ou des poteaux. Les études détaillées d'accidents (EDA) ont montré l'importance d'avoir des accotements qui sont des zones de récupération, notamment dans les virages.

2. 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.

Quant aux autoroutes, elles sont un peu plus de cinq fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus de 0,21 alors que les autres routes de rase campagne ont un taux de 1,17). 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 termes de kilométrage), la grande majorité du réseau de routes nationales est constitué de 2 x 2 voies à chaussée séparée.

Le 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. 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 (30,5 % des tués contre 5,8 % en rase campagne), les motocyclistes (23,8 % contre 17,0 %) et les cyclomotoristes (12,2 % contre 4,9 %).

L'accidentologie des départements. En 2008, on constate un rapport de 31 entre le département qui a le plus de personnes tuées (Bouches-du-Rhône, 156 tués) et ceux qui en ont le moins (Territoire de Belfort et la Lozère, 5 tués). Lorsque l'on regarde le ratio tués par million d'habitants, ce rapport entre la valeur maximale (Loir-et-Cher, 178 tués par million d'habitants) et la valeur minimale (Seine-Saint-Denis, 20 tués par million d'habitants) passe à 9. Pour mieux tenir compte de l'exposition au risque, l'Observatoire calcule un indicateur d'accidentologie locale qui rapporte le nombre de tués aux parcours selon les différents réseaux et le compare à la référence nationale. Sur la période 2004-2008, le rapport entre le département qui a l'IAL le plus élevé (Corse-du-Sud, 1,89) et l'IAL le plus faible (Côte-d'Or, 0,48) est de 4. Enfin le nombre de personnes tuées dans les départements étant relativement faible (environ 40 en moyenne), il n'est pas surprenant de constater que les départements qui ont connu les plus fortes diminutions en 2008 (Isère, Puy-de-Dôme, Vaucluse) sont des départements qui avaient connu des hausses en 2007 et ceux qui ont connu les plus fortes hausses en 2008 (Gironde, Oise, Loir-et-Cher) sont des départements qui avaient connu des diminutions en 2007, à l'exception toutefois de l'Hérault.

LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

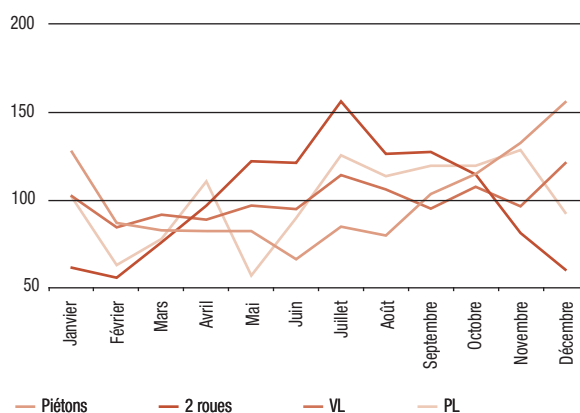
En fonction du mois. Il y a une saisonnalité dans les séries mensuelles avec des mois d'hiver (janvier à mars) à faible accidentalité suivie d'une remontée au printemps qui culmine au cours de l'été et d'une descente progressive au cours de l'automne.

Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic et pour partie aux conditions météo ainsi qu'aux conditions d'éclairage (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.

LES CIRCONSTANCES EN FONCTION DES SAISONS ET SELON LE TYPE D'USAGER

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

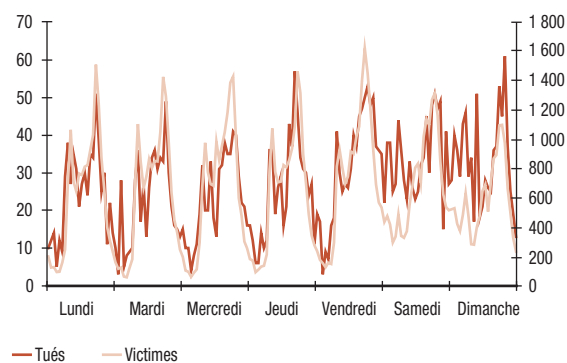


Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 subtil : le mauvais temps a un effet négatif mais il lui correspond une baisse du trafic, particulièrement pour ce qui concerne les usagers vulnérables qui compensent largement cet effet. Néanmoins, les débuts d'averses, notamment après une longue période sèche sont particulièrement accidentogènes.

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



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 35,0 % des blessés hospitalisés et 44,7 % des tués.

Autres paramètres. 14,0 % des accidents se sont produits en 2008 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 84 tués (1,9 % des tués) par temps de brouillard :

- 76,2 % des victimes tuées sont locales³ ;
- 14,1 % des victimes tuées conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 4,8 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident : 20,7 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 16,7 % un véhicule seul avec un piéton, 9,8 % 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 D'ACCIDENTS

L'alcool. L'alcool est le premier facteur d'accidents devant la vitesse. On estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à 2,8 % en circulation, 5,8 % pour les accidents corporels et à 16,5 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 10,2 % (27,9 % 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 **25,4 % le nombre de tués qui auraient été sauvés** en 2008, soit environ 1 200 personnes, si aucun des conducteurs n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif.

La vitesse. (Les données sur la vitesse ne concernent que les huit premiers mois de l'année 2008). Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en léger retrait en 2008, reste un comportement de masse puisque c'est le cas d'environ 34 % des automobilistes, 43 % des conducteurs de poids lourds et 54 % 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 2008 et les PL mais en hausse pour les motos. Ils s'élèvent à 12,1 % pour les véhicules de tourisme (contre 13,7 % en 2007), à 10,6 % pour les poids lourds hors

autoroutes (14,4 % en 2007) et 34,7 % pour les motos (contre 33,6 % en 2007).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec 55 % 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'en cinq ans, entre 2003 et 2008, elle a baissé de près 6,6 kilomètres/heure, passant de 87,2 km/h à 80,6 km/h tous réseaux confondus.

Si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse, ce sont près de 3,9 km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de l'ordre de 18,5 % de tués en moins, c'est-à-dire, si l'on se réfère aux chiffres de l'année 2008, environ 820 vies sauvées.

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 2008, 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 98,9 %. Il était égal à 93,2 % en 1998, dix ans auparavant. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de 22 points : 73,9 % de taux de port en 1998, 95,9 % en 2008.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière, même s'il a encore progressé en 2008 par rapport à 2007 en rase campagne, passant de 86,1 % à 86,7 %. En milieu urbain il est de 79,5 % en 2008, contre 77,8 % en 2007.

On estime par ailleurs à 375 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture (70 % pour les conducteurs, 14 % pour les passagers avant et 16 % 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 2,0 % des conducteurs sont observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille et 0,4 % avec le téléphone seulement tenu en main. 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.

Les feux de jour. Beaucoup d'accidents résultent d'une absence de détection des autres véhicules. L'usage des feux de jour pourrait diminuer de 5 à 6 % le nombre des victimes tuées.

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

Les interdistances. 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 11,4 % (contre 10,0 % en 2007) en régime de circulation dense, défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

Le cannabis. Selon l'enquête stupéfiants et accidents mortels (SAM), environ 2,5 % des accidents mortels auraient pu être évités si tous les conducteurs avaient respecté la législation concernant la consommation de cannabis.

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 %).

Autres facteurs. Outre le téléphone portable, de nombreuses sources de distraction provoquent également un nombre important d'accidents mortels. La fatigue ou la somnolence est relevée dans 2,8 % des accidents mortels.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ

Le coût individuel des accidents

Une étude réalisée en 1991-1992 sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière »⁴ a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculées en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Elle distingue en particulier :

Les coûts marchands directs

Les coûts médicaux et sociaux : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile.

Les coûts matériels : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...

Les frais généraux : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.

Les coûts marchands indirects

Perte de production future des personnes tuées.

Perte de production temporaire des blessés ; des personnes éventuellement emprisonnées suite à l'accident ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage du (des) blessé(s).

Perte de production potentielle de la descendance potentielle des accidentés, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités.

Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

Cas de la personne tuée : préjudice moral, *pretium mortis*, transfert du *pretium doloris* du mort aux héritiers.

Cas du blessé : *pretium doloris*, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet.

Pour 1999, l'actualisation des valeurs 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 (année 2000) pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels.

Le groupe recommande par ailleurs de faire croître la valeur du tué au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête, soit + 4,1 % en 2001, + 2,8 % en 2002, + 2,7 % en 2003, + 2,9 % en 2004, + 2,3 % en 2005, + 3,2 % en 2006, 3 % en 2007 et de 1,2 % en 2008. 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 applique 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, 2,6 % en 2007 et 2,8 % en 2008.

Pour 2008, les valeurs suivantes seront donc utilisées : 1 254 356 euros pour un tué et 6 612 euros pour les dégâts matériels. Par ailleurs, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005,

4. 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.

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 2008, les valeurs utilisées seront donc de 134 451 euros pour un blessé hospitalisé et 5 378 euros pour un blessé léger.

Le coût global de l'insécurité routière en 2008

Estimation du coût des accidents corporels en 2008 (France métropolitaine)

Nombre de tués à trente jours : 4 443 ; coût des tués : 6,6 milliards d'euros.

Nombre de blessés hospitalisés : 36 179 ; coût des blessés hospitalisés : 5,8 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 60 726 ; coût des blessés légers : 0,4 milliard d'euros.

Nombre d'accidents corporels⁵ 76 767 ;

Coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,50 milliard d'euros.

Soit un coût de **13,3 milliards d'euros**.

Estimation du coût des accidents purement matériels en 2008

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 2005 est basée sur une baisse de 0,15 % par rapport à 2006.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2006 est de **11,4 milliards d'euros**.

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 24,70 milliards d'euros en 2008

Le coût de l'insécurité routière a baissé de 3 % par rapport à 2007.

Le bilan des accidents de la route ne se limite pas à des nombres de victimes, tuées ou blessées et à son évaluation monétaire. 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 2008, ce qui représente environ six orphelins pour neuf tués.

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 2009. Il s'agit de programmes de politique (LOLF).

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière s'élève en 2008, à 2 438 millions d'euros. Il serait de 2 570 millions d'euros en 2009.

La répartition entre les différents ministères de l'effort prévu en 2009 est la suivante (en millions d'euros) :

- Écologie, Énergie, Développement durable et Aménagement du territoire : 954 ;
- Défense : 783 ;
- Intérieur, Outre-Mer et Collectivités territoriales : 595 ;
- Justice : 159 ;
- Éducation nationale : 60,5 ;
- Économie, Finances et Emploi : 2,5 ;
- Santé, Jeunesse et Sports : 0,58.

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



L'analyse conjoncturelle

Le présent chapitre a pour but de présenter et expliquer l'évolution conjoncturelle en 2008 à partir des méthodes qui ont été développées au cours des dernières années. Ces méthodes permettent de connaître le plus rapidement possible les évolutions conjoncturelles possibles et de 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-après : les mois d'hiver traditionnellement faiblement accidentogènes, sont suivis d'une lente

Part de chaque mois dans les résultats de l'année (moyenne sur 2004-2008)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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.

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 personnes tuées, 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.

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 GIBOULÉE.

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

L'application de la méthodologie décrite ci-dessus donne pour l'année 2008 et les variations par rapport à 2007 les résultats suivants :

	Données brutes	Équivalent annuel	Variation données brutes	Variation effet météo	Variation équivalent annuel
Janvier	327	4 206	- 17,2 %	- 3,1 %	- 15,8 %
Février	292	4 527	2,1 %	0,8 %	- 0,5 %
Mars	362	5 259	13,8 %	2,1 %	15,6 %
Avril	312	4 418	- 24,1 %	4,1 %	- 27,9 %
Mai	399	4 789	15,3 %	0,6 %	20,4 %
Juin	306	3 505	- 20,5 %	- 0,7 %	- 17,1 %
Juillet	416	3 908	- 13,0 %	4,2 %	- 17,6 %
Août	392	4 380	- 1,8 %	- 2,0 %	5,1 %
Septembre	334	3 712	- 22,0 %	0,5 %	- 22,3 %
Octobre	440	4 533	19,6 %	7,6 %	11,2 %
Novembre	333	4 020	- 15,9 %	0,4 %	- 20,0 %
Décembre	362	3 886	- 11,7 %	- 4,0 %	- 10,3 %

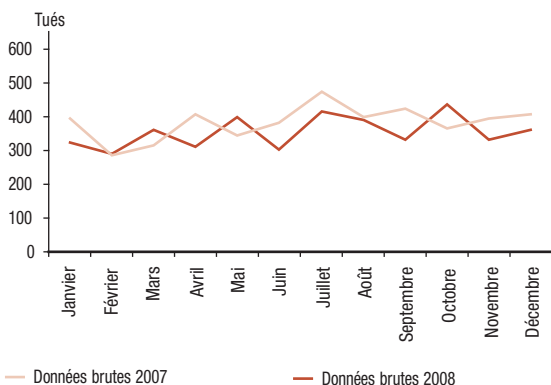
NB : voir plus haut pour la définition de l'équivalent annuel.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 2008

Le graphique ci-dessous donne les résultats de l'année 2008 comparés à ceux de l'année 2007. L'examen des données brutes ne nous permet pas de dégager des tendances très nettes : on a pu ainsi observer de très fortes baisses d'un mois comparé au même mois de l'année précédente en janvier, avril, juin, juillet, septembre, novembre et décembre et de très fortes hausses en mars, mai et octobre.

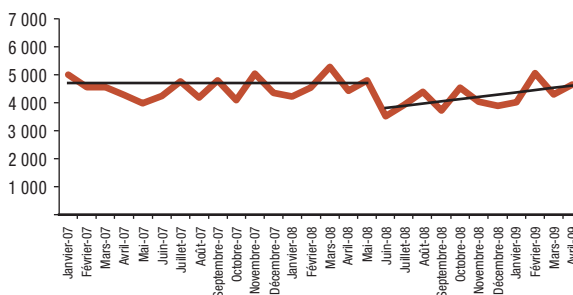
Nombre mensuels de tués en 2007 et 2008



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution en équivalent annuel de données CVS. Il montre en dehors d'un point exceptionnel en avril 2007, une certaine stabilité au cours de l'année 2007 et au début de l'année 2008 aux alentours d'un niveau annuel de 4 700. Juin 2008 a vu une très forte baisse des résultats mais on observe depuis une remontée progressive qui peut être reliée à la remontée des trafics (voir *infra*) et qui fait craindre des résultats plutôt médiocres en 2009.

Équivalent annuel en données CVS



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Cette première analyse peut être affinée en intégrant dans le modèle la tendance structurelle (à long terme) et les ruptures de tendance.

Le graphique ci-après, pour la période janvier 1999 – avril 2009, montre une tendance structurelle en baisse lente (- 2,2 % par an) entrecoupée de deux ruptures de tendance en décembre 2002 et en novembre 2003, puis une accentuation de la baisse à partir du début de 2006.

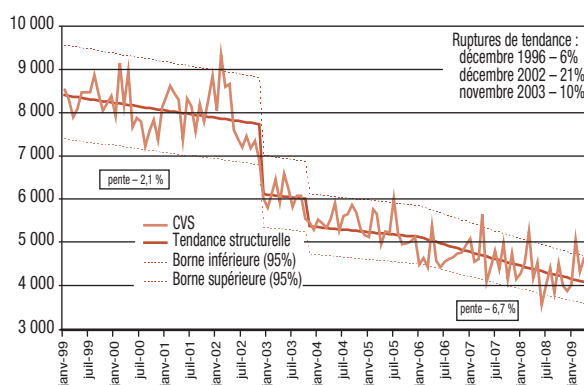
La rupture de tendance de décembre 2002 est très forte : - 21 %. C'est la période de l'annonce prochaine d'une loi sur la sécurité routière avec en particulier le projet d'installation de radars automatiques.

Cette décision a été prise 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 -10% .

Depuis le début de l'année 2006, avec un recul de trois ans, une accentuation de la baisse de la tendance peut être mise en relief, passant de $-2,2\%$ à $-6,7\%$, selon les chiffres de tués mensuels connus à ce jour.

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.

Tués – Ensemble du réseau – janvier 1994 – avril 2009 Valeurs annualisées de CVS et tendance structurelle



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

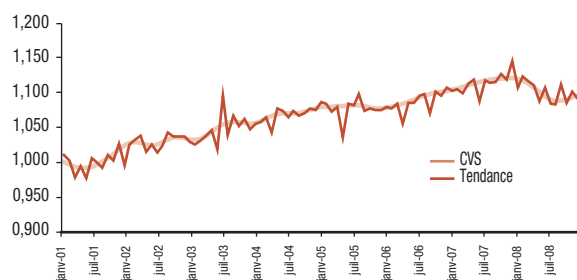
L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC 1994-2008

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 second semestre de 2006 ($+1,2\%$ en 2006).

Depuis 2007 et la décentralisation d'une partie du réseau routier, ces données ne sont plus disponibles que sur le réseau routier national (RRN) restant sous la compétence de l'État.

Le graphique suivant montre l'évolution de l'indice de circulation sur le RRN pour la période de janvier 2001 à décembre 2008, en valeurs corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables.

Indice de circulation sur le RRN



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

On note une inflexion à la baisse qui débute fin 2007 et se poursuit jusqu'en juillet-août 2008. Le trafic se redresse ensuite sur le second semestre de l'année.

La baisse de la tendance à la hausse s'étale ainsi sur la période de renchérissement du prix du carburant qui a duré jusqu'en juin 2008. Le redressement de l'indice sur le second semestre ne permet pourtant pas de retrouver le niveau initial de janvier 2008. Cette reprise atténuée peut être attribuée à la crise économique qui limite les effets positifs habituels d'une baisse des prix pétroliers sur le trafic.

Sur une très 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 la forte augmentation du trafic jusqu'en 2004. Le ralentissement de la hausse du trafic en 2005 et au début de 2006 s'est donc ajouté à l'amélioration des résultats dans cette période.

Pour 2008, l'évolution du nombre de tués suit celle du trafic, avec le même contraste entre le premier et le second semestre.

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 l'évolution des comportements.

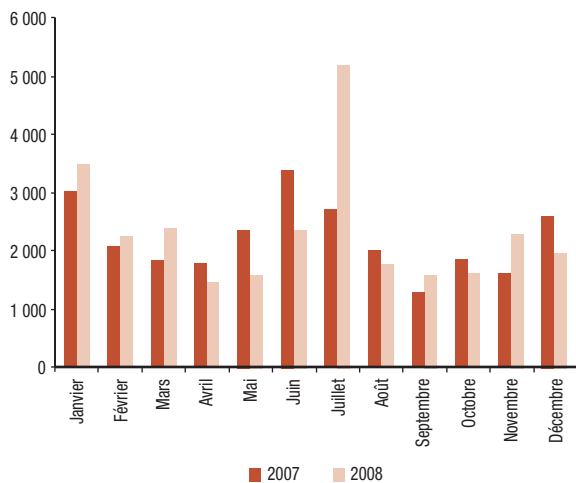
Pour étudier cet effet, nous nous appuyons sur un outil mis en œuvre par la société TNS Média Intelligence : l'UBM.

Le graphique suivant donne le nombre d'UBM pour le thème de la sécurité routière (dont celui de la circulation routière) pour l'année 2008 comparé à 2007.

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.

Unité de bruit médiatique sécurité routière



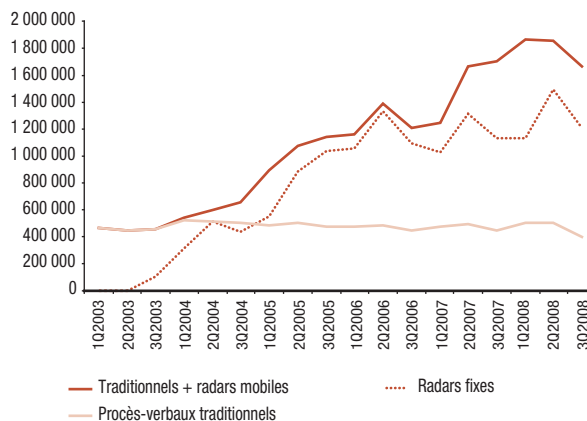
Source : TNS-Sofres.

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 – voir graphique ci-dessus). La pointe de juillet 2007 s'explique par l'accident dramatique du car polonais dans les Alpes. Globalement l'impact médiatique reste à un niveau de l'ordre de 2 200 UBM ce qui est assez important (équivalent de 20 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 le site du Conseil national de la sécurité routière 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.

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



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Cette deuxième catégorie de contrôles a un impact plus fort sur les comportements parce qu'il s'agit de contrôles aléatoires non pré-signalés. Cependant comme ils nécessitent une mise en œuvre opérationnelle par les unités de police ou de gendarmerie, ils peuvent être influencés par un surcroît de travail dans d'autres domaines du maintien de l'ordre.

En conséquence on observe dans le graphique ci-dessus :

- pour les radars fixes, un tassement global depuis l'été 2006 indépendamment des pointes régulières au cours de chaque été dues à l'augmentation du trafic et au fait qu'il s'agit de parcours non habituels pour lesquels les usagers ne connaissent pas l'implantation des radars ;
- pour les contrôles aléatoires, une hausse régulière jusqu'au début 2008 avec une baisse fin 2008 due essentiellement à la baisse des contrôles traditionnels.

Globalement en 2008 par rapport à 2007, on observe une stabilité des contrôles traditionnels (- 0,2 %) et une augmentation des procès-verbaux des radars fixes (+ 10,5 %), très forte pour les radars mobiles (+ 24,1 %).



E

xposition au risque

L'analyse quantitative des enjeux de l'insécurité routière s'appuie sur la connaissance du risque individuel d'être impliqué dans un accident de la circulation et d'être blessé suite à cet accident. Le risque individuel est calculé à partir d'un taux d'implication par unité d'exposition au risque.

L'exposition au risque peut être mesurée au regard de différents paramètres qui correspondent à différents points de vue : la population pour l'approche santé publique, la longueur du réseau pour les gestionnaires, le parc de véhicules et la circulation exprimée en kilomètres parcourus pour les usagers.

LA POPULATION

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est un indicateur de santé publique.

Il a baissé sur les routes métropolitaines en 2008 de 6 points par rapport à 2007.

En six ans, il a été réduit de presque 50 % ramenant la France sous la moyenne européenne (voir chapitre I-6).

C'est la classe d'âge des 18-24 ans qui présente le risque le plus élevé d'être tuée sur les routes, risque presque trois fois supérieur à la classe d'âge des 45-64 ans qui est la moins exposée, si l'on excepte la classe d'âge des 0-14 ans.

Métropole	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2008	Tués par million d'habitants
0-14 ans	131	11 886 124	11
15-17 ans	179	2 370 975	75
18-24 ans	1 005	5 790 067	174
25-44 ans	1 407	17 046 440	83
45-64 ans	895	16 578 710	54
65 ans et plus	826	10 631 166	78
Ensemble	4 443	64 303 482	69

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents ; INSEE.

LE RÉSEAU ROUTIER

Le nombre d'accidents ou de victimes rapportés au nombre de kilomètres de réseau est un indicateur de fréquence souvent utilisé en sécurité routière, notamment pour des comparaisons entre différentes sections de routes. Il en permet d'estimer l'enjeu par rapport à la moyenne nationale.

Au 1^{er} janvier 2009, la longueur totale du réseau routier était estimée à 1 049 062 kilomètres.

La ventilation du réseau par catégorie de voie permet de calculer un taux de référence de personnes tuées pour 1 000 km. Ce taux en 2008 est de 21 sur autoroute (57 en 1998), de 52 sur route nationale (111

en 1998) et de 7 pour les routes départementales (48 en 1998).

L'indicateur également utilisé est le taux d'accidents ou de victimes (nombre d'accidents par milliard de km parcourus). Ce taux permet d'évaluer la sécurité primaire d'une infrastructure, en le comparant avec le taux national de référence correspondant au même type de voie.

La connaissance des trafics par catégorie de voie permet de calculer ce taux de référence. Ainsi, le taux de personnes tuées en 2008 est de 1,9 sur autoroutes. Il était proche de 4,25 en 2002. Il est de 10,7 pour les RN. Il était proche de 19 en 2002.

Sur la base de ce taux de référence, il est possible d'avancer l'affirmation selon laquelle les autoroutes (par conception) sont cinq fois plus sûres que les routes nationales.

Réseaux	Longueur (en kilomètres)	
	1 ^{er} janvier 2008	1 ^{er} janvier 2009
Autoroutes concédées	8 279	8 358
Autoroutes non concédées	2 612	2 612
Routes nationales ¹	9 747	9 592
Routes départementales	377 377 ^e	377 500 ^e
Routes communales (y compris réseau urbain)	628 987	630 000 ^e
Total	1 027 002	1 049 062^e

^e : estimation.

Catégories de routes	Parcours (en milliards de km)	
	2007	2008
Autoroutes concédées	82 (14,6 %)	81,1
Autoroutes non concédées	46 (8,2 %)	36,5
Routes nationales ¹	97 (17,3 %)	46,7
Routes départementales et réseau local urbain	335 (59,8 %)	387,7
Total	560 (100 %)	552

¹ : Ancien réseau routier national, avant la décentralisation de 2006.

Sources : 46^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation. Direction des affaires économiques et internationales/service économie, statistique et prospective.

^e : estimation.

LE PARC DE VÉHICULE

Le nombre d'accidents ou de victimes rapportés au nombre de véhicules en circulation permet de cerner la notion de mobilité et de tenir compte du degré de motorisation, notamment dans les comparaisons internationales. Il présente cependant certains défauts comme celui de ne pas tenir compte du parc de véhicules étrangers circulant en France.

Le parc des quatre-roues motorisés en 2008 a à peine progressé de 1 %. D'ailleurs, les immatriculations de voitures particulières neuves enregistrent une légère baisse (-0,7 %). Le parc des poids lourds a même

baissé de 0,7 % alors que le parc des VUL augmente de 1,2 %.

Il est par contre difficile d'avoir une connaissance prise du parc de deux-roues en circulation, en particulier pour le parc des bicyclettes, ce qui limite les comparaisons entre les différents modes de déplacements en utilisant cet indicateur. De surcroît, il faudrait également connaître le taux d'occupants moyen des véhicules.

Le taux de personnes tuées par million de véhicules de tourisme s'est établi en 2008 à 72. Ce taux a baissé de 11 % pour les voitures particulières par rapport à 2007. Il baisse régulièrement d'année en année. En six ans il a baissé de plus de 54 % alors que le parc a augmenté de plus de 18 %.

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules ¹	Nombre de tués dans les véhicules avec au moins un(e) ²	Estimation du parc au 1 ^{er} janvier 2008	Personnes tuées dans les véhicules par million de véhicules	Personnes tuées dans les accidents avec au moins un(e) ⁶ par million de véhicules
Bicyclettes	148	155	21 000 000 ³	7,0	7,4
Cyclomoteurs	291	312	1 262 000 ⁴	231	247
Motocyclettes	795	859	1 248 000 ⁴	637	688
Voiturettes	22	22	140 000 ⁵	157	157
Voitures de tourisme	2 205	3 238	30 775 000	72	105
Camionnettes	135	399	5 725 000	24	70
Poids lourds	76	599	554 000	137	1 081
Transports en commun	19	78	84 000	—*	—*

* 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.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Évolution du taux de personnes tuées par million de véhicules particuliers

Année	2002	2005	2006	2007	2008
Voitures particulières	26 090	30 000	30 250	30 550	30 775
Taux de personnes tuées par millions de véhicules particuliers	157	102	87	81	72

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

LE NOMBRE DE CONDUCTEURS DANS LA CIRCULATION

Il est impossible d'estimer le nombre de conducteurs circulant à un instant *t* sur les routes.

Par contre, il est possible de connaître le nombre de conducteurs susceptible de conduire un véhicule. Ce chiffre est estimé à partir du nombre de permis de conduire enregistré dans le fichier national.

On remarquera pour 2008 une augmentation sensible du nombre de permis de conduire délivré (+ 5 %).

	2002	2007	2008
Permis AL	5 895	4 203	3 775
Permis A	102 282	102 565	109 568
Permis B	714 685	704 328	735 659
Permis C	26 579	29 940	31 747
Permis D	6 833	6 925	6 534
Permis EC	21 440	31 475	33 450
Total	877 684	879 436	920 733

Source : Direction de la sécurité et de la circulation routière.

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.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Le nombre d'accidents ou de victimes rapportés au nombre de kilomètres parcourus est l'indicateur le plus utilisé en sécurité routière, probablement parce qu'il est le plus pertinent. Cependant, il n'est pas ou mal connu pour certaines catégories de véhicules.

En 2008, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 552 milliards de kilomètres soit une baisse du trafic de 1,4 %.

En première estimation, la circulation routière reprend en 2008 globalement son inflexion à la baisse après une année 2007 en hausse. Cette diminution touche l'ensemble des véhicules : les véhicules particuliers avec - 1,5 %, les véhicules utilitaires légers avec - 0,7 % et particulièrement les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) avec - 4,6 %.

Cette diminution s'explique essentiellement par la décroissance des kilomètres annuels moyens. Les longs comme les courts déplacements semblent aussi bien concernés avec une hypothèse de report modal conforté par la hausse du prix du carburant.

La circulation des voitures de tourisme décroît pour la première fois sur les autoroutes concédées de 0,6 % ainsi que sur l'ensemble du réseau national (- 1,2 %).

La baisse du carburant au second semestre ne s'est pas traduite par une reprise immédiate de la circulation, peut-être à cause de la baisse de l'activité économique.

Le taux de personnes tuées par millions de kilomètres parcourus s'est établi en 2008 à 7,74. Ce taux a baissé de 6 % par rapport à 2007. Il baisse régulièrement d'année en année. En six ans il a baissé de plus de 40 % alors que les parcours sont restés pratiquement stables. Le risque d'être tué dans la circulation a donc été réduit de moitié en moins de dix ans.

Le taux de personnes tuées par millions de kilomètres parcourus par les voitures de tourisme s'est établi en 2008 à 5,75 %. Ce taux a baissé de 7 % pour les voitures particulières par rapport à 2007. Il baisse régulièrement d'année en année. En dix ans il a baissé de plus de 60 % alors que le parc a augmenté d'à peine plus de 5 %.

Catégories de véhicules	Parcours (en milliards de km)	
	2007	2008
Voitures de tourisme immatriculées en France	dont : 398 (71,1 %) – essence : 143 (25,5 %) – gazole : 255 (45,5 %)	dont : 392,2 – essence : 135 – diesel : 257
Utilitaires légers immatriculés en France	93 (16,6 %)	92
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	20 (3,6 %)	19,8
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	28 (5,0 %)	26,5
Bus et cars immatriculés en France	3 (0,5 %)	2,8
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	9 (1,6 %)	9
Autres dont deux-roues à moteur	9 (1,6 %)	9,7
Total	560¹ (100 %)	552

Sources : 46^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation. Direction des affaires économiques et internationales/service économie, statistique et prospective.

Année	2002	2004	2005	2006	2007	2008
Tout trafic	553	560	556	555	560	552
Taux de personnes tuées par milliards de km parcourus	13,1	9,99	9,56	8,48	8,25	7,74
Voitures particulières	401	403	398	396	398	392
Taux de personnes tuées par milliards de km parcourus	11,5	8,45	7,70	6,63	6,19	5,75

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.



ACTIONS 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.

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.

Ce chapitre présente les actions menées au titre de l'année 2008 par la sécurité routière.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 a marqué le début de l'année. Son objectif était de prendre les décisions visant à répondre à l'objectif du Président de la République de passer sous la barre des 3 000 personnes tuées sur les routes d'ici à 2012. Les décisions arrêtées agissent sur tous les leviers : le comportement du conducteur et de son entourage (éducation routière, prévention, contrôle et sanction), le véhicule, l'infrastructure. Elles sont destinées à faire reculer les principaux facteurs de risque routier : alcool, vitesse, ceinture de sécurité, téléphone portable.

L'année 2008 a également été marquée par la présidence française de l'Union européenne au second semestre, avec la deuxième journée européenne de la sécurité routière et la signature d'un accord bilatéral passé avec la Belgique sur les sanctions routières transfrontières.

Par ailleurs, l'année 2008 a été l'année de la concertation pour la préparation de la réforme du permis de conduire qui a fait l'objet d'un CISR spécifique en tout début d'année 2009.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La présidence française de l'Union européenne

Dans ce cadre, la deuxième journée européenne de la sécurité routière, organisée par la Commission européenne en collaboration avec la DSCR, s'est tenue à Paris le 13 octobre 2008 sur le thème « La sécurité routière dans nos villes ».

Cette journée a permis de présenter les avancées dans la prise en considération des usagers vulnérables sous la dénomination « Démarche code de la rue ». Elles se sont

traduites par des modifications importantes du Code de la route.

Cette journée européenne a également été marquée par la signature d'un accord bilatéral avec la Belgique sur les sanctions routières transfrontières.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Le Comité interministériel de la sécurité routière s'est réuni le 13 février 2008. Ce CISR marque la poursuite de l'engagement déterminé du gouvernement dans la lutte contre l'insécurité routière par le renforcement des contrôles et des sanctions, des actions spécifiques de lutte contre l'alcool et les stupéfiants au volant, l'amélioration de la sécurité des infrastructures mais aussi par une meilleure formation des jeunes conducteurs.

Pour atteindre ces objectifs, des mesures fortes ont été décidées lors du CISR. Elles portent notamment sur :

- le renforcement des dispositifs de contrôle et des sanctions des délits routiers ;
- le renforcement de la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants ;
- l'amélioration de la formation des futurs conducteurs en réformant le permis de conduire ;
- l'amélioration de la sécurité des usagers de la route particulièrement vulnérables ;
- la réduction de la mortalité des jeunes de 15 à 24 ans ;
- l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières ;
- l'aide au financement du permis de conduire ;
- la promotion de la sécurité routière dans le cadre professionnel ;
- le renforcement de la sécurité des transports en commun de personnes ;
- le renforcement de la sécurité des transports routiers de marchandises ;
- l'amélioration de la sécurité des véhicules légers.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le Conseil s'est réuni le 9 avril 2008 pour la dernière réunion de son second mandat. Cette réunion a été l'objet de présenter d'une part le rapport d'activité du CNSR pour la période 2005-2008 et d'ébaucher d'autre part les perspectives de progrès pour les cinq années à venir.

CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Animation des observatoires départementaux de sécurité routière

L'année 2008 a été consacrée à l'organisation de réunions interrégionales au premier semestre avec pour objectif principal le lancement du « portail accident ». Ce portail dans sa version 2 va permettre aux observatoires départementaux de collaborer avec l'Observatoire national et avec les gestionnaires de réseaux départementaux ou communaux pour améliorer la qualité de la base de données « accidents ».

En novembre et décembre, s'est déroulée la formation des observatoires départementaux de sécurité routière pour son déploiement en 2009.

La version 3 qui suivra permettra une consultation par le grand public de ces données.

L'accidentologie

Comme chaque année, l'Observatoire a publié à La Documentation française les documents suivants :

- *Les grands thèmes de la sécurité routière en France 2008*, ONISR, janvier 2008.
- *Les grandes données de l'accidentologie*, ONISR, novembre 2008.
- *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2007*, ONISR, décembre 2008.

L'année 2008 a été marquée par la parution de l'ouvrage *Gisements de sécurité pour les deux-roues motorisés* qui résulte de travaux coordonnés par le préfet Régis Guyot.

Au terme de son investigation, le groupe de travail a mis l'accent sur les « gisements » suivants : développement d'un contrôle-sanction automatisé, également dissuasif pour le conducteur d'un deux-roues motorisé et pour l'automobiliste, amélioration de la détectabilité, réduction de la survulnérabilité, interventions sur les infrastructures routières, traitement des obstacles fixes hors agglomération, action auprès des conducteurs novices.

Par ailleurs, les investigations sur le **permis à points** ont été poursuivies permettant de présenter lors de la conférence de presse annuelle des résultats nouveaux notamment sur les conducteurs ayant perdu leur permis.

Enfin, des analyses nouvelles ont été menées sur le **téléphone portable** avec notamment le lancement

d'une campagne de mesure sur le bord des routes (voir chapitre III-3).

Coopération internationale

L'Observatoire a continué sa coopération avec l'**OCDE** dans le cadre du groupe de travail sur les bases de données IRTAD ainsi qu'avec la **Commission européenne** dans le cadre de la base de données accidents CARE pour laquelle un projet de nouveau standard (CADAS) est à l'étude ainsi que dans le cadre de l'observatoire européen, Safetytynet.

LA COMMUNICATION

Les campagnes d'information et de sensibilisation grand public

En 2008, quatre thèmes prioritaires ont fait l'objet d'une campagne de communication d'envergure à destination du grand public :

- la poursuite de la campagne « **juste un peu** » (engagée en octobre 2007), visant à dénoncer les petites libertés que l'on s'autorise communément à l'égard du respect des règles (du 4 au 24 février) ;
- l'appel à un « **nouvel engagement** » pour la sécurité routière (du 7 au 27 mai) dans le but de conforter et d'amplifier le changement de comportement des Français, en suscitant l'indignation face à la réalité de l'accidentalité et en appelant à la responsabilité collective et individuelle. Cette inflexion a été également traduite par l'adoption d'une nouvelle signature « Sécurité routière. Tous responsables » qui marque un degré d'engagement collectif supplémentaire ;
- les campagnes de prévention destinées à lutter contre l'alcool au volant : l'une en direction des jeunes, incités à ne pas boire d'alcool du tout avant de conduire (« **Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas** », du 1^{er} juillet au 31 août, puis du 22 au 31 décembre), l'autre s'adressant au grand public, incitant les conducteurs à tester leur alcoolémie avec un éthylotest avant de prendre la route (« **Soufflez, vous saurez** », du 7 juillet au 24 août, puis du 22 au 31 décembre) ;
- la campagne « **téléphone au volant** » (du 30 novembre au 21 décembre) avait pour objectif d'alerter les Français sur les dangers de l'usage du téléphone en situation de conduite.
- **D'autres sujets ont fait l'objet d'actions de communication :**
 - le respect des règles aux abords des chantiers routiers et du travail des agents d'exploitation de la route ;
 - l'information des automobilistes sur l'obligation de détenir dans leur véhicule un gilet rétro-réfléchissant et un triangle de sécurité avec le soutien du couturier Karl Lagerfeld : « **C'est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien mais ça peut vous sauver la vie** » ;
 - l'incitation des conducteurs à adopter une conduite apaisée et « éco-responsable » : « **Conduire moins vite, c'est moins d'accidents, moins de CO₂, moins cher** ». Cette campagne a été réalisée en partenariat avec l'ADEME et l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) et reprise par Bison Fûté dans ses conseils de sécurité routière de l'été ;

– l'accompagnement des conducteurs sur la route des vacances, avec la diffusion de conseils de sécurité routière par toutes les stations locales du réseau France Bleu de Radio France pendant l'été.

Outre ces questions thématiques portées par les campagnes de communication, la Sécurité routière communique régulièrement vers les médias lors de rendez-vous d'actualité tels que le bilan du contrôle technique des véhicules, les signatures de chartes de sécurité routière avec les entreprises, les bilans mensuel et annuel des chiffres de l'accidentalité, les grands week-ends, les passages à niveaux, les nouveaux panneaux de signalisation, etc.

Par ailleurs, la sécurité routière est quotidiennement sollicitée par les médias sur tous les sujets relatifs à la sécurité et à la circulation routières.

Ces derniers reprennent largement les informations du Centre national d'information routière, notamment son calendrier des prévisions de trafic à l'effigie de Bison Futé ainsi que le panorama des saisons, le site www.bison-fute.gouv.fr étant le site de référence en matière d'information routière.

La mobilisation des acteurs

En 2008, la « Semaine de la sécurité routière » (du 13 au 20 octobre) avait pour objectif de rappeler aux jeunes que le respect de la règle est la meilleure protection pour des déplacements sécurisés aussi bien à pied qu'à vélo, en scooter ou encore en voiture. Pas loin de 3 000 actions de prévention ou d'information se sont déroulées sur l'ensemble du territoire, animées par l'ensemble des partenaires de la sécurité routière.

Les événements

Au cours de l'année 2008, la sécurité routière a participé à de nombreuses manifestations : événement ou festivals de musique (Printemps de Bourges, Fun DJ Sélection, Solidays, Francofolies de La Rochelle, Eurockéennes de Belfort, tournée d'été des plages, NRJ Party Tour, Rock en Seine), Tour de France cycliste, salons (Salon de l'étudiant, Mondial de l'automobile, Salon des maires et des collectivités locales)...

Les éditions

En 2008, 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), 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

En outre, de **nouveaux dépliants** ont été réalisés pour mobiliser et conseiller tous les usagers sur des thèmes

aussi divers que les jeunes (*Ne mettez pas vos amis en danger*), le téléphone (*Téléphoner au volant c'est être ailleurs que sur la route*), l'éco-conduite (*Adoptez une conduite responsable sur la route des vacances*), les sanctions (*Les principales infractions au Code de la route et leurs sanctions*). D'autres ont été mis à jour comme *Les grandes données de l'accidentologie*, *La vitesse : connaître ses effets et ses risques*, *L'alcool : Soufflez-vous saurez*.

LES PARTENARIATS NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

En 2008, le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel a été élargi au régime social des indépendants (RSI) qui rejoint ainsi le régime général (Caisse nationale de l'assurance-maladie des travailleurs salariés, CNAMTS), le régime agricole (Caisse centrale de la mutualité agricole) et celui des collectivités locales et des établissements hospitaliers via la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL).

En 2008, les différents groupes de travail ont poursuivi leurs actions qui se concrétiseront au cours de l'année 2009.

Un certain nombre de chartes ont été signées au cours de l'année 2008 :

- à la suite du CISR, le Premier ministre a signé, le 13 février 2008, une charte de prévention du risque routier avec la profession du transport routier de marchandises et la CNAMTS. Ce partenariat renforcé contribuera à réduire les accidents au travail par des actions de prévention dans les entreprises de transport, la responsabilisation de ces entreprises et le développement de nouveaux modes de conduite « apaisée » ;
- le renouvellement de la charte avec DEKRA-VERITAS ;
- le renouvellement de la charte avec le groupe Pernod Ricard ;
- la signature d'une charte avec PRISME, entreprise de travail temporaire.

L'année 2008 a été également celle de la deuxième édition des trophées « Entreprise et sécurité routière » organisés conjointement par la CNAMTS, la CNRACL, la MSA, l'association PSRE sur 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. Quatorze trophées ont été remis dans différentes catégories dont celles des grandes entreprises, des PME, des collectivités locales, du régime agricole.

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 de nombreuses années en plein développement et s'adresse à un public toujours croissant.

Trente-sept associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2008 pour soutenir des projets tels que des actions de sensibilisation du grand public sur les conséquences de l'insécurité routière, l'aide aux victimes d'accidents de la circulation, la conception d'outils éducatifs ou la formation de bénévoles.

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Engagée en 2007, la politique de formation de correspondants de sécurité routière dans les administrations s'est poursuivie. L'année 2008 a par ailleurs été marquée par une montée en puissance du réseau des élus correspondants de sécurité routière au sein des communes, en lien avec les coordinations départementales de sécurité routière.

Les documents généraux d'orientation (DGO) ont été mis en chantier sous le pilotage des préfets de département. Sur la base d'études locales, les enjeux locaux prioritaires ont été dégagés et déclinés annuellement dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). Ces PDASR ont aussi prévu, comme en 2007, les actions de sécurité routière en lien avec les priorités nationales que sont : les jeunes, les deux-roues motorisés et le milieu urbain.

En matière de contrôle, les plans départementaux de contrôles routiers ont été intégrés à la démarche PDASR, comme la note méthodologique de 2007 le prévoyait.

Les pôles d'animation de sécurité routière ont à nouveau été les éléments moteurs de la professionnalisation du réseau de la sécurité routière en apportant leur assistance et leur expertise aux chefs de projet et aux coordinateurs de sécurité routière, en assurant la formation des correspondants des administrations et des collectivités territoriales.

La politique d'audits départementaux des politiques locales de sécurité routière a été poursuivie et a permis aux services de l'État de mieux comprendre comment les orientations et décisions prises par l'État en matière de sécurité routière ont été mises en œuvre dans chacun des départements concernés.

Un rôle renforcé des services déconcentrés sur la sécurité routière

Au niveau régional, les directeurs régionaux de l'équipement sont responsables des budgets opérationnels de programme (BOP) pour les actions déconcentrées du programme « Sécurité routière » depuis 2008. L'année 2008 a donc été marquée par la réalisation du premier exercice de dialogue de gestion régionalisé pour les questions de sécurité routière en vue de l'élaboration des budgets 2009.

L'année 2009 sera d'ailleurs orientée vers une responsabilisation accrue du niveau régional en matière de sécurité routière, la région devenant un échelon de synthèse et d'harmonisation des approches départementales à l'instar du droit commun des politiques locales de l'État.

LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Bilan du programme en 2008

Concernant les radars vitesse, 440 radars fixes et mobiles ont été implantés en 2008.

L'implantation de ces nouveaux radars et la maintenance correspondent à un engagement pour l'année 2008 de 181 millions d'euros sur le compte d'affectation spéciale (CAS).

Le nombre de radars installés fin 2008 s'élève ainsi à 2 300, dont 1 473 radars fixes et 827 radars embarqués.

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

La répartition des 1 473 radars fixes par types de voie était fin 2008 la suivante : 14,9 % des radars fixes étaient installés sur les autoroutes, 27,8 % sur les routes nationales, 53,5 % sur les routes départementales et 3,8 % sur les voies communales et les boulevards périphériques.

Pour contribuer à passer en dessous de la barre de 3 000 tués en 2012, l'objectif fixé en 2008 par le Comité interministériel de sécurité routière est de parvenir à un parc installé de **4 500 dispositifs de contrôle (vitesse, feux rouges, interdistances...) fin 2012.**

Le Centre national de traitement (CNT) de Rennes a traité en 2008 17,4 millions de messages d'infraction, ainsi que l'envoi de 8,4 millions d'avis de contravention (+ 19,8 % par rapport à 2007). Sur ce montant total d'avis de contravention, 1,24 million ont donné lieu à des amendes forfaitaires majorées.

Le CNT a pour tâche également le traitement des très nombreux courriers qu'il reçoit : 3 millions en 2008. Parmi ceux-ci, 2,15 millions de lettres portaient désignation d'un autre conducteur et environ 300 000 étaient des lettres de contestations.

Par ailleurs, le centre d'appel a traité plus de 867 000 appels en 2008.

Entre 2007 et 2008, la transformation des messages d'infraction en avis de contravention a progressé de 4,8 %.

Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent une part importante des véhicules en infraction. Les discussions en vue d'une décision au niveau de la Communauté européenne et de coopération bilatérale avec les pays voisins ont progressé en 2008 notamment avec la Suisse et la Belgique.

LA ROUTE

Le Code de la route

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 réappropriation 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. Les travaux menés dans ce cadre, en partenariat avec de nombreuses associations d'usagers (piétons, cyclistes, personnes handicapées...) ont permis la publication du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008. Ce texte introduit le principe de prudence accrue à l'égard des usagers de la route les plus vulnérables. Il redéfinit la zone 30 et l'aire piétonne et crée un nouveau dispositif : la zone de rencontre. Dans cette dernière, les piétons peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie et sont prioritaires sur tous les véhicules (à l'exception du tramway) qui doivent circuler à 20 km/h maximum.

Les commissions consultatives des usagers de la signalisation routière

L'ensemble de la signalisation routière doit être lisible et compréhensible par les usagers afin de donner toute sa force au principe fondateur de la signalisation : la signalisation doit être respectable pour être respectée. Afin d'être mieux à l'écoute des usagers de la route, il a été créé en novembre 2006, à titre expérimental dans cinq départements, des commissions consultatives d'usagers sur la signalisation routière. Il s'agit d'une démarche innovante qui vise à associer les usagers de la route pour mieux repérer les défauts de la signalisation en place sur le terrain.

Au vu des résultats de l'expérimentation réalisée dans ces cinq départements, cette initiative a été étendue à l'ensemble du territoire national en 2008.

Le premier bilan de leur action est encourageant et les informations qui en remontent permettent de prendre ou susciter les actions correctives qui s'imposent pour apporter une meilleure cohérence à la signalisation routière sur l'ensemble du territoire.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Devant les difficultés rencontrées par le service public en charge de l'apprentissage de la conduite et de l'organisation des examens du permis de conduire, confronté à des mécontentements de plus en plus nombreux de la part des élus et des citoyens, le président de la République, à l'issue du Conseil des ministres restreint de sécurité routière du 21 décembre 2007 a décidé une réforme du permis de conduire avec trois obligations de résultats :

- faciliter l'accès des jeunes à la conduite ;
- améliorer la qualité du service ;
- améliorer la sécurité routière, tout particulièrement celle des conducteurs novices entre 18 et 25 ans.

C'est dans ce contexte qu'une mission a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à l'Inspection générale de l'administration (IGA) avec les objectifs suivants :

- établir un état des lieux de la situation existante ;

- apprécier avec précision les améliorations attendues des différents schémas d'organisation possibles ;
- définir les formations indispensables à mettre en place afin d'améliorer la sécurité des jeunes conducteurs ;
- concerter avec l'ensemble des acteurs concernés (inspecteurs du permis de conduire, enseignants de la conduite mais aussi l'ensemble des acteurs intervenant dans le domaine de l'éducation routière).

Dans un rapport publié le 23 mai 2008, les auditeurs ont formulé dix-huit propositions pour répondre aux objectifs fixés.

L'ensemble du dispositif a ensuite donné lieu à une importante concertation lancée par le Secrétaire d'État chargé des Transports autour de quatre axes majeurs :

- la formation des futurs conducteurs ;
- les conditions de passage du permis ;
- la valorisation de la formation et du métier d'enseignant ;
- le fonctionnement du service public du permis de conduire.

Des commissions spécifiques ont été mises en place pour chacun de ces thèmes auxquelles a participé l'ensemble des partenaires concernés par la réforme : des représentants de l'État, dont les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, des représentants des écoles d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, mais également les assureurs, les associations de jeunes, de victimes de la route et d'élus locaux.

Plus de vingt séances de travail se sont ainsi tenues de juillet à octobre 2008. Une réunion de clôture, présidée par le Secrétaire d'État chargé des Transports a été organisée début octobre 2008 et a permis d'établir une synthèse générale de l'ensemble du dispositif issu de la concertation. Cette synthèse a ensuite été présentée au Gouvernement en vue de la préparation du Comité interministériel de sécurité routière du 13 janvier 2009.

Par ailleurs, la DSCR a également mis en place diverses actions au titre de l'année 2008 :

- la diffusion, le 4 février 2008, auprès des préfets, des instructions nécessaires pour assurer la mise en place et la promotion de l'opération « Bourse au permis » à la suite de la charte de partenariat signée entre l'État et l'Association des maires de France. Il s'agit d'encourager les collectivités locales à participer au financement de la formation d'un jeune au permis de conduire en contrepartie d'un certain nombre d'heures consacrées à des travaux d'intérêt collectif. Ce dispositif s'inscrit dans une démarche de socialisation et de responsabilisation des jeunes ;
- l'organisation d'un atelier international sur la formation des conducteurs de motocyclettes dans la perspective de la transposition de la troisième directive européenne sur le permis de conduire de décembre 2006. Cet atelier a été organisé par la DSCR pour le compte de la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) dont elle est membre. Y ont participé la Commission européenne et les trois associations européennes représentatives du monde motocycliste, à savoir la Fédération internationale de motocyclisme (FIM), la Fédération européenne des associations de motards (FEMA) et l'Association européenne des constructeurs de motocyclettes (ACEM). L'atelier a rassemblé plus de

quatre-vingts personnes en provenance de dix-huit pays et donné lieu à la mise en place d'exercices comparatifs entre États membres sur la manière de mettre en œuvre les dispositions de la deuxième directive européenne sur les manœuvres spéciales. Par ailleurs, ont été formulées des propositions d'amélioration des épreuves du permis de conduire en vue de lutter plus efficacement contre l'accidentalité des deux-roues à moteur ;

– concernant les centres d'examen du permis de conduire, cinq nouveaux projets ont été initiés : Lons-le-Saulnier (39), Mulhouse (68), Rosny (93), La Rochelle (17) et Sarreguemines (57). Les autorisations d'engagement ont représenté 4 millions d'euros et près de 5 millions ont été versés en crédits de paiement pour les études de projet, la réalisation de pistes et de bâtiments et des travaux d'aménagement.

LE VÉHICULE

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

La Communauté européenne a mis en place, depuis 1993, un système de réception communautaire des véhicules : sur la base de textes techniques uniformes dans la Communauté, les véhicules sont réceptionnés dans 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 ;
- 15 millions de contrôles techniques de véhicules légers ;
- 2,1 millions de contrôle techniques de véhicules industriels ;
- 3 millions d'immatriculations de véhicules neufs ;
- 7 millions de véhicules d'occasion.

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires pris en 2008 :

- arrêté du 28 janvier 2008 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules ;
- arrêté du 4 février 2008 modifiant l'arrêté du 13 juillet 1960 instituant une commission centrale des automobiles et de la circulation générale ;
- arrêté du 10 avril 2008 relatif au montage *a posteriori* des rétroviseurs sur certains véhicules poids lourds ;
- arrêté du 13 mai 2008 relatif au champ de vision et aux essuie-glaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues ;
- arrêté du 16 juin 2008 modifiant l'arrêté du 7 janvier 1985 relatif à la réception CEE des véhicules en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur ;
- arrêté du 30 juin 2008 modifiant l'arrêté du 13 juillet 1960 instituant une commission centrale des automobiles et la circulation générale ;

– arrêté du 12 septembre 2008 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles ;

– arrêté du 19 novembre 2008 modifiant l'arrêté du 30 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation de véhicules d'intervention d'urgence.

Le contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2008 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2008 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2006 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2008 ;
- les voitures particulières ou utilitaires légères de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

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

En 2008, 19,98 millions de contrôles, dont 16,77 millions de visites techniques périodiques, et 3,21 millions de contre-visites ont été réalisés dans les 5 263 centres de contrôle agréés (5 060 centres spécialisés et 203 centres auxiliaires). Les 16,77 millions de visites techniques périodiques réalisées se répartissent en 14,67 millions pour les voitures particulières et 2,10 millions pour les utilitaires légers. Ces résultats traduisent une légère diminution de 0,3 % du nombre de contrôles par rapport à 2007.

En 2008, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en diminution par rapport à 2007. Il s'établit à 15,3 % en 2008 alors qu'il était de 16,7 % en 2007.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en augmentation par rapport à 2007. Il s'établit en 2008 à 21,9 % alors qu'il était de 20,2 % en 2007.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une augmentation du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2007 : il est de 26,3 % en 2008 contre 23,3 % en 2007. En 2008, environ 795 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,86 %.

Jusqu'en juillet 2005, les poids lourds et les véhicules de transport en commun de personnes étaient contrôlés par les services de l'État. Depuis cette date, ces véhicules sont soumis à un régime similaire à celui des voitures, à savoir le contrôle par des entreprises privées agréées.

Au 31 décembre 2008, le dispositif français de contrôle technique des véhicules lourds comporte 397 installations

de contrôle dont 292 centres de contrôle et 105 installations auxiliaires. Ces chiffres traduisent un accroissement du nombre d'installations de contrôle agréées de 13,43 % sur l'année 2008.

En 2008, les visites techniques ont été réalisées conformément à la nomenclature de points de contrôle du 1^{er} juin 2007, prévoyant l'examen des véhicules à partir de 1 464 altérations élémentaires, dont 635 sont soumises à contre-visite :

- sans interdiction de circulation pour 436 d'entre elles ;
- assorties d'une interdiction de circulation pour 199 d'entre elles.

En 2008, 1 194 133 contrôles ont été effectués dont 1 068 501 visites initiales et 125 632 contre-visites. Ces volumes représentent une augmentation de 1,86 % du nombre de contrôles techniques par rapport à 2007 (1 172 303 contrôles réalisés l'an passé, avec 1 052 242 visites initiales et 120 061 contre-visites).

Le taux de prescription de contre-visite constaté en 2008 est en très légère baisse par rapport à l'an passé. Il s'établit en 2008 à 13,56 % alors qu'il était de 13,64 % en 2007.

En 2008, 9,82 % des véhicules lourds (9,95 % en 2007) ont fait l'objet d'une prescription de contre-visite sans interdiction de circuler. 3,74 % des véhicules contrôlés se sont vus prescrire une contre-visite assortie d'une interdiction de circuler, contre 3,69 % en 2007.

EuroNCAP

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

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

ANNEXE

Textes réglementaires parus en 2008

Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière. Ce décret met en œuvre certaines des décisions du CISR du 13 février 2008. Il comporte des articles prévoyant :

- l'aménagement de zones de circulation particulières en agglomérations (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30) ;
- des modifications des mesures relatives au dépistage de la conduite ;
- l'introduction dans le Code de la route du principe de prudence du conducteur envers les usagers les plus vulnérables ;
- l'interdiction de placer dans le champ de vision du conducteur un appareil en fonctionnement doté d'un écran qui ne soit pas une aide à la conduite ;

- des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes ;
- l'obligation pour tout conducteur d'un véhicule de détenir et utiliser en situation d'urgence gilet et triangle ;
- l'obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétro réfléchissant de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.

Décret n° 2008-1095 du 28 octobre 2008 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules et modifiant le Code de la route. Ce décret est une transposition d'une directive européenne. Il permet, sans y contraindre, l'équipement d'un éclairage avant adaptatif sur les véhicules, ainsi qu'un système de freinage d'urgence et un signal de détresse.



C omparaisons européennes

Ce chapitre présente le bilan de l'insécurité routière des pays de l'Union européenne pour l'année 2007.

Les résultats définitifs des pays européens de l'année 2008 ne seront disponibles qu'à la fin de l'année 2009. 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. Les données concernant ces pays ne sont pas disponibles au titre de l'année 2008.

PRÉALABLE

Avant de comparer les bilans européens, il faut se rappeler que les modalités de recueil des accidents varient beaucoup d'un pays à un autre.

Ces comparaisons doivent également 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.), propres à chaque pays.

Les écarts constatés, par exemple entre la France et le Royaume-Uni, proviennent aussi des législations différentes. Un conducteur britannique est obligé de déclarer son accident (même matériel) à la police avant d'entamer les démarches auprès de son assurance. En France, cette procédure n'est obligatoire que pour les accidents corporels, et en pratique, de nombreux accidents corporels légers ne sont pas connus des forces de l'ordre.

La définition internationale de la personne « tuée » 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 de la personne tuée à trente jours s'est imposée dans la plupart des pays de l'Union européenne.

Jusqu'en 2004, la France comptabilisait les personnes tuées 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 personnes tuées à trente jours.

En 2005, la France a adopté la définition internationale.

BILANS PROVISOIRES 2008

En première estimation, environ 39 000 personnes sont mortes en 2008 dans des accidents de la circulation au

sein de l'Union européenne, ce qui équivaldrait à une baisse de 8,5 %. Rappelons que l'Union s'est fixée pour objectif de réduire de moitié le nombre de personnes tuées sur les routes en 2010 par rapport à 2001 où l'on dénombrait 54 400 personnes tuées.

Le nombre de personnes tuées dans un accident par million d'habitants est évalué à 79. À titre de comparaison, celui des États-Unis est de 122.

Malte, la Suède, les Pays-Bas et le Royaume-Uni sont sous la barre des 50 personnes décédées par million d'habitants. Suivent l'Allemagne, l'Irlande, la Finlande, l'Espagne et la France qui arriverait en neuvième position.

Depuis 2002, la France, le Luxembourg et le Portugal arrivent en tête du classement des plus fortes améliorations avec des réductions d'au moins 45 % du nombre de personnes tuées.

BILANS DÉFINITIFS 2007

En 2007, les pays de l'Union européenne dont les données sont disponibles ont enregistré 1,269 million d'accidents corporels ayant occasionné le décès de plus de 38 686 personnes.

Entre 2007 et 2006, pour les pays de l'Union européenne (les pays en dehors de l'Union sont exclus), la tendance est stable pour les accidents corporels (-0,03 %) et légèrement à la baisse pour les personnes tuées (-1,9 %). Entre 2006 et 2005 la baisse du nombre de personnes tuées était de -4,6 %. La tendance de l'année 2007 est dans le prolongement de l'année 2006.

L'Autriche, la Hongrie, l'Espagne, le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Italie sont les pays dont l'évolution a été la plus favorable, le nombre de tués y a baissé de plus de 5 %. *A contrario*, le Danemark a connu une évolution très défavorable (32,7 %).

ÉVOLUTION 2006-2007

	Accidents corporels			Tués (à trente jours)		
	2007	2006	Évolution	2007	2006	Évolution
Allemagne	335 845	327 984	+ 2,4 %	4 949	5 091	- 2,8 %
Autriche	41 096	39 884	+ 3,0 %	691	730	- 5,3 %
Belgique	49 794	49 171	+ 1,3 %	1 067	1 069	- 0,2 %
Bulgarie	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Chypre	1 468	1 558	- 5,8 %	89	86	3,5 %
Danemark	5 549	5 403	+ 2,7 %	406	306	32,7 %
Espagne	100 508	99 797	+ 0,7 %	3 823	4 104	- 6,8 %
Estonie	2 449	2 585	- 5,3 %	196	204	- 3,9 %
Finlande	6 657	6 740	- 1,2 %	380	336	13,1 %
France	81 272	80 309	+ 1,2 %	4 620	4 709	- 1,9 %
Grèce	15 499	16 190	- 4,3 %	1 612	1 657	- 2,7 %
Hongrie	20 614	20 977	- 1,7 %	1 232	1 303	- 5,4 %
Irlande	5 467	6 846	- 20,1 %	338	368	- 8,2 %
Italie	230 871	238 124	- 3,0 %	5 131	5 669	- 9,5 %
Lettonie	4 780	4 301	+ 11,1 %	419	407	2,9 %
Lituanie	6 600	6 589	+ 0,2 %	739	759	- 2,6 %
Luxembourg	749	762	- 1,7 %	43	36	19,4 %
Malte	942	841	+ 12,0 %	14	11	27,3 %
Pays-Bas	25 819	24 527	+ 5,3 %	709	730	- 2,9 %
Pologne	49 536	46 876	+ 5,7 %	5 583	5 243	6,5 %
Portugal	35 311	35 680	- 1,0 %	974	969	0,5 %
Roumanie	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Royaume-Uni	187 115	194 789	- 3,9 %	3 058	3 298	- 7,3 %
Slovaquie	8 500	7 987	+ 6,4 %	627	579	8,3 %
Slovénie	11 414	11 620	- 1,8 %	293	262	11,8 %
Suède	18 548	18 213	+ 1,8 %	471	445	5,8 %
Tchéquie	23 060	22 115	+ 4,3 %	1 222	1 063	15,0 %
Total Union européenne	1 269 463	1 269 868	- 0,03 %	38 686	39 434	- 1,9 %
Pays hors Union européenne						
Islande	1 132	887	+ 27,6 %	15	31	- 51,6 %
Norvège	6 843	7 776	- 12,0 %	227	242	- 6,2 %
Suisse	21 911	21 491	+ 2,0 %	384	370	3,8 %

Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

COMPARAISONS ENTRE LES PAYS EUROPEENS

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, une réflexion pertinente utilise la notion d'apprentissage de la circulation automobile.

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 à faible pouvoir d'achat, les déplacements sont encore peu nombreux et se font essentiellement en transports collectifs. La circulation automobile est faible et le taux de tués par million d'habitants est très bas (moins de 30) ;

– le développement de l'usage de la voiture entraîne une hausse du nombre des accidents et le ratio des tués par million d'habitants dans les pays « à pouvoir d'achat en progression » peut dépasser les 200 ;

– de leur côté, les pays à fort pouvoir d'achat 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 personnes tuées par million d'habitants.

En 2007, selon l'indicateur « tués par million d'habitants », la France se classe au huitième rang sur les vingt-sept pays de l'Union.

Personnes tuées à trente jours par million d'habitants

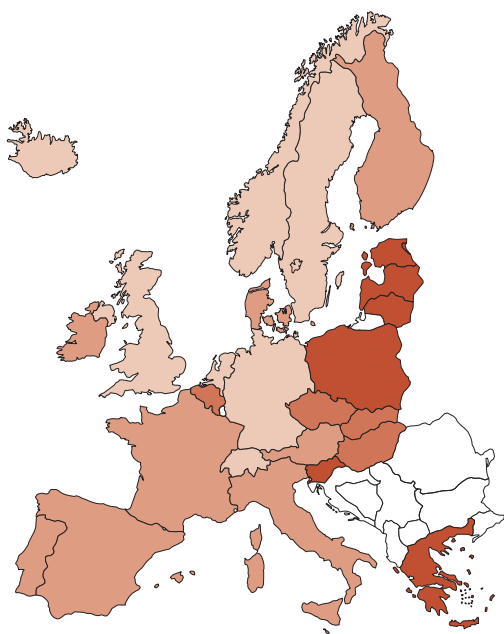
En moyenne, il y a 78 personnes tuées par million d'habitants dans l'Union européenne en 2007 (calculé sur vingt-cinq pays).

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'Europe centrale, moins développés économiquement, présentent de médiocres résultats avec plus de 100 tués par million d'habitants.

La France occupe le huitième rang au sein de la communauté européenne avec 75,2 personnes tuées par million d'habitants.

Tués à trente jours par million d'habitants

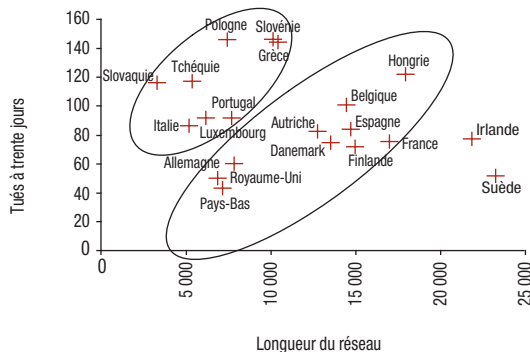


De 40 à 69 De 70 à 99 De 100 à 129 130 et +

Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Les caractéristiques du réseau influent fortement sur les résultats de l'accidentologie. Très souvent, cette relation découle de la densité : un pays dense n'impose pas des déplacements très longs, a un réseau de transports en commun incitant à un transfert modal, présente un réseau routier plus chargé et donc avec des vitesses pratiquées inférieures aux vitesses réglementaires.

Personnes tuées à trente jours sur population en fonction de la longueur du réseau sur population



Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

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 est un pays « faussement » peu dense tel que la Suède ou l'Irlande qui ont, schématiquement, une partie du pays quasiment déserte, avec peu d'habitants, et peu de route et donc sans presque aucun 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 les États construisent 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.

COMPARAISONS D'INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE DES PAYS D'EUROPE EN 2007

	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	231,1	54 910	644 480	692 000	66,6	60,0	7,2
Autriche	84	8,4	100,1	5 475	106 855	82 270	65,3	82,4	8,4
Belgique	33	10,6	325,9	6 362	153 088	98 792	60,0	100,7	10,8
Bulgarie	111	7,6	68,5	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Chypre	9	0,8	89,7	ND	ND	ND	ND	107,2	ND
Danemark	43	5,5	126,5	2 767	73 487	49 246	50,8	74,5	8,2
Espagne	505	45,3	89,7	28 531	666 204	ND	63,0	84,4	ND
Estonie	45	1,3	28,7	ND	ND	ND	ND	150,8	ND
Finlande	338	5,3	15,6	2 975	79 132	54 150	56,2	71,8	7,0
France	544	61,5	113,1	37 909	1 042 996	564 600	61,6	75,1	8,2
Grèce	132	11,2	84,7	6 996	116 100	81 635	62,6	144,3	19,7
Hongrie	93	10,1	108,6	3 546	180 994	ND	35,1	122,0	ND
Irlande	71	4,4	61,8	2 442	95 752	37 840	55,8	77,2	8,9
Italie	301	59,6	197,8	43 141	305 388	654 197	72,4	86,1	7,8
Lettonie	65	2,3	35,6	ND	ND	ND	ND	182,2	ND
Lituanie	65	3,4	52,1	ND	ND	ND	ND	217,4	ND
Luxembourg	3	0,5	181,7	386	2 894	ND	82,1	91,5	ND
Malte	316	0,4	1,3	ND	ND	ND	ND	35,0	ND
Pays-Bas	42	16,5	396,1	8 863	117 430	133 800	53,9	43,1	5,3
Pologne	323	38,1	118,1	18 035	282 615	ND	47,3	146,5	ND
Portugal	93	10,6	114,4	5 481	81 739	ND	51,7	91,9	ND
Roumanie	238	21,5	90,2	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Royaume-Uni	244	61,3	251,2	34 874	420 283	512 992	56,9	49,9	6,0
Slovaquie	49	5,4	110,1	1 834	17 755	13 402	34,0	116,1	46,8
Slovénie	20	2,0	98,7	1 167	20 236	15 971	58,4	146,5	18,3
Suède	450	9,2	20,4	5 292	213 000	77 780	57,8	51,4	6,1
Tchéquie	79	10,4	131,9	5 208	55 585	51 686	50,1	117,5	23,6
Total Union européenne	4 651,7	495,5	106,5	276 194,0	4 676 013	3 120 361	55,7	78,1	12,4
Pays hors Union européenne									
Islande	103	0,3	2,9	236	91 916	2 848	78,7	50,0	5,3
Norvège	324	4,7	14,6	3 030	92 863	37 143	64,2	48,1	6,1
Suisse	41	7,5	181,9	5 186	71 027	61 208	69,1	51,1	6,3

ND : non disponible.

Source IRTAD pour les données suivantes : parc automobile : 2007 sauf : Allemagne, Espagne, Finlande, Luxembourg, Pologne, Slovaquie, Suède 2006 ; Portugal 2005 ; Italie 2004 ; Irlande 2003 ; Slovaquie 2002. Longueur du réseau : 2007 sauf : Espagne 2005 ; Hongrie et Luxembourg 2004 ; Irlande 2001 ; Slovaquie 2002 ; Islande 2000 ; Pays-Bas 1999 ; Portugal 1993 ; Italie 1992 ; Grèce 1991. Kilométrage : 2007 sauf Allemagne, Finlande, Luxembourg, Pologne, Slovaquie, Norvège 2006 ; 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.

ÉVOLUTION SUR TRENTE-SEPT ANS
(DE 1970 À 2007)

Pour analyser l'évolution sur une longue période du nombre de personnes tuées à trente jours, des coefficients correcteurs ont été appliqués aux nombres de personnes tuées 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.

Comparaison du nombre
de personnes tuées

La plupart des pays de l'Union européenne ont connu une baisse très importante du nombre de leurs tués entre 1970 et 2007. Par exemple, l'Allemagne, la Suisse et les Pays-Bas qui ont divisé par quatre leur nombre de tués en trente-sept 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 personnes tuées 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 2007, 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

marginiaux au fur et à mesure que son application s'impose à l'ensemble des usagers.

En trente-sept ans, le nombre de personnes tuées à trente jours en France a été divisé par 3,5, passant de 16 445 en 1970 à 4 620 en 2007. De 1996 à 2000, le nombre de personnes tuées à trente jours baissait lentement avant de connaître depuis 2002 de très fortes baisses.

Évolution du nombre de tués (à trente jours)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	Évolution 1970-2007***
Allemagne*	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	5 361	5 091	4 949	- 3,9 %
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	768	730	691	- 3,5 %
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	1 089	1 069	1 067	- 2,8 %
Chypre****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	102	86	89	- 4,4 %
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	498	331	306	406	- 2,9 %
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	4 442	4 104	3 823	- 1,0 %
Estonie*****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	169	204	196	+ 5,1 %
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	396	379	336	380	- 2,7 %
France	16 445	14 355	13 672	11 387	11 215	8 891	8 079	5 318	4 709	4 620	- 3,4 %
Grèce	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	1 658	1 657	1 612	+ 1,0 %
Hongrie	1 627	1 678	1 630	1 756	2 432	1 589	1 200	1 278	1 305	1 232	- 0,7 %
Irlande	540	586	564	410	478	437	415	396	368	338	- 1,3 %
Islande	20	33	25	24	24	24	32	19	31	15	- 0,8 %
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 649	5 462	5 669	5 131	- 2,0 %
Lettonie*****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	442	407	419	- 1,8 %
Lituanie*****	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	760	759	739	- 0,9 %
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	76	46	36	43	- 3,0 %
Malte	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	17	10	14	- 0,5 %
Norvège	560	539	362	402	332	305	341	224	242	227	- 2,4 %
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	750	730	709	- 4,0 %
Pologne	3 446	5 633	6 002	4 688	7 333	6 900	6 294	5 444	5 243	5 583	+ 1,3 %
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 247	969	974	- 1,4 %
Royaume-Uni	7 499	6 366	6 010	5 165	5 217	3 621	3 409	3 298	3 336	3 058	- 2,4 %
Slovaquie****	ND	ND	ND	ND	662	660	628	560	579	627	- 0,5 %
Slovénie	620	596	558	464	517	415	313	258	262	293	- 2,0 %
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	591	440	445	471	- 2,7 %
Suisse	1 643	1 206	1 209	881	925	692	592	409	370	384	- 3,9 %
Tchéquie**	1 983	1 632	1 261	987	1 291	1 588	1 486	1 286	1 063	1 222	- 1,3 %

ND : non disponible.

* Jusqu'à l'année 1991, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.

** Jusqu'en 1990, Tchécoslovaquie.

*** En moyenne annuelle selon la disponibilité des données.

**** À partir de 1990 pour la Slovaquie.

***** À partir de 2004 pour la Lettonie, la Lituanie, l'Estonie.

Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Comparaison du nombre de personnes tuées par million d'habitants

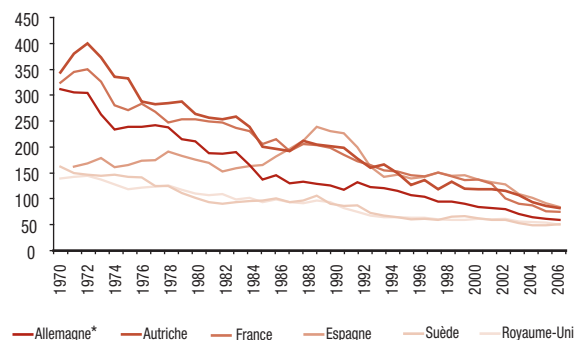
Le même constat s'applique lorsque l'on rapporte le nombre de personnes tuées à la population.

Les pays dont l'essor de l'automobile est précoce voient leur mortalité décroître très rapidement entre 1970 et 1995. Puis cette tendance s'atténue à partir du moment où l'effet des grandes mesures de sécurité a fini de porter ses fruits.

Mais les pays sont encore très inégaux devant ce fléau. La Pologne, la Grèce, le Portugal, la Tchéquie et l'Espagne, pays dont le développement automobile est plus récent, n'ont pas connu une évolution aussi favorable. Leur évolution à long terme augmente ou diminue de moins de 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 personnes tuées. 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 Slovaquie 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.

1970-2007 : Évolution du nombre de personnes tuées à trente jours par million d'habitants



* Jusqu'à l'année 1991, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.

Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Évolution du nombre de personnes tuées (à trente jours) par million d'habitants

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	Évolution*
Allemagne**	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	64,8	61,7	60,0	- 4,0 %
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	93,8	87,0	82,4	- 3,8 %
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	104,5	102,0	100,7	- 3,1 %
Chypre	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	107,2	+ 1,74 %
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	61,0	56,1	74,5	- 3,2 %
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	103,1	92,0	84,4	- 1,8 %
Estonie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	150,8	- 1,97 %
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	72,2	63,5	71,8	- 3,1 %
France	325,5	272,9	254,5	206,4	198,2	153,2	136,4	87,9	76,5	75,2	- 3,9 %
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0	149,1	148,3	144,3	+ 0,4 %
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	126,6	129,2	122,0	- 0,7 %
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	96,2	84,0	77,2	- 2,3 %
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	64,6	103,3	50,0	- 1,8 %
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	94,0	96,2	86,1	- 2,3 %
Lettonie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	182,2	+ 1,5 %
Lituanie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	217,4	- 1,3 %
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	98,9	76,6	91,5	- 3,5 %
Malte	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	35,0	+ 18,3 %
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	48,5	51,3	48,1	- 2,9 %
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	46,0	44,4	43,1	- 4,6 %
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	141,3	137,9	146,5	+ 0,9 %
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	ND	118,8	90,9	91,9	- 2,0 %
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	55,9	54,1	49,9	- 2,7 %
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	112,6	109,2	116,1	- 0,2 %
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	131,2	131,0	146,5	- 2,4 %
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	48,7	48,6	51,4	- 3,1 %
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	56,4	49,3	51,1	- 4,4 %
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	125,8	104,2	117,5	- 1,4 %

ND : non disponible.

* Évolution en moyenne annuelle suivant la disponibilité des données.

** Jusqu'à l'année 1991, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.

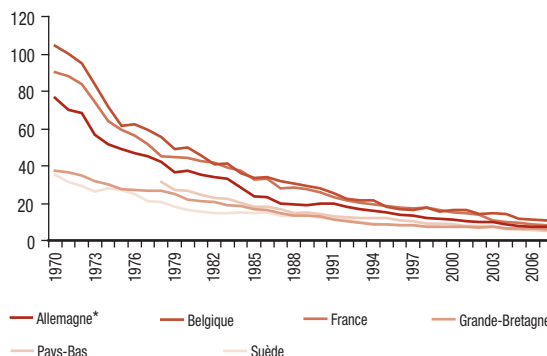
Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Comparaison du nombre de personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus

Entre 1970 et 2007, l'écart constaté entre les pays européens s'est considérablement amoindri. En 2007, sur les dix-sept pays dont les données sont disponibles la France se classe neuvième des pays européens à égalité avec le Danemark.

Les pays d'Europe centrale 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.

1970-2007 : Évolution du nombre de personnes tuées à trente jours par milliard de kilomètres parcourus



* Jusqu'à l'année 1991, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.
Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Évolution du nombre de personnes tuées (à trente jours) par milliard de kilomètres parcourus

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Allemagne	ND	ND	37,2	23,7	20	15,1	11,3	7,8	7,4	7,2
Autriche	109,3	83,4	56,3	38,2	27,9	18,6	13,2	9,3	8,9	8,4
Belgique	104,6	61,7	50	33,6	28,1	18,1	16,3	11,5	11,1	10,8
Danemark	50,5	31	25	25,6	17,3	14	10,7	6,9	6,4	8,2
Finlande	ND	37,3	20,6	17,4	16,3	10,5	8,5	7,3	6,4	7
France	90,4	59,2	44,1	32,5	25,7	18,7	15,1	9,6	8,5	8,2
Irlande	ND	ND	28,4	ND	19,2	13,7	ND	10,5	9,7	8,9
Islande	ND	ND	21,1	17,9	13,5	12,7	16	9,5	10,9	5,3
Italie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	8,3	8,7	7,8
Norvège	ND	35,1	19,3	17,3	12	10,5	10,5	6,3	6,5	6,1
Pays-Bas	ND	ND	26,7	18	14,2	12,1	8,5	5,6	5,5	5,3
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,5	7,3	6,7	6,5	6
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	66,4	61,5	46,9	45,4	43,2	46,8
Slovénie	ND	ND	ND	ND	ND	44,2	26,6	16,6	16,4	18,3
Suède	35,3	27	16,4	14,7	12	8,6	8,5	5,9	5,9	6,1
Suisse	56,5	35,5	30,9	20,1	18,5	13,3	10,1	6,5	5,9	6,3
Tchéquie	ND	ND	53,9	42,2	48,3	47,1	36,7	27,2	20,6	23,6

ND : non disponible.
Données non disponibles pour les pays suivants : Bulgarie, Chypre, Espagne, Estonie, Grèce, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pologne, Portugal et Roumanie.
Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

RÉSULTATS DÉTAILLÉS DANS L'UNION EUROPÉENNE EN 2007

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), ont des taux de tués en milieu urbain très faibles, autour de 25 %.

Néanmoins le Royaume-Uni et les Pays-Bas sont en retrait avec respectivement 31,5 % et 38,1 % de personnes

tuées en milieu urbain, alors que ces pays se placent parmi les pays les plus sûrs.

Cela s'explique par un nombre très important de piétons tués pour ce qui concerne le Royaume-Uni et par un nombre important de cyclistes tués en ce qui concerne les Pays-Bas.

Au contraire, en Italie, en Grèce, en Pologne et au Portugal, où la mortalité routière est assez élevée, plus de 40 % des personnes tuées l'ont été en milieu urbain.

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	68,1	31,9	335 845	27,0	73,0	4 949
Autriche	62,6	37,4	41 096	25,0	75,0	691
Belgique	56,4	43,5	49 794	25,4	69,1	1 067
Danemark	56,6	43,4	5 549	31,8	68,2	406
Espagne	50,4	49,6	100 508	19,4	80,6	3 823
Finlande	51,7	48,3	6 657	21,3	78,7	380
France	68,9	31,1	81 272	29,4	70,6	4 620
Grèce (2006)	78,6	21,4	16 019	46,7	53,3	1 657
Hongrie	67,5	32,5	20 635	ND	ND	1 232
Irlande	47,6	52,4	5 467	26,9	73,1	338
Italie	78,6	21,4	16 019	46,7	53,3	1 657
Luxembourg (2006)	76,5	23,5	238 124	44,0	56,0	5 669
Pays-Bas	66,7	33,3	25 819	38,1	61,9	709
Pologne	71,1	28,9	49 536	45,7	54,3	5 583
Portugal (2006)	70,0	30,0	35 680	46,2	53,8	969
Royaume-Uni	61,3	38,7	188 105	31,5	68,5	3 059
Slovénie (2006)	59,2	40,8	11 622	35,4	64,6	263
Suède	51,3	48,7	18 548	27,0	73,0	471
Tchéquie	59,5	40,5	23 060	36,2	63,8	1 222

ND : non disponible.

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

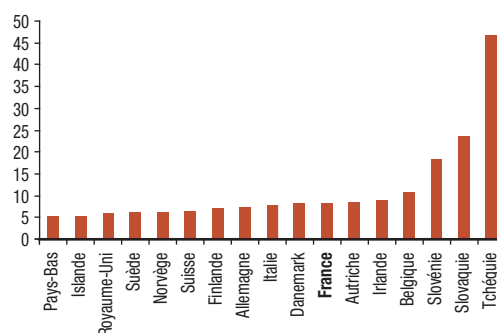
Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de deux à trois fois selon les pays). Les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent aux Pays-Bas avec 1,3 tué par milliard de kilomètres parcourus.

Les autoroutes françaises se situent dans la moyenne avec 2,3 tués par milliard de km, la moyenne européenne étant de 2,5 tués par milliard de km.

Les routes nationales de rase campagne en France se situent, en terme de sécurité, en deuxième position parmi les sept pays où les données sont disponibles avec 4,4 tués par milliard de kilomètres parcourus. Tous réseaux confondus, l'ensemble du réseau est deux fois plus

dangereux en Grèce, en Tchéquie et en Slovénie que pour le reste de l'Europe.

Tués à trente jours par milliard de kilomètres parcourus en 2007



Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Accidents corporels et personnes tuées (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	107 128	80,9	19,1	26,7	54,2	3 614	83,3	16,7	30,9	52,4
Autriche	15 357	86,1	13,9	40,0	46,1	518	85,5	14,5	44,6	40,9
Belgique	21 655	82,4	17,6	14,1	68,3	737	79,4	20,6	19,5	59,8
Danemark	2 408	86,4	13,6	23,0	63,4	277	90,6	9,4	26,0	64,6
Espagne	49 820	93,7	6,3	ND	ND	3 082	94,7	5,3	ND	ND
Finlande	3 215	93,3	6,7	40,3	52,9	299	95,3	4,7	53,5	41,8
France	25 238	76,6	23,4	11,9	64,7	3 261	90,8	9,2	13,2	77,6
Grèce (2006)	3 429	82,3	17,7	40,0	42,3	883	83,4	16,6	43,4	40,0
Hongrie	6 707	ND	ND	ND	ND	795	93,1	6,9	ND	ND
Irlande	2 867	97,1	2,9	37,3	59,9	247	96,0	4,0	49,8	46,2
Italie (2006)	55 947	76,2	23,8	30,2	46,0	3 175	81,4	18,6	33,0	48,4
Pays-Bas	8 597	77,8	22,2	ND	ND	439	83,1	16,9	ND	ND
Pologne	14 336	97,8	2,2	ND	ND	3 034	98,3	1,7	ND	ND
Portugal (2006)	10 716	78,3	21,7	9,5	68,7	521	83,9	16,1	14,6	69,1
Royaume-Uni	72 822	88,9	11,1	ND	ND	2 095	91,2	8,8	ND	ND
Slovénie	4 741	87,7	12,3	28,6	59,1	170	82,9	17,1	32,4	50,6
Suède	9 024	83,6	16,4	ND	ND	344	92,7	7,3	ND	ND
Tchéquie	9 341	94,9	5,1	34,4	60,4	780	93,8	6,2	43,3	50,5

ND : non disponible.

Ensemble rase campagne = rase campagne hors autoroute plus autoroute.

Rase campagne hors autoroute = route nationale (RN) de rase campagne plus les autres routes de rase campagne.

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Personnes tuées (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	4 949	602	1 118	692 000	225 500	108 000	7,2	2,7	10,4
Autriche	691	75	231	82 270	23 422	16 659	8,4	3,2	13,9
Belgique	1 067	152	144	98 792	35 850	33 349	10,8	4,2	4,3
Danemark	406	26	72	49 246	13 274	6 839	8,2	2,0	10,5
Espagne	3 823	164	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Finlande	380	14	160	54 150	5 864	9 438	7,0	2,4	17,0
France	4 620	299	430	564 600	127 800	96 958	8,2	2,3	4,4
Grèce	1 657	147	383	81 635	ND	ND	20,3	ND	ND
Hongrie	1 232	ND	ND	ND	4 154	12 384	ND	ND	ND
Irlande	338	10	123	37 840	ND	ND	8,9	ND	ND
Pays-Bas	709	74	ND	133 800	56 385	23 280	5,3	1,3	ND
Pologne	5 583	53	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Portugal	974	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Royaume-Uni	3 059	185	ND	512 992	100 578	143 545	6,0	1,8	ND
Slovénie	262	29	55	15 971	3 571	2 041	16,4	8,1	26,9
Suède	471	25	ND	77 780	ND	ND	6,1	ND	ND
Tchéquie	1 222	48	338	51 686	6 745	ND	23,6	ND	ND

ND : non disponible.

Données kilométrage et circulation de la même année.

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Comparaison par catégorie d'usagers

Les pratiques locales de déplacement se répercutent sur la répartition des personnes tuées suivant les différentes catégories d'usagers. Par exemple, aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est de 20,7 % alors qu'il ne dépasse guère les 10 % dans les autres pays. Cela s'explique principalement par un usage beaucoup plus important de ce mode de transport. Néanmoins, outre ses spécificités, chaque pays présente une catégorie d'usager qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

En Pologne, un tiers des personnes tuées sont des piétons !

Ce taux est très largement au-dessus de celui des autres pays. Au Royaume-Uni, un peu plus d'une personne tuée sur cinq est un piéton. En France, ce rapport est de un sur huit.

Le taux de personnes tuées en deux-roues motorisés (cyclomoteur et motocyclette) a augmenté dans de nombreux pays de l'Union. Ainsi entre 2006 et 2007, le Danemark voit sa part de personnes tuées en deux-roues motorisés augmenter de 6 points, l'Espagne de 3,8 points et la France de 1,9 point. En revanche cette année, la Belgique, la Finlande et l'Autriche voient le taux de personnes tuées en deux-roues motorisés baisser très légèrement.

Personnes tuées (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	8,6	2,0	16,3	53,0	6,0	4 949
Autriche	15,6	5,4	3,5	13,9	54,7	6,9	691
Belgique	9,7	8,2	2,4	12,7	51,4	9,6	1 067
Danemark	16,7	13,3	11,8	8,9	43,6	5,7	406
Espagne	15,5	2,3	6,5	16,5	47,6	11,6	3 823
Finlande	12,6	5,8	2,9	7,9	63,4	7,4	380
France	12,1	3,1	7,0	18,0	53,3	6,5	4 620
Grèce (2006)	16,1	1,3	3,4	26,8	43,4	9,0	1 657
Hongrie	23,4	12,8	2,5	9,1	45,0	7,1	1 232
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	12,1	20,7	8,5	9,0	47,1	1,6	709
Pologne	34,9	8,9	1,1	3,9	46,2	5,0	5 583
Portugal (2006)	16,1	4,1	10,0	14,1	38,7	16,9	969
Royaume-Uni	21,7	4,5	0,6	19,5	48,9	4,8	3 059
Slovénie (2006)	13,7	5,3	4,6	16,0	57,8	2,7	263
Suède	12,3	7,0	3,0	12,7	58,6	6,4	471
Tchéquie	19,2	9,5	0,2	11,1	54,0	5,9	1 222
Total Union européenne à 18	18,1	6,3	4,1	14,8	49,6	6,9	37 114

ND : non disponible.

Note : certains usagers sont de catégorie inconnue, le total peut donc être inférieur à 1.

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Personnes tuées (à trente 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 (2006)	7,2	51,0	61,1	4,5
Autriche (2006)	8,4	57,4	62,8	6,2
Belgique	10,8	ND	106,9	7,1
Danemark	8,5	82,9	65,3	4,6
Finlande	7,0	45,6	ND	5,3
France	8,2	125,5	ND	6,1
Grèce (2006)	20,3	ND	ND	ND
Italie	7,8	ND	ND	ND
Pays-Bas	5,3	ND	ND	ND
Royaume-Uni	6,0	118,1	ND	3,7
Slovénie (2006)	16,5	ND	330,7	10,8
Suède	6,3	ND	ND	ND
Tchéquie	24,3	482,6	ND	17,7

ND : non disponible.

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Les différentes façons de comptabiliser la circulation des motocyclettes (motocyclettes seules ou motocyclettes et cyclomoteurs) ne nous permettent pas de comparer le risque des motocyclettes ou des deux-roues pour chaque pays européen.

Le problème de l'accidentologie des usagers de deux-roues motorisés en France se confirme avec 125,5 personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus en 2007.

Concernant les voitures de tourisme, le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus de la France montre une légère amélioration par rapport à 2006 (moins 0,5 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 1,4 fois moins de tués

dans ces véhicules. Cependant on doit se rappeler que la longueur du réseau routier français est une fois et demie celle du Royaume-Uni.

La Tchéquie et la Grèce sont les pays les moins sûrs, toutes catégories de véhicules confondues avec plus de vingt personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus.

Comparaison par classes d'âge

La répartition des personnes tuées 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 personnes tuées sur les routes ; cette population représente moins de 20 % des personnes tuées en Tchéquie, en Italie, au Portugal et la Hongrie.

Personnes tuées (à trente 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	5,8	19,6	27,6	23,6	23,3	0,1	4 949
Autriche	6,5	19,5	29,5	23,4	21,0	0,0	691
Belgique	5,3	20,1	36,4	21,8	15,8	0,6	1 069
Danemark	9,4	14,3	32,0	20,7	23,4	0,2	406
Espagne	6,4	14,5	40,4	21,9	15,7	1,1	3 823
Finlande	8,4	19,7	25,0	26,1	20,8	0,0	380
France	7,9	21,2	32,3	19,3	19,1	0,2	4 620
Grèce	5,3	17,4	42,5	12,8	20,5	1,6	1 612
Hongrie	3,3	11,3	43,9	21,4	17,0	1,0	1 232
Italie	5,6	14,1	42,6	13,3	21,5	2,9	5 131
Luxembourg	ND	ND	ND	ND	ND	ND	43
Pays-Bas	9,6	18,9	27,2	18,8	25,5	0,0	709
Pologne	6,0	17,1	29,9	28,3	16,9	1,7	5 583
Portugal	3,9	15,2	39,5	17,6	23,1	0,7	974
Royaume-Uni	9,4	20,9	31,1	19,6	18,8	0,3	3 059
Slovénie	4,1	22,0	36,6	19,7	17,6	0,0	295
Suède	6,8	18,3	25,1	27,6	22,3	0,0	471
Tchéquie	4,4	15,5	35,8	25,9	16,5	1,9	1 222
Total Union européenne à 18	6,4	17,5	34,4	21,0	19,5	1,0	36 269

ND : non disponible.

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

La Belgique, la Tchéquie, le Luxembourg, la Hongrie, la Slovénie, la Pologne et la Grèce se démarquent des autres pays par un nombre de personnes tuées par million d'habitants très élevé, supérieur à 100.

À l'inverse, le Royaume-Uni, la Suède, les Pays-Bas occupent les premières positions avec moins de 60 personnes tuées par million d'habitants.

Dans tous les pays de l'Union européenne, ce sont les jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui sont les plus exposés (à l'exception du Luxembourg) : en moyenne ces personnes ont deux fois plus de risque de mourir dans un accident de la route que le reste de la population.

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 personnes tuées 18-24 ans très important (sur les dix-huit pays dont les données sont disponibles, elle se classe onzième) et un taux de personnes tuées des plus de 65 ans assez faible (elle se classe d'après cet indicateur à la sixième place). Au final, elle se situe à une position intermédiaire (septième place), ces deux résultats se compensant.

Personnes tuées (à trente 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	19,9	142,9	58,1	54,2	71,7	60,1
Autriche	28,2	187,0	82,3	77,1	103,3	83,3
Belgique	26,1	241,3	131,9	84,8	93,4	100,8
Danemark	31,3	134,3	86,5	57,1	111,5	74,2
Espagne	31,4	150,5	105,9	79,4	81,4	86,9
Finlande	29,0	163,8	69,5	66,6	93,9	72,3
France	26,7	178,9	89,0	57,3	87,4	75,1
Grèce (2005)	39,0	312,5	186,0	105,8	158,7	148,9
Hongrie (2005)	21,0	146,2	0,0	0,0	132,4	122,0
Italie (2004)	31,1	199,3	124,4	71,9	104,7	97,2
Luxembourg (2004)	18,7	205,1	151,1	33,9	209,0	105,0
Pays-Bas	19,1	98,6	41,4	30,2	76,4	43,3
Pologne	44,9	220,8	152,5	154,7	184,3	146,5
Portugal (2006)	15,5	133,5	108,6	89,0	118,8	91,7
Royaume-Uni	22,0	113,3	55,4	40,0	59,4	50,5
Slovénie	34,4	347,6	178,2	105,8	162,5	145,8
Suède	16,5	110,7	48,4	54,5	66,4	51,7
Tchéquie	28,9	198,3	139,1	111,4	136,3	118,8
Total Union européenne à 18	27,2	173,7	84,9	82,0	96,4	85,1

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

RÉGLEMENTATIONS EUROPÉENNES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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 à deux voies, 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. Mais les pays d'Europe centrale ayant adopté le taux zéro n'ont pas mis en place une politique de contrôle suffisante pour le rendre effectif.

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 deux pays (Le Danemark et l'Espagne) l'ont mise en place depuis moins de trois ans.

Taux de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs en 2007

	Autoroute	Milieu urbain
Allemagne	98	93
Autriche	91	87
Belgique	81	80
Danemark (2006)	93	88
Finlande	ND	87
France	99	98
Hongrie (2005)	77	58
Pays-Bas	ND	93
Pologne (2006)	ND	75
Portugal (2005)	94	ND
Royaume-Uni	ND	92
Slovénie (2006)	94	67

ND : non disponible.

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Il n'existe pas au niveau de chaque pays européen d'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme pour l'ensemble du réseau. Les taux de port sont fournis pour deux types de réseaux : milieu urbain et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé se situe en France avec 98 %.

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).

État des réglementations européennes en 2007

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 à deux voies	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	90	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	80	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	90	130	0,0	Non
Irlande	Kit main libre toléré	50	80	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	80	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 vingt 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.

Sources : Direction de la sécurité et de la circulation routières. Mission des affaires internationales.



Résultats détaillés



Évolution du nombre de victimes par classes d'âge et par catégories d'usagers

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Si pour la septième année consécutive, le nombre de personnes tuées sur les routes a diminué en 2008 (-8,2 %), et qu'en six ans, il a été réduit de 44 %, cette évolution est à différencier selon la catégorie d'usagers.

– Ce sont les usagers de véhicule de tourisme qui bénéficient le mieux des effets de la politique de sécurité routière avec une réduction du nombre de personnes tuées de plus de 55 % en six ans. Cette tendance se poursuit en 2008 avec une réduction de 11 %.

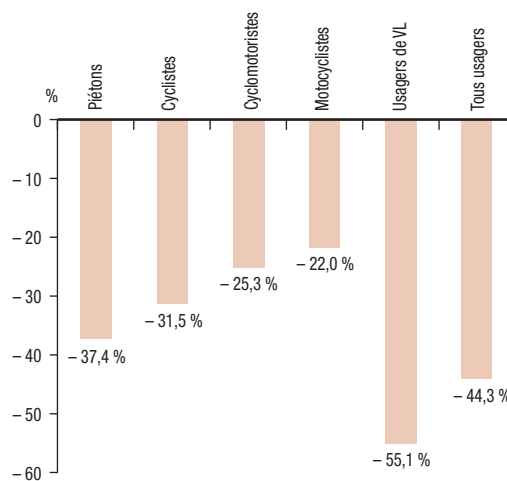
– Les piétons sont également une catégorie d'usagers fortement bénéficiaire avec une baisse de près de 40 % du nombre des personnes tuées en six ans malgré une variabilité dans cette évolution. Ainsi en 2008, on note une baisse plus légère du nombre des personnes tuées de 2,4 %.

– Les cyclistes, ont bénéficié d'une baisse de plus de 30 % du nombre des personnes tuées en six ans mais connaissent pour la deuxième année consécutive une légère hausse du nombre de tués (+ 1,9 %).

– Le bilan est moins positif pour les deux-roues motorisés. Même si les cyclomotoristes connaissent une baisse du nombre de tués en 2008 de 14 %, il y a alternance d'une année sur l'autre de résultats favorables et défavorables.

Ainsi, depuis 2002, le nombre de cyclomotoristes tués n'a été réduit que du quart environ. Il en est de même pour les motocyclistes qui ont certes connu une évolution favorable en 2008 avec une réduction des tués de 4,3 % mais qui alternent également des années favorables (2000, 2006), et plus souvent des années défavorables (2001, 2003, 2004, 2005, 2007) avec au final, une réduction du nombre de motocyclistes tués sur six ans de 22 %.

Évolution du nombre de tués selon la catégorie d'usager (2002-2008)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

France entière		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons	Année 2008	580	5 235	7 964	13 199
	Année 2007	594	5 465	8 380	13 845
	Différence	- 14	- 230	- 416	- 646
	Évolution	- 2,4 %	- 4,2 %	- 5,0 %	- 4,7 %
Cyclistes	Année 2008	159	1 616	2 947	4 563
	Année 2007	156	1 689	3 151	4 840
	Différence	3	- 73	- 204	- 277
	Évolution	1,9 %	- 4,3 %	- 6,5 %	- 5,7 %
Cyclomotoristes	Année 2008	313	5 663	9 647	15 310
	Année 2007	364	6 145	10 169	16 314
	Différence	- 51	- 482	- 522	- 1 004
	Évolution	- 14,0 %	- 7,8 %	- 5,1 %	- 6,2 %
Motocyclistes	Année 2008	844	7 123	9 976	17 099
	Année 2007	882	7 392	10 946	18 338
	Différence	- 38	- 269	- 970	- 1 239
	Évolution	- 4,3 %	- 3,6 %	- 8,9 %	- 6,8 %
Usagers de : - voitures de tourisme	Année 2008	2 256	14 524	27 044	41 568
	Année 2007	2 536	16 898	30 945	47 843
	Différence	- 280	- 2 374	- 3 901	- 6 275
	Évolution	- 11,0 %	- 14,0 %	- 12,6 %	- 13,1 %
Usagers de : - poids lourds	Année 2008	76	400	539	939
	Année 2007	68	465	559	1 024
	Différence	8	- 65	- 20	- 85
	Évolution	11,8 %	- 14,0 %	- 3,6 %	- 8,3 %
Autres usagers ¹	Année 2008	215	1 618	2 609	4 227
	Année 2007	238	1 700	2 805	4 505
	Différence	- 23	- 82	- 196	- 278
	Évolution	- 9,7 %	- 4,8 %	- 7,0 %	- 6,2 %
Ensemble	Année 2008	4 443	36 179	60 726	96 905
	Année 2007	4 838	39 754	66 955	106 709
	Différence	- 395	- 3 575	- 6 229	- 9 804
	Évolution	- 8,2 %	- 9,0 %	- 9,3 %	- 9,2 %

¹ Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voitures, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Accidents impliquant au moins un(e)		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	Année 2008	604	2 004	2 696	4 700	11,39
	Année 2007	679	2 186	3 018	5 204	11,54
	Différence	- 75	- 182	- 322	- 504,00	- 0,15
	Évolution	- 11,05 %	- 8,33 %	- 10,67 %	- 9,68 %	
Camionnette	Année 2008	410	2 998	5 022	8 020	4,86
	Année 2007	440	3 211	5 512	8 723	4,80
	Différence	- 30	- 213	- 490	- 703,00	0,06
	Évolution	- 6,82 %	- 6,63 %	- 8,89 %	- 8,06 %	

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE

L'évolution du nombre de personnes tuées en 2008 et depuis 2002 bénéficie à toutes les classes d'âge avec néanmoins quelques nuances.

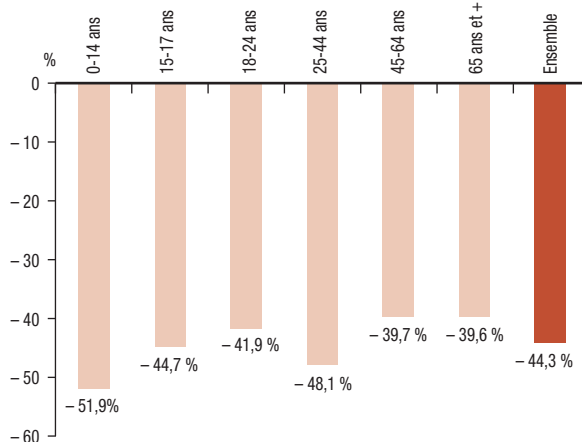
– C'est la classe d'âge des 0-14 ans qui a le mieux bénéficié de l'évolution favorable du nombre des tués sur les routes depuis six ans avec une baisse de plus de 50 % du nombre des tués. Cette baisse se poursuit en 2008 avec – 24,7 %, l'année 2007 ayant été l'unique année défavorable.

– Les jeunes de 15-17 ans profitent également de cette baisse dans des proportions moindres. Cette baisse se poursuit en 2008 avec – 15,2 %. Seule, l'année 2005 a été défavorable.

– Les classes d'âge des 18-24 ans et 65 ans et plus évoluent également favorablement. Le nombre de personnes tuées a été réduit de près de 40 % en six ans avec seulement une année défavorable respectivement 2004 pour les 18-

24 et 2005 pour les 65 et plus. En 2008, la baisse est respectivement de 4,1 % et 9,1 %.

Évolution du nombre de tués suivant l'âge (2002-2008)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

France entière		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-14 ans	Année 2008	131	2 678	4 600	7 278
	Année 2007	174	2 818	5 025	7 843
	Différence	- 43	- 140	- 425	- 565
	Évolution	- 24,7 %	- 5,0 %	- 8,5 %	- 7,2 %
15-17 ans	Année 2008	179	3 089	4 570	7 659
	Année 2007	211	3 583	5 145	8 728
	Différence	- 32	- 494	- 575	- 1 069
	Évolution	- 15,2 %	- 13,8 %	- 11,2 %	- 12,2 %
18-24 ans	Année 2008	1 005	7 789	13 779	21 568
	Année 2007	1 048	8 687	15 178	23 865
	Différence	- 43	- 898	- 1 399	- 2 297
	Évolution	- 4,1 %	- 10,3 %	- 9,2 %	- 9,6 %
25-44 ans	Année 2008	1 407	11 779	22 752	34 531
	Année 2007	1 549	12 775	25 213	37 988
	Différence	- 142	- 996	- 2 461	- 3 457
	Évolution	- 9,2 %	- 7,8 %	- 9,8 %	- 9,1 %
45-64 ans	Année 2008	895	6 961	11 142	18 103
	Année 2007	935	7 550	12 099	19 649
	Différence	- 40	- 589	- 957	- 1 546
	Évolution	- 4,3 %	- 7,8 %	- 7,9 %	- 7,9 %
65 ans et plus	Année 2008	826	3 866	3 870	7 736
	Année 2007	909	4 224	4 230	8 454
	Différence	- 83	- 358	- 360	- 718
	Évolution	- 9,1 %	- 8,5 %	- 8,5 %	- 8,5 %
Âge indéterminé	Année 2008	0	17	13	30
	Année 2007	12	117	65	182
	Différence	- 12	- 100	- 52	- 152
	Évolution	- 100,0 %	- 85,5 %	- 80,0 %	- 83,5 %
Ensemble	Année 2008	4 443	36 179	60 726	96 905
	Année 2007	4 838	39 754	66 955	106 709
	Différence	- 395	- 3 575	- 6 229	- 9 804
	Évolution	- 8,2 %	- 9,0 %	- 9,3 %	- 9,2 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGE ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 2008

La mobilité varie fortement selon les classes d'âge. Cette mobilité est également en évolution depuis quelques années notamment avec une augmentation des déplacements en deux-roues. Ces spécificités se retrouvent dans la mortalité sur les routes et dans son évolution.

– Ainsi, la baisse de la mortalité des piétons profite essentiellement aux enfants de 0-14 ans et aux personnes de plus de 65 ans, classe d'âge dont les déplacements se font en grande partie à pied en ville. D'ailleurs un tiers des personnes tuées piétonnes sont des enfants de 0-14ans et un autre tiers des personnes âgées de plus de 65 ans.

– Près de la moitié des usagers de deux-roues à moteur tués sont des jeunes de 15-17 ans. Ils sont près de 40 %

tués en tant que passagers de voiture de tourisme. C'est à ce titre qu'ils bénéficient de la baisse générale de la mortalité avec 70 personnes tuées en 2008.

– Près d'un tiers des personnes tuées comme usagers de voiture de tourisme est un jeune de 18-24 ans. C'est à ce titre qu'il bénéficie de la baisse générale de la mortalité comme conducteur ou comme passager. Même si leur nombre a stagné entre 2007 et 2008, ce nombre a été réduit de plus de 50 % depuis 2002. Par contre l'évolution de la mortalité de cette classe d'âge en tant qu'usagers deux-roues est faible (à peine 15 % en dix ans malgré une baisse de 8,3 % en 2008).

– La particularité des 25-44 ans concerne leur forte implication dans les accidents mortels de deux-roues motorisés, particulièrement les motocyclettes. Une personne sur deux usagers deux-roues motorisés a entre 25 et 44 ans. L'évolution de la mortalité de cette classe d'âge en tant qu'usagers deux-roues est très faible (à peine 6 % en six ans malgré une baisse de 5,4 % en 2008).

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	36	6,2	18	11,3	12	1,0	53	2,3	131	2,9
%	<i>27,5</i>		<i>13,7</i>		<i>9,2</i>		<i>40,5</i>		<i>100,0</i>	
15-17 ans	16	2,8	6	3,8	84	7,3	70	3,1	179	4,0
%	<i>8,9</i>		<i>3,4</i>		<i>46,9</i>		<i>39,1</i>		<i>100,0</i>	
18-24 ans	32	5,5	20	12,6	297	25,7	622	27,6	1 005	22,6
%	<i>3,2</i>		<i>2,0</i>		<i>29,6</i>		<i>61,9</i>		<i>100,0</i>	
25-44 ans	98	16,9	23	14,5	534	46,2	641	28,4	1 407	31,7
%	<i>7,0</i>		<i>1,6</i>		<i>38,0</i>		<i>45,6</i>		<i>100,0</i>	
45-64 ans	127	21,9	43	27,0	209	18,1	425	18,8	895	20,1
%	<i>14,2</i>		<i>4,8</i>		<i>23,4</i>		<i>47,5</i>		<i>100,0</i>	
65 ans et plus	271	46,7	49	30,8	21	1,8	445	19,7	826	18,6
%	<i>32,8</i>		<i>5,9</i>		<i>2,5</i>		<i>53,9</i>		<i>100,0</i>	
Ensemble	580	100,0	159	100,0	1 157	100,0	2 256	100,0	4 443	100,0

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

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.



L'accidentologie des départements

Ce chapitre présente tout d'abord les chiffres bruts de la sécurité routière dans les départements, ainsi qu'un certain nombre d'indicateurs pour mieux appréhender l'accidentalité des départements : tués par million d'habitants, part de victimes graves dans les accidents contre un arbre, part de victimes graves dans les accidents avec alcool, part de victimes graves motocyclistes et part de victimes graves non-ceinturées.

Toutefois, il convient de prendre quelques précautions avant d'analyser ces chiffres. Tout d'abord, il s'agit souvent de petits chiffres, c'est particulièrement le cas du nombre de tués, pour lesquels les variations au niveau du département n'ont pas de valeur significative. Ainsi on ne peut considérer qu'une forte augmentation ou une forte diminution d'une année sur l'autre correspondent nécessairement à une détérioration ou amélioration de la sécurité routière.

Ensuite, les résultats sont fortement dépendants de l'exposition au risque (des parcours) qui est très variable d'un département à l'autre notamment en raison de sa taille, de son nombre d'habitants, de sa densité, de la répartition du trafic selon les réseaux ou selon la catégorie d'usagers.

De ce fait l'Observatoire ajoute depuis 2001 un indicateur d'accidentologie locale (IAL) qui prend en compte le nombre de tués sur une plus longue période (cinq années) et le trafic selon les réseaux par rapport à la référence constituée par les données nationales. Pour plus d'informations, on se reportera en fin de chapitre à l'annexe méthodologique.

LES RÉSULTATS 2008

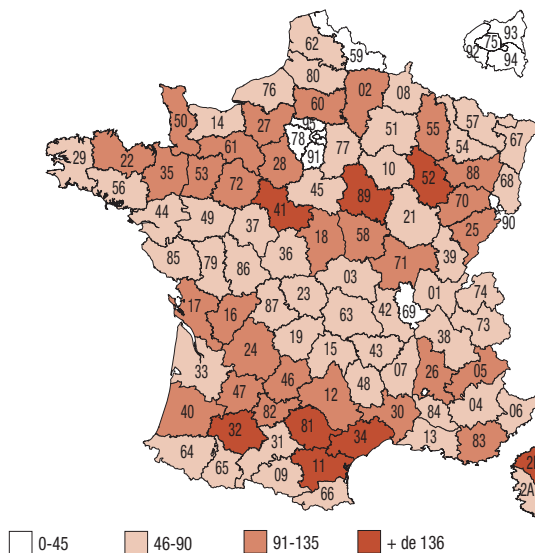
Entre le département où il y a le plus de personnes tuées (Bouches-du-Rhône, 156 tués) et ceux où il y en a le moins (Territoire de Belfort et la Lozère, 5 tués), on observe un rapport de 30. En rapportant le nombre de tués à la population du département, ce rapport entre la valeur maximale (Loir-et-Cher, 178 tués par million d'habitants) et la valeur minimale (Seine-Saint-Denis, 20 tués par million d'habitants) passe à 9. La superficie et le nombre d'habitants vont logiquement influencer les résultats de sécurité routière. La densité joue, elle aussi, un rôle dans le sens où un département plus dense a généralement un nombre de victimes rapporté à la population plus faible car les déplacements y sont souvent plus courts et les transports en commun plus développés.

D'autres facteurs, et en particuliers les parcours, expliquent en partie ces différences entre les départements. C'est ce que nous verrons dans la partie des IAL.

Par ailleurs, on peut noter que les départements qui ont connu les plus grandes diminutions du nombre de personnes tuées en 2008 (-32) sont des départements qui avaient connu des hausses l'année précédente : Isère (+12), Puy-de-Dôme (+20), Vaucluse (+30). À l'opposé, si l'Hérault connaît en 2008 une forte augmentation du nombre de personnes tuées (+31) alors que le résultat avait été stable entre 2006 et 2007 (+1), la Gironde (augmentation de 29 tués), l'Oise (+18) et le Loir-et-

Cher (+18), sont des départements qui avaient connu des baisses les années précédentes (respectivement -17, -25, -8).

Nombre de personnes tuées par million d'habitants dans les départements



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population totale ¹ (en milliers)	Tués par million habitants en 2008	Part de la population urbaine ² %
	2008	2007	2008	2007	2008	2007			
Ain	487	494	49	49	714	697	574	85	60,0
Aisne	389	400	51	69	512	550	537	95	57,4
Allier	310	362	24	38	426	492	343	70	60,6
Alpes-de-Haute-Provence	149	150	14	25	221	228	156	90	52,1
Hautes-Alpes	140	174	14	11	213	253	132	106	52,9
Alpes-Maritimes	2 832	3 403	65	89	3 450	4 129	1 081	60	95,4
Ardèche	203	243	15	41	283	311	309	49	52,1
Ardennes	167	160	21	17	205	190	285	74	61,4
Ariège	100	139	13	21	141	204	148	88	48,2
Aube	228	245	17	34	294	337	301	57	60,6
Aude	373	304	58	58	521	396	345	168	54,8
Aveyron	206	186	27	20	271	253	275	98	45,5
Bouches-du-Rhône	4 295	5 249	156	142	5 489	6 683	1 952	80	97,8
Calvados	429	476	41	42	566	626	674	61	62,3
Cantal	79	89	6	11	97	99	150	40	36,4
Charente	191	214	45	37	203	259	348	129	46,8
Charente-Maritime	1 019	1 031	71	64	1 310	1 318	604	118	55,3
Cher	345	340	29	29	427	441	315	92	57,3
Corrèze	301	349	26	19	390	456	242	108	49,4
Corse-du-Sud	249	378	11	18	365	515	138	80	61,3
Haute-Corse	366	431	24	23	527	622	161	150	63,4
Côte-d'Or	573	607	41	39	737	787	518	79	64,9
Côtes-d'Armor	520	483	56	43	654	646	575	97	53,9
Creuse	96	95	8	9	130	137	123	65	24,2
Dordogne	333	449	39	61	435	570	406	96	47,9
Doubs	453	515	52	38	564	703	519	100	66,9
Drôme	472	487	61	46	640	688	473	129	69,6
Eure	504	613	68	54	657	795	571	119	54,7
Eure-et-Loir	435	434	40	57	525	566	423	95	62,3
Finistère	632	638	56	65	789	802	887	63	72,8
Gard	1 071	1 072	69	73	1 459	1 432	691	100	76,4
Haute-Garonne	1 450	1 706	74	79	1 813	2 174	1 205	61	82,2
Gers	201	193	29	30	283	229	183	159	36,6
Gironde	2 091	2 217	100	71	2 596	2 765	1 408	71	79,6
Hérault	1 476	1 572	138	107	1 837	2 025	1 015	136	82,8
Ille-et-Vilaine	959	973	70	73	1 187	1 214	957	73	65,4
Indre	306	338	20	34	384	403	233	86	55,0
Indre-et-Loire	291	380	46	49	335	456	584	79	75,1
Isère	903	1 018	76	108	1 224	1 394	1 180	64	76,4
Jura	126	141	21	27	151	194	258	81	44,6
Landes	283	334	36	47	393	423	368	98	53,5
Loir-et-Cher	340	378	58	40	453	523	327	178	54,6
Loire	788	967	42	38	1 018	1 254	743	57	79,6
Haute-Loire	203	266	14	30	295	340	221	63	53,6
Loire-Atlantique	1 072	1 222	86	88	1 331	1 517	1 247	69	76,7
Loiret	500	640	54	79	641	826	649	83	74,3
Lot	168	133	17	30	198	140	171	100	36,3
Lot-et-Garonne	295	352	35	43	426	485	325	108	62,6
Lozère	89	91	5	9	128	128	77	65	35,1
Maine-et-Loire	937	951	42	60	1 184	1 155	772	54	64,9
Manche	493	501	49	49	669	630	494	99	48,0
Marne	384	452	33	50	484	582	565	58	68,8
Haute-Marne	250	269	26	19	321	329	186	140	50,3
Mayenne	147	147	28	20	179	197	301	93	49,1
Meurthe-et-Moselle	654	936	47	37	828	1 248	726	65	77,3
Meuse	220	187	20	17	280	241	194	103	46,4

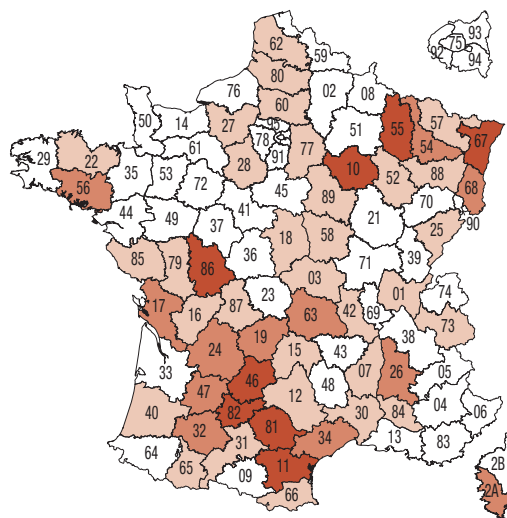
	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population totale ¹ (en milliers)	Tués par million habitants en 2008	Part de la population urbaine ² %
	2008	2007	2008	2007	2008	2007			
Morbihan	734	735	52	49	872	901	701	74	60,9
Moselle	802	975	56	72	1 072	1 290	1 038	54	75,1
Nièvre	227	275	26	21	259	369	222	117	52,4
Nord	2 621	2 657	99	103	3 339	3 407	2 566	39	89,9
Oise	539	692	82	64	762	1 035	797	103	65,9
Orne	203	234	31	30	280	325	293	106	44,9
Pas-de-Calais	1 075	1 158	103	91	1 442	1 586	1 456	71	81,9
Puy-de-Dôme	811	914	31	63	1 056	1 187	626	50	66,9
Pyrénées-Atlantiques	885	889	37	53	1 061	1 087	642	58	75,0
Hautes-Pyrénées	291	369	18	15	407	536	229	79	59,5
Pyrénées-Orientales	278	314	35	26	362	442	437	80	80,2
Bas-Rhin	1 079	1 060	53	66	1 326	1 342	1 086	49	73,9
Haut-Rhin	581	636	44	43	728	807	741	59	77,0
Rhône	2 015	2 148	53	69	2 566	2 806	1 683	31	92,4
Haute-Saône	135	167	32	33	164	216	237	135	43,9
Saône-et-Loire	530	582	54	63	777	824	550	98	59,3
Sarthe	475	714	34	40	615	908	557	61	62,8
Savoie	201	261	23	39	244	366	407	57	69,7
Haute-Savoie	575	625	54	63	811	854	705	77	74,7
Paris	8 286	8 591	51	37	9 553	9 897	2 189	23	100,0
Seine-Maritime	1 156	1 012	58	81	1 478	1 299	1 243	47	75,2
Seine-et-Marne	1 042	1 167	104	87	1 439	1 537	1 286	81	80,4
Yvelines	1 500	1 549	40	67	1 933	1 992	1 401	29	93,2
Deux-Sèvres	227	219	22	46	260	251	362	61	51,7
Somme	728	704	48	72	952	864	565	85	58,5
Tarn	219	303	51	40	273	374	368	139	67,3
Tarn-et-Garonne	230	271	24	37	278	349	230	105	56,3
Var	1 334	1 309	95	96	1 755	1 793	996	95	90,6
Vaucluse	535	590	44	76	685	793	539	82	83,2
Vendée	384	425	51	73	502	531	605	84	53,0
Vienne	416	419	34	43	533	569	421	81	55,9
Haute-Vienne	609	694	36	29	749	874	369	98	62,7
Vosges	289	349	38	43	385	508	380	100	70,1
Yonne	346	383	48	43	417	491	341	141	45,9
Territoire de Belfort	246	241	5	8	321	290	142	35	80,3
Essonne	1 496	1 519	45	38	1 886	2 010	1 208	37	95,2
Hauts-de-Seine	2 590	2 660	34	30	2 965	3 049	1 552	22	100,0
Seine-Saint-Denis	2 741	3 066	30	35	3 260	3 718	1 509	20	100,0
Val-de-Marne	2 495	2 527	30	25	2 942	3 014	1 309	23	100,0
Val-d'Oise	988	1 295	37	35	1 236	1 653	1 165	32	95,4
Métropole	74 487	81 272	4 275	4 620	93 798	103 201	61 771	69	75,5
Guadeloupe	500	447	56	73	751	603	403	139	0
Martinique	603	753	35	46	850	1 092	400	88	92,2
Guyane	400	596	26	27	528	802	214	122	
La Réunion	777	782	51	72	978	1 011	791	65	89,0
France entière	76 767	83 850	4 443	4 838	96 905	106 709	63 578	70	75,5

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 composants des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

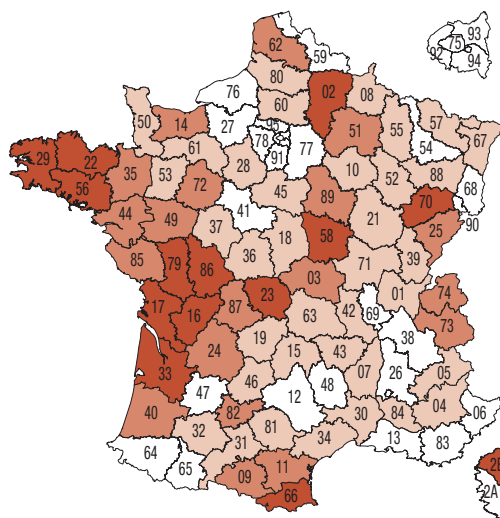
Part de victimes graves contre arbre (2008)



0-4,9 % 5-7,9 % 8-9,9 % 1 % et plus

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

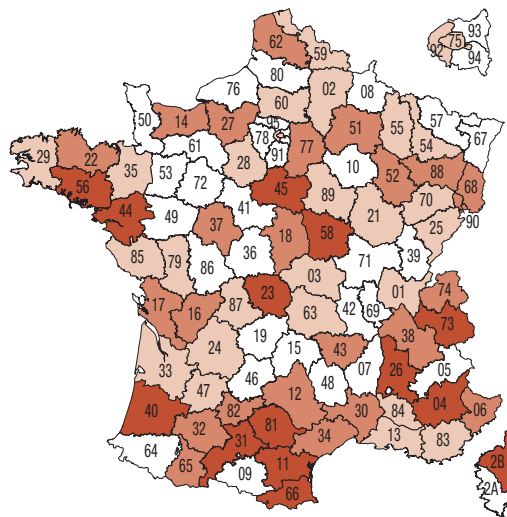
Part de victimes graves avec alcool (2005-2008)



0-14,9 % 15-17,9 % 18-19,9 % 20 % et +

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

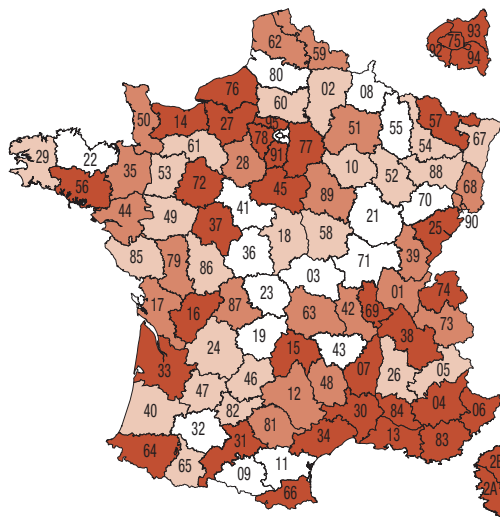
Part de victimes graves non ceinturées (2008)



0-6,9 % 7-9,9 % 10-12,9 % 13 % et +

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Part de victimes graves motos (2007)



0-11,9 % 12-14,9 % 15-17,9 % 18 % et +

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

IAL 2004-2008 ET 2008

	2004-2008						2008	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% personnes tuées	IAL	% personnes tuées	IAL	IAL	
Ain	8,0	1,05	76,5	1,40	8,1	0,96	1,28	1,12
Aisne	4,8	1,19	76,2	1,16	11,0	1,20	1,17	1,15
Allier	1,9	0,58	79,2	1,25	13,7	1,44	1,25	0,82
Alpes-de-Haute-Provence	1,7	0,48	83,6	1,49	9,3	1,99	1,45	0,99
Hautes-Alpes			86,6	0,81	9,2	0,94	0,88	1,11
Alpes-Maritimes	4,8	0,83	30,4	1,07	61,7	2,05	1,57	1,61
Ardèche			87,6	1,20	4,1	0,45	1,14	0,66
Ardennes	2,7	0,72	76,6	0,97	11,9	0,84	0,95	1,03
Ariège			85,0	1,16	9,7	1,60	1,16	1,05
Aube	5,7	0,94	82,4	1,38	9,5	0,86	1,27	0,80
Aude	10,5	1,03	72,7	1,68	13,0	2,39	1,57	1,91
Aveyron	1,3	0,35	88,2	0,92	9,3	1,27	0,80	0,80
Bouches-du-Rhône	9,7	1,35	52,2	1,09	35,9	1,40	1,21	1,39
Calvados	2,5	0,34	79,7	0,68	9,9	0,64	0,63	0,59
Cantal	5,7	1,26	73,5	0,85	11,1	1,67	0,90	0,42
Charente			80,9	1,20	9,6	1,66	1,34	1,41
Charente-Maritime	1,9	0,48	77,5	1,06	11,0	1,53	1,11	1,22
Cher	8,1	1,53	75,3	1,38	10,4	1,08	1,25	1,07
Corrèze	10,9	1,23	69,0	0,79	11,6	1,24	0,83	1,07
Corse-du-Sud			72,3	1,45	25,4	2,72	1,89	1,66
Haute-Corse			91,4	1,59	6,0	0,83	1,76	2,38
Côte-d'Or	16,2	1,10	63,1	0,43	15,9	1,11	0,48	0,46
Côtes-d'Armor			80,9	0,81	7,9	0,79	0,83	1,08
Creuse			87,7	0,92	0,0	0,00	0,96	0,68
Dordogne	1,8	1,78	81,2	1,23	8,4	1,35	1,28	1,07
Doubs	4,6	0,96	76,8	0,97	11,0	0,86	0,92	1,10
Drôme	11,1	0,77	66,9	1,07	12,5	1,23	1,06	1,34
Eure	6,1	0,68	80,5	1,17	6,5	0,91	1,17	1,61
Eure-et-Loir	11,0	1,45	75,7	1,29	11,6	1,85	1,33	1,03
Finistère			67,2	0,67	13,7	0,71	0,77	0,79
Gard	2,8	0,57	79,5	1,43	13,7	1,26	1,26	1,24
Haute-Garonne	11,4	0,82	58,5	0,97	26,6	1,23	0,94	0,92
Gers			89,2	1,41	6,7	1,87	1,42	1,70
Gironde	5,4	0,58	67,0	0,74	19,1	0,96	0,74	0,79
Hérault	7,3	1,13	65,4	1,26	23,8	1,90	1,26	1,67
Ille-et-Vilaine	0,9	0,48	78,2	0,59	11,9	0,74	0,71	0,87
Indre	4,9	0,52	76,3	1,12	9,3	1,11	1,01	0,87
Indre-et-Loire	5,9	1,01	69,9	1,09	15,0	0,99	1,05	1,07
Isère	8,9	1,08	70,4	0,97	14,9	0,79	1,00	1,03
Jura	2,3	0,48	86,7	1,45	6,5	1,13	1,36	0,97
Landes	1,0	0,32	84,2	0,74	9,5	1,37	0,73	0,67
Loir-et-Cher	13,0	2,09	71,1	1,33	8,5	1,50	1,36	1,83
Loire	2,3	0,23	68,5	1,01	22,6	0,82	0,93	1,08
Haute-Loire			80,7	1,22	3,9	0,61	1,29	0,81
Loire-Atlantique	1,3	0,53	71,1	0,84	17,6	0,91	0,90	0,94
Loiret	8,2	1,42	69,5	1,38	12,5	1,00	1,39	1,23
Lot	8,1	1,49	83,5	1,21	1,8	0,54	1,13	0,93
Lot-et-Garonne	2,1	0,68	83,2	1,76	8,8	1,15	1,49	1,17
Lozère	4,7	0,56	84,7	1,16	2,3	0,49	1,14	0,80
Maine-et-Loire	6,1	1,87	68,2	0,88	14,7	1,06	0,96	0,75
Manche	3,7	1,58	85,4	1,11	7,0	0,89	0,97	1,08
Marne	5,7	0,98	73,1	1,11	15,2	1,14	1,14	0,79
Haute-Marne	8,0	0,73	84,9	0,97	3,9	0,49	0,88	1,30

	2004-2008						2008	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% personnes tuées	IAL	% personnes tuées	IAL	IAL	IAL
Mayenne	3,0	0,76	84,1	1,13	8,2	0,94	1,04	1,18
Meurthe-et-Moselle	10,4	1,04	68,7	0,98	15,2	0,69	0,92	1,00
Meuse	2,9	0,70	80,7	0,95	13,7	1,94	0,99	1,11
Morbihan			76,6	0,76	10,5	0,96	0,87	0,86
Moselle	8,8	0,77	69,0	0,98	18,4	0,84	0,89	0,83
Nièvre	2,1	1,27	87,0	1,36	8,6	1,26	1,28	1,33
Nord	11,9	1,15	46,3	0,62	33,6	0,83	0,76	0,72
Oise	8,7	1,58	75,2	1,44	9,9	0,89	1,41	1,70
Orne			89,6	0,92	4,8	0,71	0,83	0,85
Pas-de-Calais	12,7	1,72	58,0	0,77	22,1	0,94	0,85	0,99
Puy-de-Dôme	7,8	0,80	68,9	1,24	20,2	1,23	1,12	0,84
Pyrénées-Atlantiques	7,0	1,32	60,2	1,24	25,5	1,44	1,27	1,04
Hautes-Pyrénées	3,1	0,61	76,1	1,04	10,1	0,82	0,97	0,97
Pyrénées-Orientales	3,2	0,72	71,8	0,90	14,5	0,98	0,98	1,06
Bas-Rhin	8,0	0,75	67,5	1,00	18,6	0,86	0,93	0,89
Haut-Rhin	11,5	1,16	65,1	0,69	18,2	0,89	0,73	0,77
Rhône	13,2	1,65	45,3	0,63	35,7	0,77	0,71	0,55
Haute-Saône			89,5	0,96	6,9	1,21	0,86	1,00
Saône-et-Loire	8,2	1,04	75,2	0,85	10,4	1,05	0,82	0,81
Sarthe	6,4	0,81	73,7	1,11	11,5	0,96	1,10	0,91
Savoie	6,9	0,81	76,3	0,50	9,6	0,59	0,53	0,48
Haute-Savoie	5,5	1,09	70,8	1,14	12,4	0,81	1,19	1,19
Paris	1,9	0,20	0,0		98,1	0,86	0,81	1,06
Seine-Maritime	5,6	1,10	65,7	0,75	24,5	0,95	0,78	0,66
Seine-et-Marne	11,0	1,45	67,6	0,99	14,7	0,80	1,08	1,29
Yvelines	14,0	1,03	44,5	0,61	33,8	0,69	0,74	0,59
Deux-Sèvres	1,2	0,24	76,7	1,11	7,8	0,93	1,09	0,75
Somme	9,2	1,21	76,9	1,39	8,4	1,01	1,28	1,01
Tarn	0,8	0,52	77,6	1,88	12,2	1,42	1,84	2,06
Tarn-et-Garonne	3,9	0,55	72,9	1,69	11,2	2,06	1,58	1,17
Var	8,8	1,29	61,9	1,33	23,9	1,46	1,31	1,33
Vaucluse	6,3	1,16	65,1	1,24	23,0	1,63	1,21	0,97
Vendée	2,8	0,87	79,1	1,17	10,2	1,43	1,09	0,91
Vienne	4,3	0,88	77,6	1,05	13,6	1,37	1,11	1,06
Haute-Vienne	4,8	0,54	79,1	1,20	16,0	1,36	1,09	1,14
Vosges	1,9	0,94	85,5	1,06	7,6	0,90	1,01	1,03
Yonne	6,1	0,68	83,3	1,96	7,5	1,20	1,72	2,05
Territoire de Belfort	18,8	1,80	59,3	0,76	16,8	0,65	0,82	0,56
Essonne	10,7	1,03	55,5	0,63	33,6	0,74	0,78	0,82
Hauts-de-Seine	11,8	0,80	0,0		82,9	0,62	0,67	0,87
Seine-Saint-Denis	21,6	1,08	0,0		75,6	0,85	0,93	0,82
Val-de-Marne	13,6	0,67	0,0		80,4	0,82	0,84	0,87
Val-d'Oise	15,9	1,53	43,3	0,64	37,0	0,70	0,75	0,68
Métropole	6,5	1	68,3	1	18,8	1	1	1

Toute case vierge signifie que le réseau est inexistant dans le département ou que l'exposition au risque était trop faible. Dans le cas de données nulles, cela veut dire qu'il n'a été recensé aucun tué. Pour Paris, les données sur autoroute correspondent au périphérique.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les données de parcours utilisées pour les autoroutes proviennent des stations de comptage SIREDO sur la période 2004-2007, les données de 2008 n'étant pas encore disponibles. Pour le parcours sur route départementale, il s'agit de données datant de 2005.

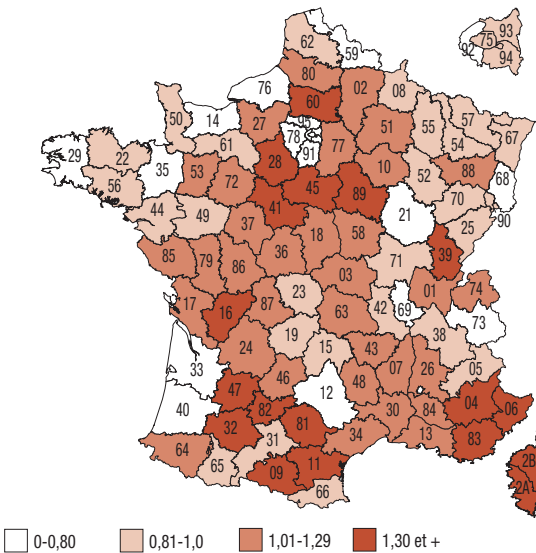
Sur la période 2004-2008, les taux de tués par milliard de kilomètre parcourus au niveau national sont de 2,52 tués par milliard de km sur les autoroutes et de 10,7 pour l'ensemble des routes nationales et départementales.

Classement par IAL décroissant

Corse-du-Sud	1,89	Gard	1,26	Mayenne	1,04	Pas-de-Calais	0,85
Tarn	1,84	Hérault	1,26	Vosges	1,01	Val-de-Marne	0,84
Haute-Corse	1,76	Allier	1,25	Indre	1,01	Côtes-d'Armor	0,83
Yonne	1,72	Cher	1,25	Isère	1,00	Orne	0,83
Tarn-et-Garonne	1,58	Bouches-du-Rhône	1,21	Meuse	0,99	Corrèze	0,83
Aude	1,57	Vaucluse	1,21	Pyrénées-Orientales	0,98	Saône-et-Loire	0,82
Alpes-Maritimes	1,57	Haute-Savoie	1,19	Manche	0,97	Territoire de Belfort	0,82
Lot-et-Garonne	1,49	Eure	1,17	Hautes-Pyrénées	0,97	Paris	0,81
Alpes-de-Haute-Provence	1,45	Aisne	1,17	Maine-et-Loire	0,96	Aveyron	0,80
Gers	1,42	Ariège	1,16	Creuse	0,96	Essonne	0,78
Oise	1,41	Ardèche	1,14	Ardennes	0,95	Seine-Maritime	0,78
Loiret	1,39	Marne	1,14	Haute-Garonne	0,94	Finistère	0,77
Jura	1,36	Lozère	1,14	Loire	0,93	Nord	0,76
Loir-et-Cher	1,36	Lot	1,13	Bas-Rhin	0,93	Val-d'Oise	0,75
Charente	1,34	Puy-de-Dôme	1,12	Seine-Saint-Denis	0,93	Gironde	0,74
Eure-et-Loir	1,33	Charente-Maritime	1,11	Meurthe-et-Moselle	0,92	Yvelines	0,74
Var	1,31	Vienne	1,11	Doubs	0,92	Landes	0,73
Haute-Loire	1,29	Sarthe	1,10	Loire-Atlantique	0,90	Haut-Rhin	0,73
Somme	1,28	Vendée	1,09	Cantal	0,90	Rhône	0,71
Ain	1,28	Haute-Vienne	1,09	Moselle	0,89	Ille-et-Vilaine	0,71
Dordogne	1,28	Deux-Sèvres	1,09	Haute-Marne	0,88	Hauts-de-Seine	0,67
Nièvre	1,28	Seine-et-Marne	1,08	Hautes-Alpes	0,88	Calvados	0,63
Aube	1,27	Drôme	1,06	Morbihan	0,87	Savoie	0,53
Pyrénées-Atlantiques	1,27	Indre-et-Loire	1,05	Haute-Saône	0,86	Côte-d'Or	0,48

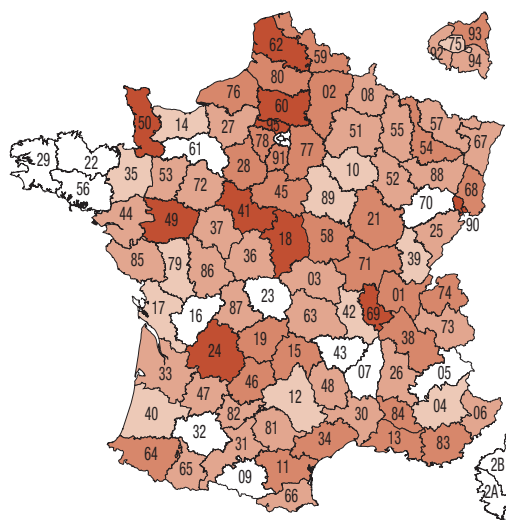
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

IAL 2004-2008



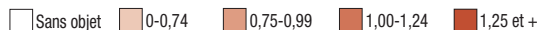
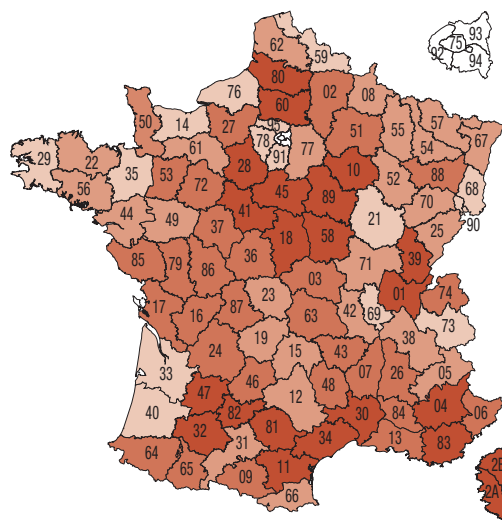
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

IAL autoroutes (2004-2008)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

IAL routes nationales et départementales (2004-2008)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Éléments d'interprétation des écarts entre les départements

Alors que l'on observe un rapport de 9 entre les valeurs minimales et maximales du tué par million d'habitant entre les départements, ce rapport passe à 4 pour les IAL. 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. On peut par exemple constater que parmi les départements les mieux classés, la plupart sont des départements dont la caractéristique urbaine est très marquée. L'infrastructure a également une influence puisque les autoroutes et les routes à 2 x 2 voies sont plus sûres que les routes à chaussée bidirectionnelle.

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. La composition du trafic peut aussi avoir son importance, ainsi une part de deux-roues motorisés dans le trafic élevé peut entraîner un IAL moins bon. Enfin le comportement des usagers aura aussi une influence sur l'IAL.

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE 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, voir le chapitre « 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, pour un département *i* (de 1 à 96) et un réseau *j* (de 1 à 5) avec :

- *t* (*i*, *j*) nombre de tués sur le réseau *i* dans le département *j* ;
- *e* (*i*, *j*) est l'exposition au risque sur le réseau *i* dans le département *j* ;
- *r* (*i*) risque moyen sur le réseau *i* dans toute la France.

Alors

$$r(i) = \frac{\text{Somme } (j = 1 \text{ à } 96) t(i, j)}{\text{Somme } (j = 1 \text{ à } 96) e(i, j)}$$

$$IAL = \frac{\text{Somme } (i = 1 \text{ à } 5) t(i, j)}{\text{Somme } (i = 1 \text{ à } 5) (r(i) \times e(i, j))}$$

On reconnaît dans l'IAL le rapport classique du nombre de tués observés rapportés au nombre de tués attendus.

$$IAL = \frac{\text{Nombre de personnes tuées}}{\frac{\text{Nombre de personnes tuées que le département aurait eu s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}{}}$$

	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**.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

L'exemple simplifié ci-dessus permet de mieux comprendre : 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, ce chapitre présente les chiffres bruts de la sécurité routière dans les régions, ainsi que le nombre de tués par million d'habitants et l'indicateur d'accidentologie locale. En matière d'interprétation des résultats, il convient de prendre en compte les remarques faites dans le chapitre sur les départements.

LES RÉSULTATS 2008

	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population totale ¹ (en milliers)	Tués par million d'habitants en 2008	Part de la population urbaine ² %
	2008	2007	2008	2007	2008	2007			
Alsace	1 660	1 696	97	109	2 054	2 149	1 826	53	75,1
Aquitaine	3 887	4 241	247	275	4 911	5 330	3 147	78	69,7
Auvergne	1 403	1 631	75	142	1 874	2 118	1 339	56	59,6
Basse-Normandie	1 125	1 211	121	121	1 515	1 581	1 460	83	53,9
Bourgogne	1 676	1 847	169	166	2 190	2 471	1 630	104	57,3
Bretagne	2 845	2 829	234	230	3 502	3 563	3 119	75	64,5
Centre	2 217	2 510	247	288	2 765	3 215	2 530	98	65,9
Champagne-Ardenne	1 029	1 126	97	120	1 304	1 438	1 336	73	62,8
Corse	615	809	35	41	892	1 137	299	117	62,3
Franche-Comté	960	1 064	110	106	1 200	1 403	1 155	95	58,8
Haute-Normandie	1 660	1 625	126	135	2 135	2 094	1 813	69	69
Île-de-France	21138	22374	371	354	25214	26870	11 617	32	96,1
Languedoc-Roussillon	3 287	3 353	305	273	4 307	4 423	2 565	119	75,3
Limousin	1 006	1 138	70	57	1 269	1 467	733	95	51,8
Lorraine	1 965	2 447	161	169	2 565	3 287	2 337	69	72,6
Midi-Pyrénées	2 865	3 300	253	272	3 664	4 259	2 806	90	64,5
Nord-Pas-de-Calais	3 696	3 815	202	194	4 781	4 993	4 022	50	87
Pays de la Loire	3 015	3 459	241	281	3 811	4 308	3 481	69	65,3
Picardie	1 656	1 796	181	205	2 226	2 449	1 898	95	61,2
Poitou-Charentes	1 853	1 883	172	190	2 306	2 397	1 734	99	52,9
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	9 285	10875	388	439	11813	13879	4 855	80	91,6
Rhône-Alpes	5 644	6 243	373	453	7 500	8 370	6 074	61	77,4
Métropole	74 487	81 272	4 275	4 620	93 798	103 201	61 771	69	75,5

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 composants des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

IAL 2004-2008 ET 2008

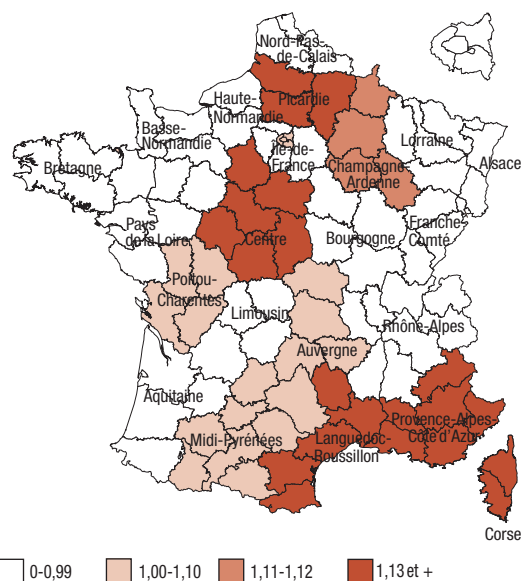
	2004-2008						2008	
	Autoroutes		Routes nationales et départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	IAL	IAL
Alsace	9,5	0,92	66,5	0,84	18,4	0,87	0,83	0,83
Aquitaine	3,9	0,74	73,5	0,97	15,2	1,15	0,96	0,88
Auvergne	4,4	0,84	75,1	1,18	13,8	1,25	1,16	0,77
Basse-Normandie	2,5	0,67	84,3	0,87	7,5	0,72	0,78	0,80
Bourgogne	8,7	0,98	76,0	0,87	10,8	1,12	0,83	0,85
Bretagne	0,7	1,26	75,5	0,69	11,2	0,78	0,78	0,89
Centre	8,9	1,37	72,4	1,27	11,5	1,17	1,25	1,19
Champagne-Ardenne	5,6	0,88	77,8	1,11	11,5	0,95	1,08	0,94
Corse			83,6	1,54	13,8	1,71	1,81	2,09
Franche-Comté	3,8	0,95	81,5	1,06	9,1	0,91	0,98	1,00
Haute-Normandie	5,8	0,85	72,4	0,92	16,3	0,94	0,91	0,96
Île-de-France	12,1	1,00	36,2	0,78	48,2	0,77	0,84	0,89
Languedoc-Roussillon	6,1	0,93	71,9	1,30	17,3	1,60	1,26	1,47
Limousin	6,1	0,83	77,6	1,00	11,8	1,24	0,98	1,04
Lorraine	7,0	0,87	74,0	1,00	14,5	0,84	0,94	0,95
Midi-Pyrénées	5,0	0,77	74,3	1,22	14,4	1,29	1,14	1,12
Nord-Pas-de-Calais	12,2	1,36	51,6	0,69	28,4	0,87	0,80	0,83
Pays de la Loire	3,6	0,95	73,9	0,98	13,5	1,01	0,99	0,91
Picardie	7,8	1,34	76,0	1,33	9,7	1,01	1,29	1,29
Poitou-Charentes	1,8	0,54	78,2	1,10	10,6	1,39	1,16	1,14
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	7,4	1,19	55,3	1,17	33,4	1,60	1,28	1,31
Rhône-Alpes	7,9	0,98	68,2	0,95	16,3	0,81	0,94	0,90
Métropole	6,5	1	68,3	1	18,8	1	1	1

Toute case vierge signifie que le réseau est inexistant dans le département ou que l'exposition au risque était trop faible. Dans le cas de données nulles, cela veut dire qu'il n'a été recensé aucun tué.
 Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les données de parcours utilisées pour les autoroutes proviennent des stations de comptage SIREDO sur la période 2004-2007, les données de 2008 n'étant pas encore disponibles. Pour le parcours sur route départementale, il s'agit de données datant de 2005.

Sur la période 2004-2008, les taux de tués par milliard de kilomètre parcourus au niveau national sont de 2,52 tués par milliard de km sur les autoroutes et de 10,7 pour l'ensemble des routes nationales et départementales.

IAL 2004-2008



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.



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

Le transfert de la gestion d'un certain nombre de routes nationales de l'État vers les départements qui a débuté en 2006 et s'est poursuivi en 2007 ne permet pas d'entreprendre certaines comparaisons avec 2008 en ce qui concerne le réseau national et les réseaux départementaux. L'analyse portera donc, cette fois-ci encore, sur l'ensemble des routes nationales et des routes départementales.

ÉVOLUTION PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

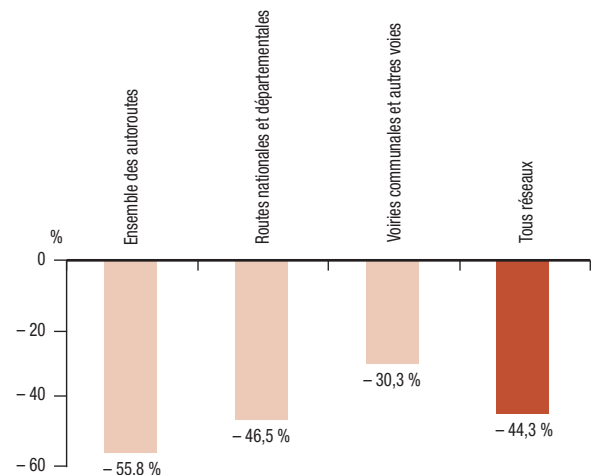
En 2008, le nombre de personnes tuées et de blessés diminue sur tous les réseaux. L'évolution la plus spectaculaire reste sur le réseau autoroutier. 2008 marque une nouvelle réduction du nombre de personnes tuées de 15,2 % par rapport à 2007. Le nombre de personnes tuées sur ce réseau a été réduit de 55 % depuis 2002 alors que dans le même temps, le kilométrage d'autoroute augmentait de près de 20 %.

Le nombre de personnes tuées sur les voies communales baisse de 5 % entre 2007 et 2008. Depuis 2002, ce nombre n'a été réduit que d'à peine 30 %. Seule, l'année 2003 avait marqué un réel progrès avec une baisse (- 16 % de tués).

Le nombre de personnes tuées sur les routes nationales et départementales baisse de 8,5 % par rapport à 2007. En six ans, il s'agit d'une baisse de 45 %. Il est difficile de faire la part des choses entre routes départementales et routes nationales du fait du transfert de gestion d'une partie importante du réseau national (principalement à deux fois une voie) dans les départements.

Néanmoins, il y a six ans, 50 % des personnes décédaient sur les routes départementales et 26 % sur les routes nationales. Ce pourcentage est maintenant en 2008 de 60 % sur les routes départementales alors que ce réseau s'est allongé d'environ 17 000 km et de 11 % sur les routes nationales.

Évolution des tués selon le type de route (2002-2008)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

France entière		Accidents corporels	Personnes tuées	blessés hospitalisés	blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des Autoroutes	Année 2008	4 290	234	1 811	4 288	6 099	5,45
	Année 2007	5 399	276	2 071	5 453	7 524	5,11
	Différence	- 1 109	- 42	- 260	- 1 165	- 1 425	0,34
	Évolution	- 20,5 %	- 15,2 %	- 12,6 %	- 21,4 %	- 18,9 %	
– dont autoroutes de liaison	Année 2008	1 120	168	1 100	742	1 842	15,00
	Année 2007	1 319	184	1 184	870	2 054	13,95
	Différence	- 199	- 16	- 84	- 128	- 212	1,05
	Évolution	- 15,1 %	- 8,7 %	- 7,1 %	- 14,7 %	- 10,3 %	
– dont autoroutes de dégagement	Année 2008	3 170	66	711	3 546	4 257	2,08
	Année 2007	4 080	92	887	4 583	5 470	2,25
	Différence	- 910	- 26	- 176	- 1 037	- 1 213	- 0,17
	Évolution	- 22,3 %	- 28,3 %	- 19,8 %	- 22,6 %	- 22,2 %	
Routes nationales et départementales	Année 2008	28 847	3 269	19 996	18 634	38 630	11,33
	Année 2007	31 942	3 571	22 463	20 725	43 188	11,18
	Différence	- 3 095	- 302	- 2 467	- 2 091	- 4 558	0,15
	Évolution	- 9,7 %	- 8,5 %	- 11,0 %	- 10,1 %	- 10,6 %	
Routes nationales	Année 2008	5 859	498	3 178	4 800	7 978	8,50
	Année 2007	7 218	661	3 921	6 141	10 062	9,16
Routes départementales	Année 2008	22 988	2 771	16 818	13 834	30 652	12,05
	Année 2007	24 724	2 910	18 542	14 584	33 126	11,77
Voiries Communales et autres voies ¹	Année 2008	43 630	940	14 372	37 804	52 176	2,15
	Année 2007	46 509	991	15 220	40 777	55 997	2,13
	Différence	- 2 879	- 51	- 848	- 2 973	- 3 821	0,02
	Évolution	- 6,2 %	- 5,1 %	- 5,6 %	- 7,3 %	- 6,8 %	
Ensemble	Année 2008	76 767	4 443	36 179	60 726	96 905	5,79
	Année 2007	83 850	4 838	39 754	66 955	106 709	5,77
	Différence	- 7 083	- 395	- 3 575	- 6 229	- 9 804	0,02
	Évolution	- 8,4 %	- 8,2 %	- 9,0 %	- 9,3 %	- 9,2 %	

¹ Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

ÉVOLUTION SELON LE MILIEU (URBAIN/RASE CAMPAGNE)

Les progrès enregistrés en 2008 (- 8,2 % des tués, - 9,2 % des blessés et - 8,4 % des accidents corporels) concernent à la fois la rase campagne et le milieu urbain.

La rase campagne connaît une diminution du nombre de personnes tuées de 7,5 % entre 2007 et 2008. Ce nombre a diminué en six ans de 46 % dans les mêmes proportions que la moyenne nationale.

Le milieu urbain connaît également une diminution du nombre des personnes tuées de 9,7 % entre 2007 et 2008.

Les progrès en milieu urbain sur les six dernières années sont sensiblement meilleurs qu'en rase campagne et ce pour les agglomérations de moins de 5 000 habitants, de 5 000 à 20 000 et de plus de 100 000. Seules, les villes entre 20 000 et 100 000 font moins bien.

Ce résultat peut paraître paradoxal avec le bilan sur les voiries communales. Il est possible de conclure que ce sont les grands axes structurants des agglomérations qui sont essentiellement des routes nationales et départementales qui ont bénéficié de la baisse du nombre de personnes tuées alors que les voies artérielles et de dessertes au statut de voirie communale en ont nettement moins bénéficié. Ainsi, la part du nombre des personnes tuées sur la voirie communale par rapport au total des personnes tuées en milieu urbain est passée de 50 % en 1998 à 72 % en 2008.

Métropole plus DOM		Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain ¹	Année 2008	53 432	1 300	18 980	45 376	64 356	2,43
	Année 2007	57 583	1 440	20 805	48 891	69 696	2,50
	Différence	- 4 151	- 140	- 1 825	- 3 515	- 5 340	- 0,07
	Évolution	- 7,2 %	- 9,7 %	- 8,8 %	- 7,2 %	- 7,7 %	
Rase campagne ²	Année 2008	23 335	3 143	17 199	15 350	32 549	13,47
	Année 2007	26 267	3 398	18 949	18 064	37 013	12,94
	Différence	- 2 932	- 255	- 1 750	- 2 714	- 4 464	0,53
	Évolution	- 11,2 %	- 7,5 %	- 9,2 %	- 15,0 %	- 12,1 %	
Ensemble	Année 2008	76 767	4 443	36 179	60 726	96 905	5,79
	Année 2007	83 850	4 838	39 754	66 955	106 709	5,77
	Différence	- 7 083	- 395	- 3 575	- 6 229	- 9 804	0,02
	Évolution	- 8,4 %	- 8,2 %	- 9,0 %	- 9,3 %	- 9,2 %	

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 : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Détail milieu urbain en métropole plus DOM	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2008						
< 5 000 habitants	5 090	442	3 940	2 385	6 325	8,68
5 000 à 20 000 habitants	7 947	287	4 126	5 675	9 801	3,61
20 000 à 100 000 habitants	18 987	358	6 686	16 285	22 971	1,89
> 100 000 habitants	21 408	213	4 228	21 031	25 259	0,99
Rappel milieu urbain	53 432	1 300	18 980	45 376	64 356	2,43
Année 2007						
< 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
Évolution 2008-2007						
< 5 000 habitants	- 532	- 61	- 587	- 90	- 677	- 0,26
5 000 à 20 000 habitants	- 730	- 58	- 492	- 545	- 1 037	- 0,36
20 000 à 100 000 habitants	- 820	7	- 285	- 878	- 1 163	0,11
> 100 000 habitants	- 2 069	- 28	- 461	- 2 002	- 2 463	- 0,03
Ensemble milieu urbain	- 4 151	- 140	- 1 825	- 3 515	- 5 340	- 0,07

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.



Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2008

Plus d'une personne tuée sur trois l'est à la suite d'un accident sans tiers. Il s'agit le plus souvent d'une perte de contrôle du véhicule qui se termine en général contre un obstacle rigide en bord de chaussée (voir chapitre II-6).

Près d'une personne tuée sur deux l'est lors d'une collision entre deux véhicules. Il s'agit, pour la moitié, des collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

Les collisions par le côté (essentiellement en carrefour) occasionnent beaucoup d'accidents corporels (un tiers), mais ces accidents ont une gravité moindre : environ 15 % des personnes tuées.

Cette moindre gravité s'explique par des vitesses de choc plus basses que lors d'une collision frontale, l'approche et le franchissement d'un carrefour se faisant à vitesse réduite.

15 % des personnes tuées le sont lors d'une collision par l'arrière (qui met en jeu les distances de sécurité voir chapitre III-2).

Cette répartition selon le type d'accidents peut apparaître assez stable d'une année sur l'autre.

Cependant, il est possible de noter quelques évolutions :

- en dix ans, le nombre de personnes tuées lors d'une collision par le côté a été réduit de près des deux tiers (soit plus de dix points de mieux que la moyenne). Ce résultat peut s'expliquer d'une part, par la réduction générale des vitesses pratiquées, qui serait plus significative en carrefour et d'autre part, par la multiplication des carrefours giratoires qui ont le même effet sur les vitesses d'approche ;
- les autres types de collisions évoluent un peu moins bien que la moyenne à l'exception des collisions par l'arrière ;
- en particulier le bilan des collisions frontales est moins bon : en dix ans, le nombre de personnes tuées a été réduit de 42 % soit 8 points de moins que la moyenne. La part de ce type d'accidents augmente donc, en dépit de l'amélioration des conditions de dépassement sur le réseau routier.

Types d'accidents	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	12 791	16,7	541	12,2
Un véhicule seul sans piéton	15 888	20,7	1 630	36,7
Total accidents à un véhicule	28 679	37,4	2 171	48,9
Deux véhicules :				
– collision frontale	7 567	9,9	1 005	22,6
– collision par le côté	23 199	30,2	646	14,5
– collision par l'arrière	8 358	10,9	209	4,7
– autres collisions	4 067	5,3	76	1,7
Total accidents à deux véhicules	43 191	56,3	1 936	43,6
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 114	2,8	51	1,1
– collisions multiples	2 386	3,1	269	6,1
– autres collisions	397	0,5	16	0,4
Total accidents à trois véhicules et plus	4 897	6,4	336	7,6
Ensemble	76 767	100,0	4 443	100,0

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.



Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2008

De nombreux objets bordent les routes et peuvent faire obstacle, par leur rigidité, à un véhicule en sortie de chaussée. Les arbres, les poteaux, les têtes de buse font partie de ces obstacles. Les fossés profonds ainsi que les talus sont aussi considérés comme pouvant faire obstacle.

Leur présence aggrave sérieusement les conséquences de ce type d'accidents.

Plus d'une personne sur trois est tuée à la suite d'un accident contre un obstacle. Dans 90 % des cas, il s'agit d'une perte de contrôle d'un véhicule, impliquant parfois un autre véhicule dans une manœuvre d'évitement.

La gravité de ces accidents est particulièrement élevée. Elle est deux fois supérieure à celle des collisions

frontales pour ce qui concerne un choc contre un arbre. Ainsi, 11 % des personnes tuées sur les routes l'ont été contre cet obstacle en 2008. Cette proportion n'a pratiquement pas évolué depuis dix ans malgré les recommandations faites en matière d'éloignement des alignements d'arbres.

Les dispositifs de retenue métalliques ou en béton sont également classés dans les obstacles bien que leur vocation soit de réduire la gravité d'une sortie de chaussée. À l'inverse des arbres, leur part dans la mortalité a légèrement baissé alors que le linéaire de ces dispositifs s'accroît régulièrement. La gravité a également légèrement baissé, traduisant ainsi une meilleure efficacité de ces dispositifs pour amortir les véhicules.

France entière	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tuées/100 accidents corporels)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	16 477	100,0	1 574	100,0	9,6
<i>dont :</i>					
– glissières	2 704	16,4	156	9,9	5,8
– arbres	1 873	11,4	496	31,5	26,5
– murs, piles de pont	1 426	8,7	194	12,3	13,6
– parapets	170	1,0	28	1,8	16,5
– poteaux	1 350	8,2	162	10,3	12,0
– fossés, talus, parois rocheuses	2 187	13,3	273	17,3	12,5

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Dont accidents à un seul véhicule sans piéton en métropole plus DOM	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tuées/100 accidents corporels)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	10 533	100,0	1 404	100,0	13,3
<i>dont :</i>					
– glissières	1 731	16,4	112	8,0	6,5
– arbres	1 660	15,8	485	34,5	29,2
– murs, piles de pont	1 091	10,4	179	12,7	16,4
– parapets	129	1,2	24	1,7	18,6
– poteaux	1 012	9,6	156	11,1	15,4
– fossés, talus, parois rocheuses	1 940	18,4	258	18,4	13,3

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.



Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2008

Ce chapitre porte sur trois comportements à caractère infractionnel dont 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 permet par extrapolation une estimation du nombre de conducteurs circulant sans permis et/ou sans assurance. Cette estimation est plus rigoureuse que celle effectuée à partir des contrôles effectués par les forces de l'ordre.

SYNTHÈSE

Par rapport aux autres infractions comme la consommation d'alcool ou l'excès de vitesse, ces infractions aux règles administratives 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. Les deux-roues sont surreprésentés (54,6 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 25,2 % 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 (10,5 % des chômeurs contre 0,3 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (29,2 % des impliqués sans permis sont sous l'empire d'un état alcoolique contre 5,2 % des impliqués en possession du permis).

Les délits de fuite après un accident corporel, sont en légère augmentation après deux années de baisse. Ils

concernent surtout les accidents légers (les délits de fuite après un accident mortel restant marginaux, moins de 1 %), en milieu urbain (7,0 % 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 implique un piéton).

ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

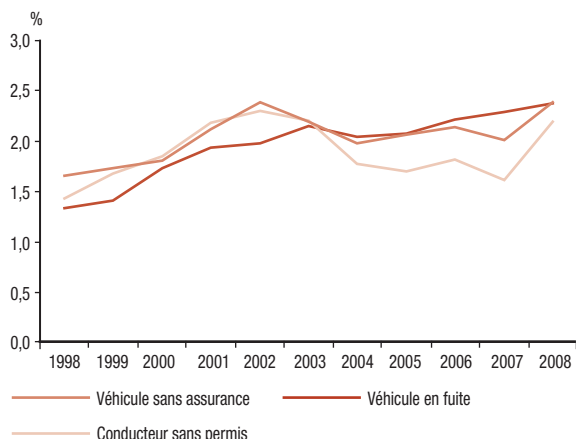
Méthodologie

Les taux de conducteurs commettant des infractions 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 ont été exclus. Pour le calcul des conducteurs sans permis impliqués, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules en fuite exclus.

Évolution des trois infractions relevées lors des accidents corporels

Le graphique ci-dessous montre que les trois infractions étudiées suivent la même tendance à la hausse depuis dix ans. En 2008, elles représentent respectivement dans les accidents corporels 2,2 % pour les conducteurs sans permis, 2,4 % pour les véhicules sans assurance et 2,4 % pour les délits de fuite.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents mortels

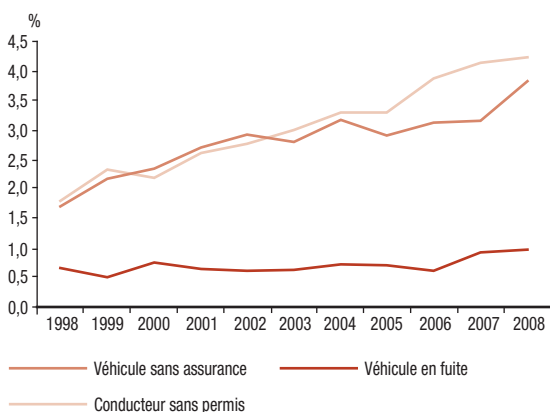


Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Depuis 1998, l'infraction sans permis dans les accidents corporels est en hausse régulière passant de 1,3 % à 2,4 % en 2008. Les infractions sans permis et sans assurance après une forte hausse entre 1998 et 2002 ont fortement baissé entre 2002 et 2004, pour remonter en fin de période à 2,4 % pour les conducteurs sans assurance et 2,3 % pour les conducteurs sans permis.

Évolution des trois infractions relevées lors des accidents mortels

Le graphique ci-dessous montre dans les accidents mortels la stabilité pour l'infraction « véhicule en fuite » et une nette tendance à la hausse depuis dix ans pour les infractions de type « conduite sans permis ou sans assurance ».



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

La part des conducteurs sans permis impliqués dans un accident mortel est en progression constante de 1998 à 2008 passant de 1,8 % en 1998 à 4,2 % en 2008.

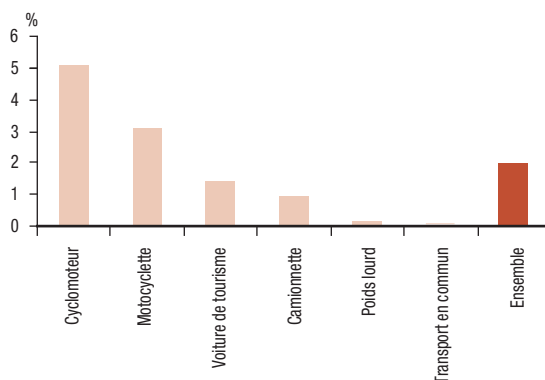
Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieurs à 1 % (moins d'une cinquantaine par an) : le délit de fuite se pratique en cas d'accidents légers, si les conducteurs ne sont pas trop

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 2008 (à l'exception des véhicules en fuite)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les deux-roues représentent 54,6 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 25,2 % des véhicules impliqués.

Ainsi, 6,4 % des cyclomoteurs et 3,8 % des motocyclettes ne sont pas assurés lors de l'accident.

Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défaut d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,6 % pour les voitures de tourisme et 0,9 % pour les camionnettes.

Dans l'ensemble, 2,4 % des véhicules impliqués dans un accident corporel ne sont pas assurés.

La conduite sans assurance touche davantage les conducteurs les plus jeunes

On constate que la part d'utilisateurs non assurés décroît avec l'âge : 4,2 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,5 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 43,9 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2008 alors qu'ils ne représentent que 25,2 % 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 : 64,2 % 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.

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel en 2008 (à l'exception des bicyclettes)

Assurance \ Âge du conducteur	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Âge indéterminé	7	21		28	0,0
0-14 ans	42	425	37	504	8,0
15-24 ans	1 769	27 961	1 239	30 969	4,2
25-44 ans	2 584	49 968	1 229	53 781	2,4
45-64 ans	940	28 216	282	29 438	1,0
65 ans et plus	193	7 738	37	7 968	0,5
Ensemble des conducteurs	5 535	114 329	2 824	122 688	2,4

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Les conducteurs les plus démunis roulent plus fréquemment sans assurance

Le défaut d'assurance est fortement corrélé à la catégorie socioprofessionnelle du conducteur. Ainsi, ils sont plus fréquents pour les catégories socioprofessionnelles aux revenus les moins élevés.

Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est 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.

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel (à l'exception des bicyclettes)

Assurance \ Profession du conducteur	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Moins de 18 ans	347	4 901	254	5 502	4,9 %
Étudiant	253	5 949	109	6 311	1,8 %
Conducteur professionnel	204	4 294	24	4 522	0,6 %
Agriculteur	125	375	11	511	2,8 %
Profession indépendante	165	4 255	73	4 493	1,7 %
Cadre supérieur, chef d'entreprise	170	5 195	17	5 382	0,3 %
Cadre moyen	894	30 802	367	32 063	1,2 %
Ouvrier	636	15 271	636	16 543	4,0 %
Retraité	190	9 712	45	9 947	0,5 %
Chômeur	220	3 630	424	4 274	10,5 %
Autre ou indéterminée	2 331	29 945	864	33 140	2,8 %
Total	5 535	114 329	2 824	122 688	2,4 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Le lien entre la conduite sans assurance et les autres infractions

Le tableau suivant montre 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	10,9 %	8,4 %
Assuré	5,2 %	1,4 %
Non assuré	23,1 %	35,7 %
Total	5,7 %	2,2 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – 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 35,7 % des conducteurs non assurés n'ont également pas de permis contre 1,4 % pour les conducteurs assurés.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

Ce type de comportement a un impact limité sur l'insécurité routière : en 2008, 2,2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis et 4,2 % dans un accident mortel.

Pour comprendre cette surgravité, il convient de distinguer parmi les conducteurs sans permis deux catégories, la première la plus nombreuse (les trois quarts) sont ceux qui n'en ont jamais eu (le défaut de permis), la seconde moins nombreuse (le quart restant) sont ceux qui l'ont perdu par la suite (permis invalidé ou suspendu). La deuxième catégorie représente 0,6 % des impliqués dans un accident corporel mais 1 % dans les accidents mortels, soit deux fois plus. Cette infraction est fortement liée à l'alcool, 33,0 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,2 % des conducteurs en possession du permis. Ils étaient 62,8 % dans les accidents mortels, contre 14,4 % des conducteurs en possession du permis. Cela confirme que les conducteurs avec un permis perdu impliqué dans des accidents corporels sont pour la plupart des conducteurs « multi-infractionnistes » dans leur comportement.

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 38,2 % d'entre eux. En outre, une forte proportion a commis une autre infraction lors de l'accident. Il serait donc erroné de penser que les conducteurs n'ayant jamais eu le permis conduisent plus prudemment.

Permis de conduire	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif	% de sans assurance
Indéterminé	5,2 %	4,8 %
Valide	5,2 %	1,1 %
Suspendu	33,8 %	13,3 %
Défaut de permis	29,2 %	38,2 %
Sous-total sans permis	33,0 %	36,0 %
Total	5,7 %	1,9 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

La conduite sans permis est un facteur aggravant dans les accidents corporels : si 2,2 % des conducteurs circulaient sans permis valide dans les accidents corporels, cette proportion monte à 4,4 % 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.

Dans cette catégorie, on trouve plus fréquemment des conducteurs de motocyclettes. Ils circulent deux fois plus souvent sans permis que les véhicules de tourisme. Cette situation peut être le résultat de 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, cette transgression est moins volontaire 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 15,9 % des véhicules impliqués dans les accidents, constituent 34,6 % des conducteurs en défaut de permis.

Pour les motocyclistes, conduire sans permis est un facteur aggravant : alors que leur part est de 1,6 % dans les accidents corporels, elle est de 3,4 % dans les accidents mortels. On peut ainsi mesurer l'effet de l'absence d'une formation, notamment en ce qui concerne la maîtrise de l'engin.

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).

Les conducteurs sans permis dans les accidents corporels

Année 2008	% de permis suspendus ou invalidés	% de défaut de permis ou catégorie non valable	% de conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	0,6 %	1,6 %	2,2 %
– dont conducteur de motocyclette	0,6 %	3,7 %	4,3 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	0,6 %	1,3 %	1,9 %
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	1,0 %	3,4 %	4,4 %
– dont conducteur de motocyclette	1,4 %	7,3 %	8,7 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	1,0 %	3,2 %	4,3 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Lien avec d'autres infractions

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 5,2 %. Cette proportion atteint 33,8 % si le permis a été suspendu ou invalidé. Ce chiffre est à relier avec celui concernant les causes d'invalidation du permis (voir chapitre III-5) : près de 20 % des conducteurs ont un solde de points nul à cause d'une infraction à l'alcool.

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 38,2 % 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 conducteurs 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). Dans ce cas, on retient comme hypothèse que la part des conducteurs non responsables est extrapolable pour évaluer une population donnée. Ainsi, sachant que le pourcentage de conducteurs non responsables conduisant sans permis est de 1,1 %, on en déduit que le nombre de conducteur circulant sans permis serait du même ordre parmi les 36 millions de conducteurs soit environ 400 000 conducteurs.

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

- Ces conducteurs se décomposent en :
 - 0,3 % de permis comprenant : 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 ;
 - 0,7 % de conducteurs qui n'ont pas de permis ou pas de permis valide : cette dernière catégorie correspond aux conducteurs de motocyclettes.

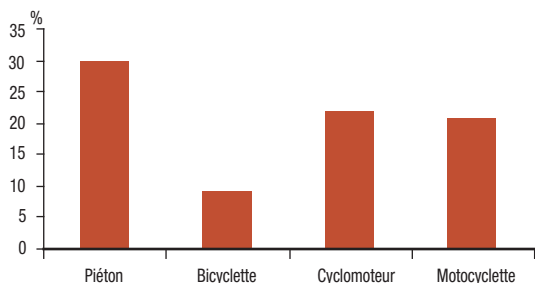
Cette analyse explique pourquoi on observe que dans les accidents corporels la conduite sans permis est très associée :

- d'une part à l'alcool (33 % des conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel étaient au-dessus du taux d'alcool légal contre 5,2 % pour les autres conducteurs) ;
- d'autre part aux motocyclettes : 8,7 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel n'avaient pas de permis valide.

LE DÉLIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Un délit subi par les usagers vulnérables

Part d'usagers vulnérables impliqués dans les accidents avec au moins un véhicule en fuite



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – 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 victimes (23 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 21 % une motocyclette, 8,6 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dommages subis par le véhicule et ses occupants sont peu graves et permettent de prendre

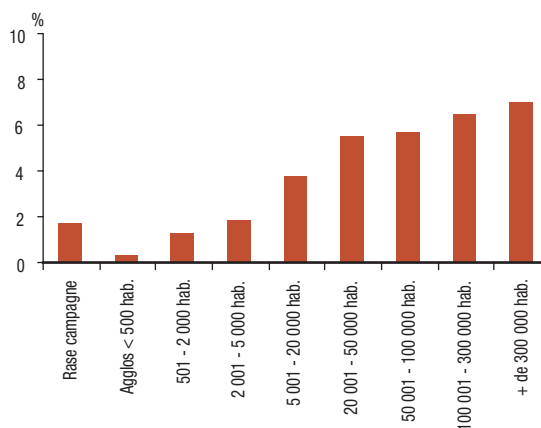
la fuite après l'accident. *A contrario*, les dommages corporels subis par les usagers vulnérables sont souvent très graves et peuvent engendrer une réaction de panique irresponsable de la part du conducteur.

Un délit 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 7,0 % 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 2008

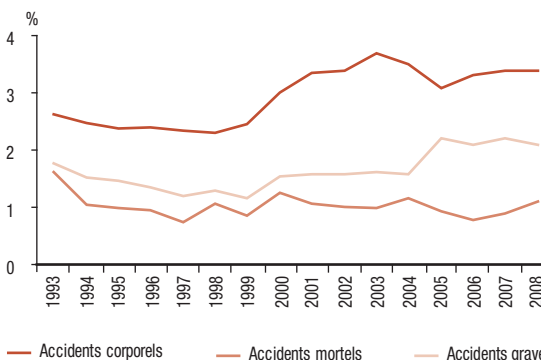


Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Évolution sur les treize dernières années

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 2008 montre une décroissance du phénomène.

Pourcentages d'accidents impliquant au moins un véhicule en fuite



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.



La responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2008

Ce chapitre a pour objet de tenter de cibler le profil des responsables des accidents corporels. Il s'appuie sur la variable du BAAC « présumé responsable ». Cette variable est renseignée par les forces de l'ordre qui, au moment de la constatation des faits, tentent d'apprécier le présumé responsable principal. Cette variable ne décrit donc qu'une présomption de responsabilité car dans de nombreux cas, la détermination de la responsabilité réelle d'un accident peut s'avérer complexe. L'exploitation de cette variable qui est bien remplie (71 % des accidents ont au moins un responsable désigné) permet de dégager des tendances. De plus elle permet avec la méthode du non-responsable de donner des indications sur le nombre de conducteurs circulant sans permis, sans assurance ou avec de l'alcool (voir les chapitres correspondants).

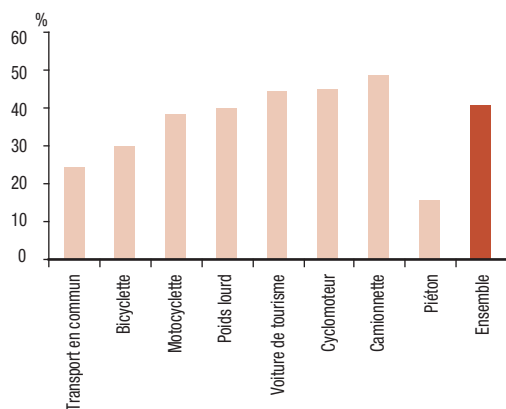
PROFILS DES USAGERS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

Cette première partie s'intéresse aux déterminants de la responsabilité : Quels profils ont les usagers présumés responsables ? Quels véhicules utilisent-ils ?

Par catégorie d'usagers, le graphique suivant permet de remarquer que lorsqu'un conducteur de camionnette est impliqué, sa responsabilité serait en cause dans près d'un cas sur deux (48,6 %) alors que lorsqu'un motocycliste est impliqué, sa responsabilité serait en cause dans un peu plus d'un cas sur trois (38,5 %).

Concernant les usagers vulnérables, lorsqu'un cycliste est impliqué, sa responsabilité serait en cause dans un peu moins d'un cas sur trois (29,9 %) et celle d'un piéton dans moins d'un cas sur cinq (15,9 %).

Part d'usagers responsables selon le type de véhicule utilisé



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

La responsabilité présumée des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 65 ans sont crédités de la

Taux de responsabilité présumée des usagers en 2008

Taux de responsabilité présumée des usagers en 2008	% de responsables	
	Conducteurs	Piétons
Selon le sexe		
Homme	44,3	18,8
Femme	40,7	13,3
Selon l'âge		
Âge inconnu	28,6	14,3
0-14 ans	48,3	19,5
15-24 ans	49,2	19,5
25-44 ans	40,7	19,0
45-64 ans	39,0	13,8
65 ans et plus	53,3	9,0
Selon la nationalité		
Français	43,4	15,8
Étranger	40,8	17,9
Indéterminé	50,0	0,0
Total	43,3	15,9

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

responsabilité d'un accident dans seulement 9 % des accidents, contre 19,5 % des 15-24 ans.

Côté conducteurs, la catégorie des personnes de plus de 65 ans est la catégorie d'usagers dont la responsabilité est le plus souvent engagée (dans plus d'un accident corporel sur deux). Malgré les stratégies de compensation qu'elles peuvent adopter, la baisse des capacités des personnes âgées (temps de réaction, diagnostic et pronostic plus lents) et des aménagements routiers conçus pour des conducteurs aux capacités optimales augmenteraient leur mise en cause.

La catégorie des 15-24 ans est également une catégorie dont la responsabilité est souvent engagée (dans près d'un accident sur deux). Par ailleurs, la responsabilité des conducteurs féminins (40,7 %) est assez proche de celle des conducteurs masculins (44,7 %).

La nationalité des conducteurs influe aussi sur la responsabilité. Ainsi, 40,8 % des conducteurs résidant à l'étranger sont considérés comme responsables contre 43,4 % des conducteurs français.

LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE SANS PIÉTON : LES FACTEURS MODULANT LA RESPONSABILITÉ

Dans un cas sur quatre, la responsabilité du conducteur lors d'un accident à un véhicule sans piéton ne serait pas engagée.

Dans les autres cas, nous avons recherché les principaux facteurs qui pourraient atténuer ou exonérer la responsabilité du conducteur, parmi 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 et enfin, les conditions atmosphériques.

Les accidents à un véhicule sans piéton

	Conducteur non responsable	Conducteur responsable	% de responsables
Animal impliqué dans l'accident	185	68	26,9 %
Manœuvre d'évitement de véhicule	315	186	37,1 %
Facteur mécanique lié au véhicule	115	126	52,3 %
Route ou condition atmosphérique mauvaise	195	346	64,0 %
Sans facteur externe	2 944	11 324	79,4 %
Ensemble	3 754	12 050	76,2 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Parmi les facteurs qui peuvent dégager la responsabilité de l'usager, on observe en premier lieu le heurt d'un animal sur la chaussée puisque seulement 26,9 %

des conducteurs sont responsables de leur accident (essentiellement dû à une vitesse inappropriée ou à une conduite avec alcool).

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 37,1 % des usagers sont présumés responsables.

Lorsqu'il existe un facteur mécanique (« défektivité mécanique », « éclatement de pneumatiques »), la responsabilité du conducteur peut être dérogée dans un peu moins 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 ») peuvent parfois réduire la responsabilité du conducteur puisque seulement 64 % des conducteurs sont en cause dans ce cas.

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.

En moyenne, 18,6 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 48,3 % des conducteurs. Ce pourcentage est à nuancer selon la catégorie de conducteurs heurtant un piéton. Ainsi, la responsabilité est partagée dans le cas des accidents entre motocyclistes et piétons.

Par ailleurs, 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 55,6 %.

En moyenne, les conducteurs sont en général trois fois plus souvent présumés responsables que les piétons heurtés.

Responsabilité croisée dans les accidents véhicule contre piéton		Conducteur			Total
		Conducteur ou véhicule en fuite	Non responsable présumé	Responsable présumé	
Piéton	Non responsable	956	3 452	5 627	10 035
	Responsable	30	1 940	134	2 104
	Total	986	5 392	5 761	12 139

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Responsabilité dans les accidents à un véhicule et un piéton selon le type de véhicule	% de conducteur responsable	% de piéton responsable
Bicyclette	45,1 %	25,1 %
Cyclomoteur	54,3 %	21,4 %
Motocyclette	38,5 %	36,4 %
Voiture de tourisme	53,9 %	15,9 %
Camionnette	56,7 %	14,8 %
Poids lourd	49,0 %	12,8 %
Transport en commun	27,0 %	33,9 %
Autre véhicule	36,8 %	24,3 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Les accidents à deux véhicules sans piéton

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		40 %	28 %	46 %	48 %	47 %	31 %	44 %
	Cyclomoteur	23 %		24 %	37 %	37 %	31 %	21 %	36 %
	Motocyclette	44 %	47 %		46 %	48 %	42 %	39 %	46 %
	Voiture de tourisme	26 %	37 %	29 %		43 %	32 %	30 %	33 %
	Camionnette	28 %	45 %	36 %	42 %		23 %	21 %	38 %
	Poids lourd	24 %	49 %	43 %	51 %	70 %		35 %	49 %
	Autre véhicule	46 %	50 %	41 %	48 %	64 %	55 %		48 %
	Total	27 %	39 %	30 %	43 %	45 %	34 %	30 %	38 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

L'analyse des responsabilités présumées dans le cas des accidents corporels à deux véhicules sans piéton met en évidence qu'il n'y a pas de responsabilité systématique de l'usager le moins vulnérable à l'encontre de l'usager plus vulnérable. Ainsi, la responsabilité des cyclomotoristes est plus importante dans le cas d'un accident contre un poids lourd (49 % des cas) que dans le sens inverse (31 %) ou celle des cyclistes dans le cas d'un accident avec une moto (44 % contre 24 % en sens inverse).

Dans les accidents corporels, la responsabilité des conducteurs de deux-roues est moins souvent engagée que la moyenne, à l'exception des cyclomotoristes déjà cités. Ceci est moins vrai (voir plus loin) dans les accidents mortels. La responsabilité des conducteurs de quatre roues et plus est plus souvent engagée, à l'exception des chauffeurs de poids lourds.

Enfin quel que soit l'accident, la responsabilité du conducteur de camionnette est davantage engagée, et ce nettement contre un poids lourd.

Même si les camionnettes sont assez minoritaires dans les accidents : en 2008, une camionnette était impliquée dans 5 % des accidents à deux véhicules.

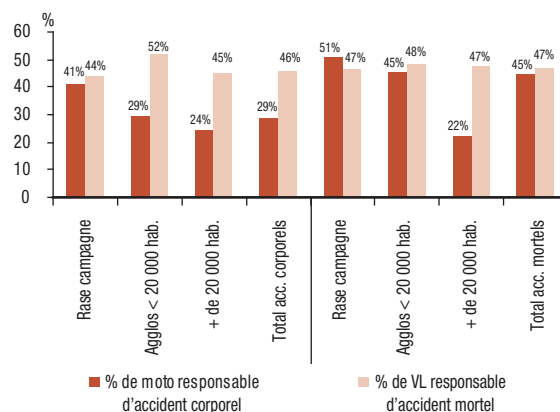
Les accidents de voitures de tourisme contre motocyclettes

Dans les accidents corporels, il s'avère que les conducteurs de voitures de tourisme sont présumés beaucoup plus souvent responsables que les motocyclistes (46 % contre 29 %).

Ce taux de responsabilité diffère cependant 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 présumés responsables que les motocyclistes.

Par contre, dans le cas d'accidents mortels, la responsabilité présumée des motocyclistes augmente singulièrement hors agglomération et dans les petites agglomérations alors qu'elle diminue légèrement dans les villes de plus de 20 000 habitants.

Responsabilité croisée dans le cas d'un accident motocyclette contre voiture de tourisme selon la taille de l'agglomération



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.



La responsabilité civile dans les accidents matériels et corporels

Ce chapitre donne un certain nombre d'information sur les accidents matériels et corporels ainsi que sur les coûts de ces accidents. Ils sont fournis par la fédération française des sociétés d'assurance dans le cadre de la responsabilité civile des conducteurs.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1996 À 2008 – 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.

Ils concernent uniquement les sinistres qui ont entraîné un débours de la part de la société d'assurance (sinistres avec suite).

Évolution de la fréquence des véhicules de première catégorie en responsabilité civile (RC)

Année	Fréquence (en %)		
	RC matériels	RC corporels	RC (matérielle plus corporelle)
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
2008	38,0	4,1	42,1

Sources : Fédération française des sociétés d'assurances. Statistique commune automobile.

La fréquence des accidents matériels et corporels (nombre de sinistres avec suite rapporté au nombre de véhicules année, est assez stable jusqu'en 1999 ne cesse de diminuer ensuite). Depuis 2002, la baisse s'amplifie pour

se réduire en 2008 à 38 % pour les accidents matériels et à 4,1 % pour les accidents corporels.

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1996 À 2008 – 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 matériel plus corporel	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

Sources : Fédération française des sociétés d'assurances. Statistique commune automobile.

ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2007

En 2007, 3 767 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts soit une baisse de 5,3 % par rapport à 2006. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents matériels et corporels à 2 190 000. 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 2007, les sociétés ont payé et provisionné 14,10 milliards d'euros dont 10,2 pour les dommages matériels et 3,90 pour les dommages corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Le 1^{er} janvier 1997, l'indemnisation directe de l'assuré (IDA) a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :

- il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

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
2008	1 230,0	1 412,3	1 200,0	1 204

Sources : Fédération française des sociétés d'assurances. Statistique commune automobile.

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2007

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par la 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	48
Domage aux véhicules	32
Vol-incendie	7
Bris de glaces	8
Autres	5
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	15
Pièces détachées	19
Pertes totales	10
Total des dommages matériels	44
<i>dont dommages matériels des sinistres corporels</i>	<i>4</i>

Dommages corporels	
Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation	14
Incapacité temporaire	5
Capitaux constitutifs	12
<i>Pretium doloris</i>	<i>5</i>
Préjudice esthétique	1
Préjudice d'agrément	1
Préjudice moral	4
Autres	10
Total des dommages corporels	52

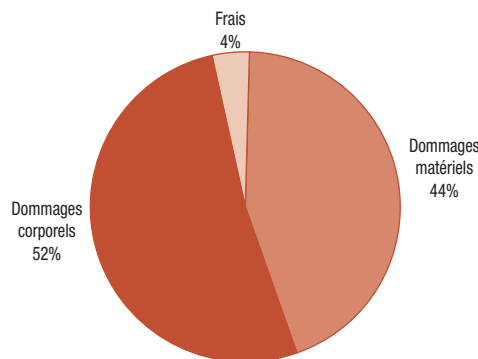
Frais	
Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus)	4

Total général	100
----------------------------	------------

Globalement sur 100 euros de sinistres payés :

- 52 concernent les dommages corporels ;
- 44 les dommages matériels ;
- 4 les frais divers.

Répartition de 100 euros des sinistres au titre de la responsabilité civile





Les usagers et leurs comportements



Les vitesses pratiquées

La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.

Les mesures des vitesses pratiquées sont effectuées pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière par une société d'études spécialisée, selon une méthodologie exposée en annexe IV-3. Ces données représentent environ 200 000 observations par an (environ 150 000 en 2008, année incomplète) et font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site internet de l'Observatoire (« l'Observatoire des vitesses⁶ ») ainsi que dans le cadre de ce bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

LES ENJEUX DE LA VITESSE

Le lien vitesse/accidents

Le lien entre vitesse pratiquée et accident a été étudié par de nombreux chercheurs, à partir des vitesses moyennes ou des vitesses individuelles. L'étude de Nilsson de l'institut suédois des routes en 1982 constitue la référence en la matière mais de nombreuses autres études ont permis d'en calculer la relation.

Au vu des résultats de ces différentes études, l'Observatoire a adopté un calcul 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 données recueillies

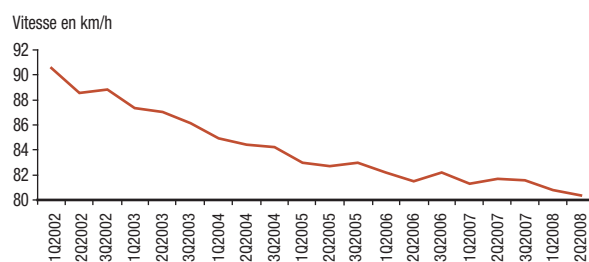
Les indicateurs suivis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière portent sur plusieurs séries d'observations. Nous présentons ici celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes français qui synthétisent l'évolution globale du comportement concernant la catégorie d'usagers la plus représentée ; ensuite les 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). Les paragraphes suivants sont consacrés à l'analyse des comportements pour les automobilistes circulant de jour et de nuit, pour

les chauffeurs de poids lourds (deux essieux) conduisant de jour et pour les motocyclistes roulant de 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



NB : le troisième trimestre 2008 n'est pas disponible.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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.

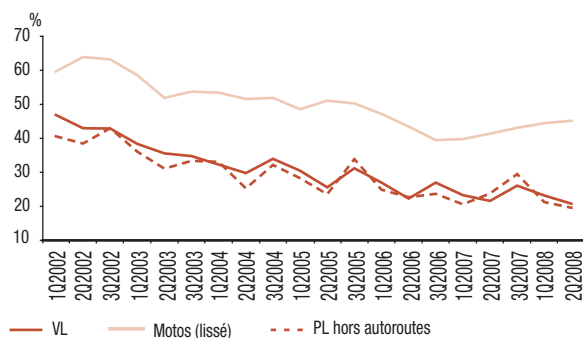
On observe une diminution régulière de la vitesse à partir du pic du premier quadrimestre 2002, suivie d'une quasi-stagnation depuis le début de 2006. Entre le début de l'année 2002 et la fin du second quadrimestre 2008 (dernière période renseignée) ce sont plus de 10 km/h qui ont été gagnés (de 90,7 km/h à 80,5 km/h), soit - 11,2 %.

6. www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/observatoire_vitesse.pdf

Les dépassements de la limitation de vitesse

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des six années de 2002 au deuxième quadrimestre 2008 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



NB : le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 11 % au cours de 2008. Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les poids lourds, le taux étant passé pour la première fois sous les 10 % au second quadrimestre 2008. En ce qui concerne les motos, la remontée du taux de dépassement est nettement visible depuis 2006. En fin du second quadrimestre 2008, ces taux se situaient aux alentours de 35 %.

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.

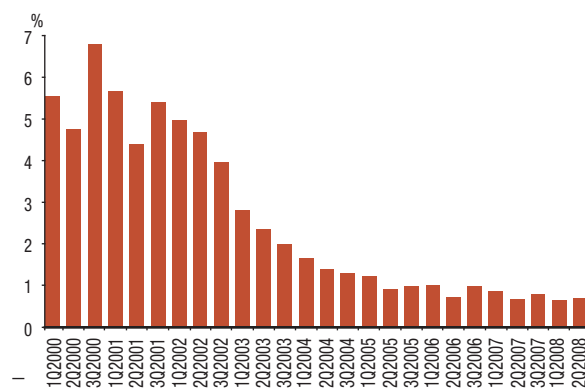
S'agissant des voitures de tourisme, on peut observer une diminution rapide et régulière de cet indicateur depuis le début de l'année 2002. Fin 2007, cette proportion de grands excès de vitesse a été divisée par cinq par rapport à cette période. On constate pour les motos une proportion nettement plus 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.

L'enjeu vitesse du 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 18 % de tués en moins, c'est-à-dire, sur l'année 2008, au moins 800 vies sauvées.

Véhicules de tourisme % de dépassements > à 30 km/h des vitesses limites



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

LES VITESSES PRATIQUÉES SELON CERTAINS CATÉGORIES D'USAGERS

Les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

– On observe que les valeurs relevées au cours des huit premiers mois 2008 sont très proches de celles relevées au cours des huit premiers mois 2007. Depuis 2005 on constate cependant 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 (l'année 2008, incomplète, n'étant pas prise en compte), 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 déviation 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 des huit premiers mois 2008 sont également très proches des valeurs relevées en 2007, 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 2008 par rapport à 2007, excepté sur les autoroutes de liaison. 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 les traversées de petites agglomérations avec un taux de dépassement qui passe de 56 % pour les huit premiers

mois de 2007 à 49 % pour la période comparable de 2008.

Attention : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

	2004	2005	2006	2007	Huit mois 2007	Huit mois 2008
Autoroutes de liaison¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	121	119	119	120	120	118
% de dépassement de la vitesse limite	32	34	34	32	29	32
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	13	16	14	13	9	11
Autoroutes de dégagement² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	111	109	109	109	109	108
% de dépassement de la vitesse limite	53	49	51	49	49	46
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	28	24	26	20	19	21
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	104	99	100	99	99	98
% de dépassement de la vitesse limite	42	32	27	25	25	20
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	14	9	9	8	5
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	85	83	82	82	82	80
% de dépassement de la vitesse limite	42	34	31	28	29	25
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	15	13	10	10	8
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	55	53	52	53	53	52
% de dépassement de la vitesse limite	65	60	53	55	56	49
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	27	23	17	20	20	18
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	49	48	47	46	46	46
% de dépassement de la vitesse limite	45	43	36	31	32	29
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	14	13	9	6	6	5
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	55	55	54	54	54	52
% de dépassement de la vitesse limite	65	68	63	61	63	54
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	27	29	23	25	26	19

¹ Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

² Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites subissent des variations du même ordre, les taux 2008 étant en progrès sur tous les réseaux, excepté sur autoroutes.

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-villes des agglomérations moyennes.

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	1,3 %	0,3 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	5,2 %	1,1 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	1,1 %	0,3 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	1,7 %	0,6 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	4,4 %	1,4 %
Artères en centre-ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	0,9 %	0,1 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	4,9 %	0,7 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 déviation 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.

Les vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

En ce qui concerne la circulation de nuit, on observe au cours des huit premiers mois 2008 par rapport à la période équivalente de 2007, une stabilité des comportements sur les autoroutes. En revanche, on observe une légère dégradation sur le réseau des routes nationales et dans la traversée des centres-villes d'agglomérations moyenne. Les progrès sont sensibles dans les traversées des centres-villes. Entre 2004 et 2007, les baisses les plus importantes avaient concerné la vitesse sur les routes nationales, ainsi que les traversées d'agglomérations par artères et les traversées de petites agglomérations par voies d'entrée/sortie (- 5 km/h).

On constate également que mise à part les autoroutes de liaison où les vitesses moyennes sont inférieures de 4 km/h, **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 voies d'entrée/sortie des agglomérations (+ 5 km/h) et enfin les traversées des petites agglomérations par les routes nationales (+ 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 (- 5 points pour le taux de dépassement et - 3 points pour le taux de dépassement de plus de 10 km/h). Les écarts les plus importants ont été constatés sur les routes nationales en traversées d'agglomérations (+ 24 et + 21 points), sur les voies d'entrée/sortie d'agglomération (+ 17 et + 14 points) et sur les autoroutes de déviation (+ 16 et + 11 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.

Attention : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

	2004	2005	2006	2007	Huit mois 2007	Huit mois 2008
Autoroutes de liaison¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	116	114	113	115	115	114
% de dépassement de la vitesse limite	23	22	19	23	25	27
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	11	10	9	10	11	14
Autoroutes de déviation² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	114	114	113	115	114	114
% de dépassement de la vitesse limite	60	55	57	62	60	62
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	35	30	32	36	34	32
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	86	83	82	82	82	84
% de dépassement de la vitesse limite	41	33	29	29	29	30
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	16	11	11	11	14
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	59	59	58	58	58	58
% de dépassement de la vitesse limite	76	74	71	69	72	73
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	42	45	36	41	42	39
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	50	48	46	46	48
% de dépassement de la vitesse limite	50	43	40	31	30	44
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	18	14	13	9	9	18
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	61	58	58	58	57
% de dépassement de la vitesse limite	82	80	77	77	80	71
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	52	49	38	37	38	33

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.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes

depuis décembre 1992, les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées. Nous présentons dans ce chapitre les résultats pour les poids lourds de deux essieux.

Attention : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de quatre essieux et plus (en km/h)

	2004	2005	2006	2007	Huit mois 2007	Huit mois 2008
Autoroutes de liaison ¹	91	91	91	91	91	91
Autoroutes de dégagement ²	90	89	90	89	89	90
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	87	86	86	85	85	84
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	80	78	77	77	77	76
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	54	50	49	52	51	51

¹ Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

² Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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	0,1 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	12,8 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,3 %	38,3 %
50-60	0,2 %	0,2 %	0,3 %	6,5 %	31,4 %
60-70	0,9 %	0,8 %	2,8 %	21,5 %	14,6 %
70-80	3,6 %	6,8 %	22,4 %	34,4 %	1,6 %
80-90	33,7 %	44,2 %	63,9 %	28,5 %	1,4 %
90-100	59,1 %	46,4 %	10,1 %	6,8 %	0,0 %
100-110	1,1 %	1,0 %	0,4 %	0,0 %	0,0 %
110-120	0,7 %	0,4 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
> 120	0,6 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (788), 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 est en léger retrait en 2008 par rapport à 2007. Des progrès ont été également accomplis sur le réseau limité à 110 km/h, les autoroutes de dégagement et les nationales à 2 x 2 voies, mais la plus grande diminution de la vitesse moyenne, par rapport à 2007,

s'est effectuée sur le réseau de rase campagne limité à 90 km/h. Les progrès sont également significatifs lors des traversées de petites agglomérations par routes nationales. Dans tous les cas, les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont nettement 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 ainsi que sur les autoroutes de dégagement pour les motos, par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint + 6 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et + 13 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation. Lors de la traversée des petites agglomérations, les motos sont encore 4 km/h plus rapides que les voitures de tourisme.

Attention : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

	2004	2005	2006	2007	Huit mois 2007	Huit mois* 2008
Autoroutes de liaison¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	126	125	118	124	123	122
% de dépassement de la vitesse limite	34	39	31	41	40	37
Autoroutes de dégagement² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	119	117	116	114	113	112
% de dépassement de la vitesse limite	65	59	59	54	53	52
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	111	108	109	106	107	104
% de dépassement de la vitesse limite	59	43	39	32	33	30
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	96	94	90	96	98	93
% de dépassement de la vitesse limite	60	57	46	51	53	50
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	61	55	60	60	56
% de dépassement de la vitesse limite	77	83	64	75	74	59

* Les données 2008 sont basées sur 788 observations.

¹ Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

² Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.



Les interdistances

Environ 15 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière, provoquant le décès de près de 300 personnes par an.

L'article R. 412-12 du Code de la route (l'article premier du décret du 23 novembre 2001 relatif aux distances de sécurité entre les véhicules) stipule que « lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes ».

Afin d'évaluer le respect de cette mesure par les conducteurs et son évolution dans le temps, l'Observatoire procède depuis 2002 à des mesures du temps intervéhiculaire dont la méthodologie est présentée dans l'annexe IV-3.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2008

Évolution du temps intervéhiculaire

Ce sont 137 507 observations recueillies au cours des huit premiers mois sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées en 2008.

Elles font état de 39 261 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 28,6 %.

Ainsi, près d'un conducteur sur trois ne respecte pas la distance de sécurité.

Ce taux fluctue d'une année sur l'autre depuis les premières mesures.

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
%	30,3	28,2	28,8	28,7	28,2	29,0	28,6

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Si on applique à ces résultats bruts une pondération représentative du poids des différents réseaux, on obtient un taux pondéré de 24,4 % en 2008, en léger retrait par rapport aux premières mesures de 2002 (25,6 %).

Par ailleurs, parmi les conducteurs ne respectant pas les temps intervéhiculaires en 2008, 4,7 % ne laissent qu'une seconde ou moins avec le véhicule qui les précède.

– La distance de sécurité est d'autant plus importante à respecter que le trafic est dense. 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 courts, 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.

Dans ces conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui ne respecteraient pas les distances de sécurité.

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 et l'année 2008 aux huit premiers mois) :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense ¹	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Second semestre 2002	25,6 %	7,1 %	59,1 %	17,5 %
2003	24,5 %	5,7 %	57,8 %	14,1 %
2004	24,1 %	5,0 %	56,2 %	12,1 %
2005	24,7 %	5,1 %	56,1 %	12,0 %
2006	24,8 %	5,1 %	56,4 %	12,1 %
2007	24,6 %	4,7 %	55,7 %	11,0 %
Huit premiers mois 2008	24,4 %	4,7 %	56,4 %	11,4 %

¹ Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.
Source : Observatoire interministériel de sécurité routière.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours des huit premiers mois de l'année 2008 en fonction du type de réseau.

On constate, comme les années précédentes, que c'est

sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires courts est la plus élevée en situation de trafic normal.

Par contre, la proportion des temps intervéhiculaires très courts est la plus élevée notamment en situation de trafic dense sur les routes nationales et départementales, probablement en raison des situations de dépassement plus délicates à négocier.

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	30,1 %	5,8 %	57,0 %	52,7 %	10,2 %
Autoroutes de dégagement	35,4 %	5,9 %	64,8 %	54,6 %	9,0 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	23,7 %	6,1 %	50,4 %	47,0 %	12,1 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	29,1 %	6,9 %	46,8 %	62,2 %	14,8 %
Routes départementales	19,5 %	5,1 %	31,9 %	61,2 %	16,1 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	21,1 %	1,8 %	41,2 %	51,3 %	4,5 %
Artères en agglomérations	23,9 %	1,8 %	48,9 %	49,0 %	3,6 %
Entrées/sorties d'agglomérations	27,7 %	2,8 %	48,4 %	57,3 %	5,7 %
Total	23,5 %	4,8 %	41,8 %	49,5 %	10,2 %

¹ Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.
Source : Observatoire interministériel de sécurité routière.



Ceinture de sécurité

Ce chapitre se propose d'estimer le nombre de vies sauvées si tous les conducteurs et passagers étaient ceinturés. Cette estimation est faite à partir des mesures du taux de port dans la circulation et de la connaissance de la part des personnes non ceinturées dans les accidents de la route.

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 (voir chapitre IV-5). En agglomération, les relevés sont effectués dans le centre-ville. Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

MESURES DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES AVANT DES VOITURES DE TOURISME

Hors agglomération

Taux de port (en %)	2004	2005	2006	2007	Huit premiers mois 2007	Huit premiers mois 2008
Autoroutes de liaison	98,7	99,2	98,9	98,6	98,7	98,7
Autoroutes de dégagement	98,1	98,3	98,9	99,0	99,0	99,1
Routes nationales à 2 x 2 voies	99,1	98,6	98,9	99,1	99,1	99,1
Routes nationales et départementales à grande circulation	97,5	98,1	98,2	98,6	98,5	98,8

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière. Les mesures 2008 ne sont disponibles que sur les huit premiers mois de l'année.

En agglomération

Taux de port (en %)	2004	2005	2006	2007	Huit premiers mois 2007	Huit premiers mois 2008
Routes nationales en traversées d'agglomérations	96,6	96,8	97,3	97,8	97,7	98,4
Metz	95,7	97,2	97,9	96,5	98,3	98,2
Lille	94,5	94,5	96,3	97,9	98,2	97,7
Nantes	93,3	95,2	96,7	95,9	96,4	96,4
Lyon	90,9	92,0	89,7	92,3	91,7	93,9
Toulouse	87,4	88,6	90,3	91,7	90,4	90,8
Avignon	87,9	90,0	90,6	90,7	91,5	91,1
Ensemble grandes agglomérations de province	91,9	93,1	93,9	94,3	94,6	94,7
Paris	94,4	96,6	97,3	98,4	99,3	98,7

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les relevés permettent de constater que le taux de port de la ceinture à l'avant est très bon, quel que soit le type de route et qu'il se maintient à ce niveau d'une année sur l'autre.

Déjà, ce taux était devenu très bon hors agglomération à partir de 2002 (supérieur à 95 % sur tous les types de routes). Il a atteint également un bon niveau en agglomération depuis 2004 où il a dépassé le taux de 90 %.

Il n'empêche que ce taux devrait être de 100 % (sans compter les exemptions autorisées). Or, le non-port fait encore l'objet de nombreuses verbalisations (voir chapitre III-6).

On constate par ailleurs qu'il existe encore des marges de progrès en agglomération. Il existe en effet des disparités régionales, les villes du sud de la France conservant des taux inférieurs à 95 %.

La ceinture arrière

Si les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme se rapprochent désormais des 100 %, cette obligation est nettement moins bien respectée aux places arrière.

C'est pourquoi 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.

Ces mesures sont néanmoins beaucoup plus difficiles à réaliser. Les enquêteurs ne peuvent en effet effectuer leurs observations sur le terrain que lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou se déplacent à très faible allure. C'est pourquoi les mesures en rase campagne sont effectuées exclusivement aux péages autoroutiers, et pour les mesures urbaines au niveau des feux tricolores ou des panneaux stop.

Le tableau ci-contre présente les données recueillies depuis 2005. On constate que près de 85 % des occupants des places arrière bouclent désormais leur ceinture et que ce taux dépasse 90 % pour les enfants en 2008. On observe également des progrès très nets réalisés depuis 2005,

principalement en rase campagne, les résultats 2008 marquant un progrès sensible par rapport à ceux relevés en 2007.

	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 %
2008*	72,8 %	88,4 %	79,5 %
	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 %
2008*	80,2 %	91,5 %	86,7 %
	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 %
2008*	77,5 %	90,8 %	84,5 %

* Huit premiers mois de l'année.
Le sondage 2008 porte sur 6 191 passagers arrières.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 porté leur ceinture de sécurité en 2008.

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 constater l'existence des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation par les différents usagers. Ils doivent ainsi constater si les usagers de véhicules légers de moins de 3,5 tonnes portaient la ceinture de sécurité ou non.

Ce constat se fait sur place ou par interrogation des personnes indemnes ou blessées. De ce fait, il apparaît à l'exploitation des fiches bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC) que le pourcentage d'indéterminés du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important : 14,2 % pour l'ensemble des impliqués.

De plus, dans la mesure où le non-port de la ceinture est une infraction et peut avoir des conséquences en termes d'assurance, le témoignage des impliqués peut conduire à surestimer le taux de port.

Dans le tableau ci-dessous, les taux de port de la ceinture de sécurité sont extrapolés à partir des accidents dont le taux de port est connu. Cette extrapolation 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 2008

		Personnes tuées	Impliqués non tués	dont blessés hospitalisés	dont blessés légers
Conducteur	Ensemble	1 622	76 959	9 747	18 045
	Taux de port de la ceinture de sécurité	77,8 %	97,7 %	94,2 %	98,6 %
	Taux d'indéterminé	10,5 %	15,0 %	11,6 %	12,4 %
Passager	Ensemble	634	21 580	4 748	8 883
	Taux de port de la ceinture de sécurité	74,1 %	95,1 %	90,5 %	96,5 %
	Taux d'indéterminé	9,8 %	11,5 %	11,3 %	12,2 %
dont passager – avant	Ensemble	363	13 168	2 928	5 466
	Taux de port de la ceinture de sécurité	81,1 %	97,0 %	94,6 %	97,8 %
	Taux d'indéterminé	8,0 %	11,1 %	10,5 %	11,5 %
dont passager – arrière	Ensemble	271	8 412	1 820	3 417
	Taux de port de la ceinture de sécurité	64,3 %	92,2 %	83,8 %	94,3 %
	Taux d'indéterminé	12,2 %	12,2 %	12,6 %	13,3 %
Ensemble	Ensemble	2 256	98 539	14 495	26 928
	Taux de port de la ceinture de sécurité	76,7 %	97,2 %	93,0 %	97,9 %
	Taux d'indéterminé	10,3 %	14,2 %	11,5 %	12,4 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

En 2008, sur les 2 256 personnes tuées dans des voitures de tourisme, un usager sur quatre n'était pas ceinturé. Ce taux tient compte des 10,3 % de cas d'indéterminés. Pour les blessés, le taux de port est plus important puisqu'il passe à 93 % pour les blessés hospitalisés et à 97,9 % pour les blessés légers.

Les chances de survie lors d'un accident corporel sont nettement plus importantes lorsqu'un conducteur est ceinturé. Seulement 2 % des conducteurs ceinturés perdent dans ces conditions la vie alors qu'un conducteur sur cinq qui n'est pas ceinturé, impliqué lors d'un accident corporel est tué.

Entre 2007 et 2008, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident est resté stable à 96,7 %.

Selon la place de l'usager, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi, seulement 92,2 % des passagers arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 97,0 % pour les passagers avant. On note de même que plus le taux de port diminue, plus la gravité des blessures augmente.

L'efficacité de la ceinture de sécurité

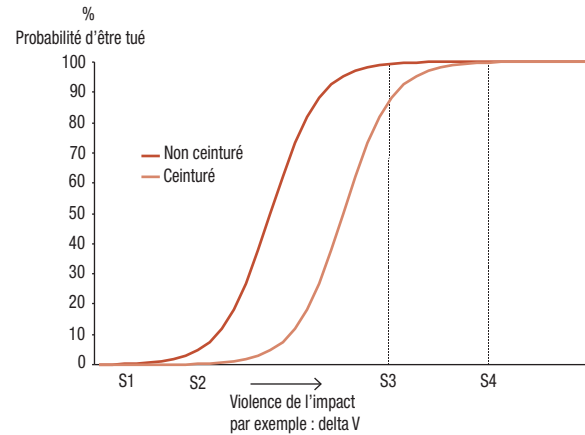
La ceinture de sécurité ne peut pas être évidemment efficace à 100 % puisqu'il y a encore un nombre important de victimes tuées qui portaient la ceinture de sécurité. Le type de collision et la vitesse de choc en sont la raison. Ainsi, la ceinture est moins efficace dans une collision latérale. Son efficacité se réduit également à mesure que la vitesse de choc est importante et selon les qualités d'absorption de l'énergie de choc du véhicule.

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 du choc, celle-ci pouvant être estimée par le delta V, la vitesse relative de choc. D'après le graphique, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impact inférieure à S1, les probabilités d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'usager ait mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4,

les probabilités d'être tué étant égales et maximales, la ceinture de sécurité ne protège plus véritablement.

Probabilité d'être tué dans un accident corporel en fonction de la violence du choc



Source : Léonard Evans.

L'étude de Léonard Evans de 1986⁷ aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. L'étude de la base de données américaine *Fatality Analysis Reporting System* (FARS) de 2002 donne une efficacité conjuguée ceinture plus airbag de l'ordre de 68 %. D'autres études, comme celle du Laboratoire d'analyse de biomécanique (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 : 76,7 % – 10 points = 66,7 % ;
- taux de port de la ceinture parmi les impliqués : 96,7 % – 15 points = 81,7 %.

7. "The effectiveness of safety belts in preventing fatalities". In: *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 18, p. 229-241.

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 2008

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	1 505	80 819	82 324
Non ceinturés	751	17 720	18 471
Taux de port de la ceinture	66,7 %	82,0 %	81,7 %
Total	2 256	98 539	100 795

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Comme la ceinture n'est efficace qu'à 50 %, on obtient un gain de vies de : **751 x 50 % = 375**.

Cet enjeu se décompose environ en 70 % de conducteurs, 14 % de passagers avant et 16 % de passagers arrière.

En 2008, 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 16,6 %.

En 2007, on a estimé avec la même méthode que 409 vies (tués à 30 jours) auraient pu être sauvées avec le port de la ceinture de sécurité.



A alcool et accidents de la route

L'alcool au volant est une des causes principales d'accident. Ce chapitre se propose d'en estimer les enjeux et de connaître les populations concernées.

CONNAISSANCE DE L'ALCOOLÉMIÉ DANS LES ACCIDENTS

Lorsque les forces de l'ordre arrivent sur les lieux d'un accident de la circulation, elles doivent contrôler l'alcoolémie de tous les conducteurs impliqués et le cas échéant des piétons. Pour les personnes tuées sur le coup ou grièvement blessées, le dépistage et la mesure du taux d'alcool 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 en trois catégories :

- les accidents avec alcool (AAA) ;

- les accidents sans alcool (ASA) ;
- les accidents à alcoolémie indéterminée ou inconnue (ATI).

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

Les accidents sans alcool (ASA) sont ceux dans lesquels l'ensemble des conducteurs a un taux d'alcool inférieur au taux maximum autorisé.

Les accidents au taux d'alcool inconnu ou indéterminé (ATI) sont des accidents dans lesquels aucun des conducteurs n'a de taux d'alcool 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'alcool 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'alcool supérieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcool inférieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcool inconnu
Taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé	AAA	AAA	AAA
Taux d'alcool inférieur au taux maximum autorisé	AAA	ASA	ATI
Taux d'alcool inconnu	AAA	ATI	ATI

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

En 2008, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2008		ATC*	ATI**	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	61 596	15 171	76 767
	%	80,2	19,8	100
Accidents mortels	Nombre	3 151	941	4 092
	%	77,0	23,0	100

*ATC : accidents au taux d'alcool connu

** ATI : accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Alors qu'en 2007, les indéterminés représentaient 20,8 % pour les accidents corporels et 23,7 % pour les accidents mortels, en 2008 ils sont de 19,8 % pour les accidents corporels et de 23 % 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.

Modalités de calcul des accidents en présence d'alcool

La proportion d'accidents en présence d'alcool supérieur au taux maximum autorisé 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 (ATC). C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de ce chapitre. Cette estimation peut être extrapolée à l'ensemble des accidents en faisant l'hypothèse que les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcool connu. Cette hypothèse peut être discutable : 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'alcool 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 2008, sur 292 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcool positif, 66 sont mortels soit 22,6 %.

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

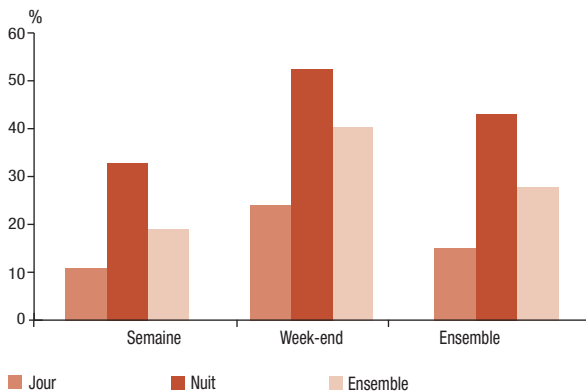
Accidents avec alcool

Accidents corporels et mortels par types d'accidents en 2008

		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Total	dont au taux d'alcool connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcool connu	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Semaine	Jour	39 650	31 383	1 229	3,9	1 555	1 174	129	11,0
	Nuit	14 089	11 405	1 622	14,2	880	691	228	33,0
	Ensemble	53 739	42 788	2 851	6,7	2 435	1 865	357	19,1
Week-end* ou jour férié	Jour	12 674	10 336	968	9,4	728	546	132	24,2
	Nuit	10 354	8 472	2 437	28,8	929	740	389	52,6
	Ensemble	23 028	18 808	3 405	18,1	1 657	1 286	521	40,5
Ensemble	Jour	52 324	41 719	2 197	5,3	2 283	1 720	261	15,2
	Nuit	24 443	19 877	4 059	20,4	1 809	1 431	617	43,1
	Ensemble	76 767	61 596	6 256	10,2	4 092	3 151	878	27,9

* Du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Pourcentages d'accidents mortels avec alcool en 2008



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

En 2008, on dénombre 6 256 accidents corporels avec un taux d'alcool positif dont 878 mortels, soit 10,2 % des accidents corporels et 27,9 % des accidents mortels.

Près d'un accident mortel sur trois concerne un accident où au moins un conducteur impliqué a un taux d'alcool dépassant le taux légal. Plus d'un accident mortel sur deux dans le cas des nuits d'un week-end.

70,3 % des accidents mortels impliquant un conducteur au-dessus du taux d'alcool autorisé se produisent la nuit. 59,3 % se produisent durant les week-ends.

La proportion d'accidents avec alcool dans les accidents mortels est presque trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels.

Ainsi, conduire avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé augmente la gravité des accidents.

Victimes des accidents avec alcool

Victimes d'accidents par types d'accidents en 2008

		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	1 656	1 247	137	11,0
	Nuit	946	738	248	33,6
	Ensemble	2 602	1 985	385	19,4
Week-end ou jour férié	Jour	800	603	146	24,2
	Nuit	1 041	824	441	53,5
	Ensemble	1 841	1 427	587	41,1
Ensemble	Jour	2 456	1 850	283	15,3
	Nuit	1 987	1 562	689	44,1
	Ensemble	4 443	3 412	972	28,5

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – 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	16 502	13 561	738	5,4
	Nuit	6 688	5 542	1 035	18,7
	Ensemble	23 190	19 103	1 773	9,3
Week-end ou jour férié	Jour	7 015	5 939	695	11,7
	Nuit	5 974	4 914	1 802	36,7
	Ensemble	12 989	10 853	2 497	23,0
Ensemble	Jour	23 517	19 500	1 433	7,3
	Nuit	12 662	10 456	2 837	27,1
	Ensemble	36 179	29 956	4 270	14,3

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – 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	31 903	24 502	805	3,3
	Nuit	10 588	8 179	995	12,2
	Ensemble	42 491	32 681	1 800	5,5
Week-end ou jour férié	Jour	9 949	7 852	600	7,6
	Nuit	8 286	6 554	1 654	25,2
	Ensemble	18 235	14 406	2 254	15,6
Ensemble	Jour	41 852	32 354	1 405	4,3
	Nuit	18 874	14 733	2 649	18,0
	Ensemble	60 726	47 087	4 054	8,6

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

En 2008, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 972 tués, 8 324 blessés dont 4 270 hospitalisés. Environ 70,9 % des décès dans les accidents avec alcool se sont produits la nuit.

Ainsi, 28,5 % des tués, 14,3 % des blessés hospitalisés et 8,6 % 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, 53,5 % des personnes tuées une nuit de week-end sont imputables à l'alcool. Cette proportion est de 36,7 % pour les blessés hospitalisés et de 25,2 % pour les blessés légers.

Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accidents en 2008

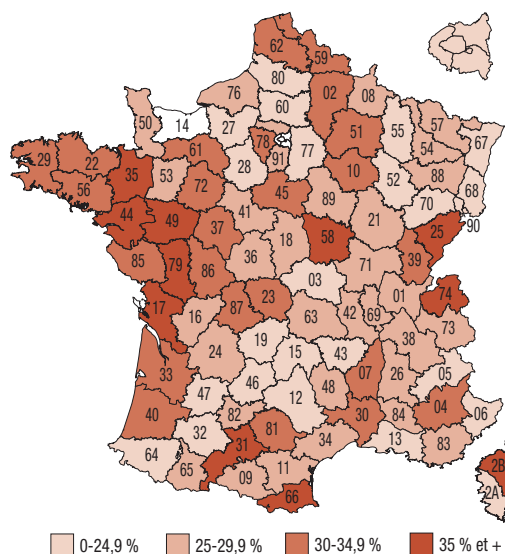
	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	dont au taux d'alcool connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcool connu	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Rase campagne	23 335	20 092	2 767	13,8	2 839	2 152	623	28,9
Milieu urbain	53 432	40 119	3 489	8,7	1 253	978	255	26,1
Hors intersection	56 069	44 585	5 194	11,6	3 653	2 784	819	29,4
En intersection	20 698	15 626	1 062	6,8	439	346	59	17,1
Autoroute	4 290	3 707	228	6,2	188	153	28	18,3
Route nationale	5 859	4 679	477	10,2	443	333	75	22,5
Route départementale	22 988	19 486	2 833	14,5	2 553	1 948	598	30,7
Voie communale	39 729	29 220	2 451	8,4	774	593	147	24,8
Autres voies	3 901	3 119	267	8,6	134	103	30	29,1
Un véhicule avec piéton(s)	12 791	10 266	267	2,6	534	470	20	4,3
Un véhicule sans piéton	15 888	13 303	2 973	22,3	1 510	1 138	526	46,2
Deux véhicules et plus								
– collision frontale	7 567	6 284	893	14,2	888	682	166	24,3
– collision par le côté	23 199	17 785	1 012	5,7	600	443	77	17,4
– collision arrière	8 358	6 342	575	9,1	196	136	38	27,9
– collision en chaîne	2 114	1 532	126	8,2	46	37	8	21,6
– collisions multiples	2 386	1 813	200	11,0	230	164	31	18,9
– autres collisions	4 464	2 886	210	7,3	88	60	12	20,0
Ensemble	76 767	60 211	6 256	10,4	4 092	3 130	878	28,1

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Un scénario d'accident mortel avec alcool est un accident d'un véhicule seul, circulant sur une route départementale hors agglomération hors intersection.

Par départements

Cumul 2004-2008 : proportion d'accidents mortels avec alcool par départements



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime en France que l'alcool est présent dans 28,7 % des accidents mortels. La répartition est très inégale sur le territoire : elle varie de 43,8 % en Haute-Savoie, à 13,5 % pour les Hautes-Alpes et, de 25,1 % pour l'Essonne et à 6,6 % 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 2002-2008

Accidents mortels	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avec alcool	1 157	973	862	1 239	980	986	878
Au taux d'alcool connu	3 898	3 123	2 802	4 453	3 428	3 410	3 151
Pourcentage	29,7 %	31,2 %	30,8 %	27,8 %	28,6 %	28,9 %	27,9 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Tués	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dans les accidents avec alcool	1 299	1 100	963	1 396	1 103	1 075	972
Dans les accidents au taux d'alcool connu	4 288	3 455	3 065	4 871	3 715	3 666	3 412
Pourcentage	30,3 %	31,8 %	31,4 %	28,7 %	29,7 %	29,3 %	28,5

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – 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'alcool égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l, taux maximum en vigueur avant cette date. Le 15 septembre 1995, la lutte contre la conduite en état d'ivresse est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l du taux maximum autorisé. En juin 2003, les peines encourues lors d'un accident sous l'empire d'un état alcoolique ont été aggravées. En octobre 2004, le taux maximum autorisé

d'alcoolémie est abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs de transport en commun.

En 2008 le taux d'accident mortel avec alcool et le nombre de tué avec alcool en 2008 montrent une très légère amélioration avec à 27,9 % (- 1 point) et 28,5 % (- 0,8 point) par rapport à 2007.

Depuis trois ans, le pourcentage des personnes tuées dans un accident avec alcool se situe légèrement en dessous des 30 %. Cette proportion évolue donc très peu.

Néanmoins, ce nombre a diminué dans les mêmes proportions (43 % dans la période 2002-2006) que le nombre de personnes tuées sur les routes.

LES USAGERS

Les conducteurs au taux d'alcool positif impliqués dans un accident corporel en 2008

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'alcool positif	au taux d'alcool connu	% d'impliqués dans un accident corporel	au taux d'alcool positif	au taux d'alcool connu	% d'impliqués dans un accident mortel
Selon le type de véhicule						
Bicyclettes	78	3 491	2,2	13	119	10,9
Cyclomoteurs	972	12 003	8,1	88	272	32,4
Motocyclettes	730	14 214	5,1	144	653	22,1
Voitures de tourisme	4 122	67 590	6,1	585	3 335	17,5
Camionnettes	286	5 561	5,1	41	340	12,1
Poids lourds	63	3 635	1,7	16	546	2,9
Transport en commun	0	1 087	0,0	0	57	0,0
Autres véhicules	89	1 337	6,7	13	121	10,7
Selon le sexe						
Hommes	5 730	79 947	7,2	855	4 488	19,1
Femmes	610	28 971	2,1	45	955	4,7
Selon l'âge						
Âge indéterminé	1	16	6,3	0	1	0,0
0-17 ans	87	5 029	1,7	15	103	14,6
18-24 ans	1 545	22 811	6,8	269	1 121	24,0
25-44 ans	3 213	47 063	6,8	426	2 229	19,1
45-64 ans	1 339	26 597	5,0	162	1 441	11,2
64 ans et plus ans	155	7 402	2,1	28	548	5,1
Ensemble des conducteurs	6 340	108 918	5,8	900	5 443	16,5

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Part des conducteurs au taux d'alcool positif impliqués dans les accidents mortels

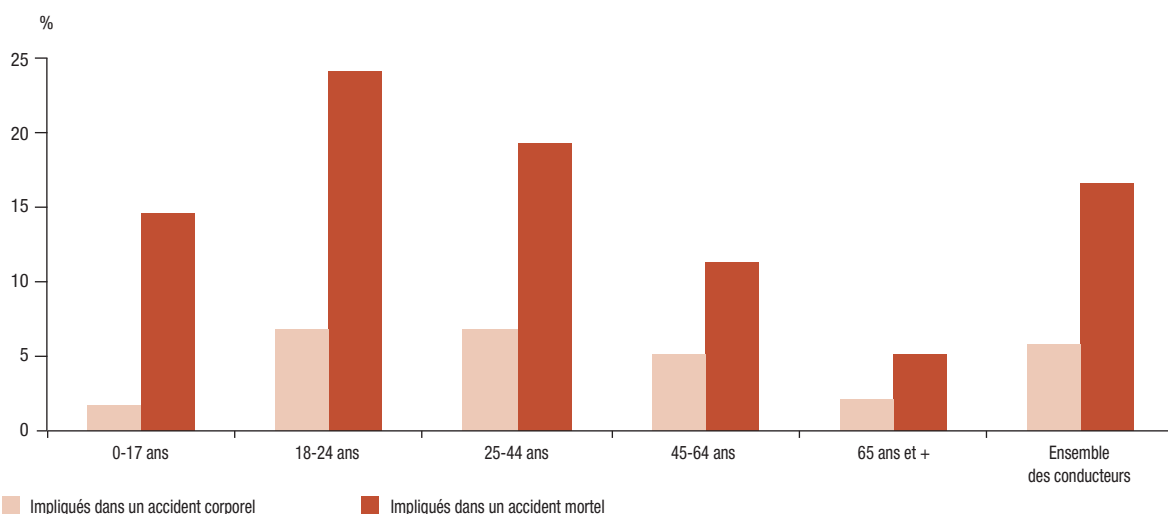
Année	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Part des conducteurs au taux d'alcool connu	72,2 %	72,7 %	73,8 %	76,3 %	74,2 %	72,0 %	70,1 %	68,9 %	92,0 %	83,3 %	83,8 %	84,2 %
Part des conducteurs au taux d'alcool positif (alcoolémies connues)	16,8 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %	16,6 %	15,4 %	16,5 %	16,1 %	16,9 %	16,5 %	16,9 %	16,5 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

La part des conducteurs au taux d'alcool positif reste stable alors que la part des conducteurs au taux d'alcool connu a progressé, ce qui vérifierait l'hypothèse selon

laquelle les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique

Part des conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel ou mortel par tranches d'âge en 2008



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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	Impiqués dans un accident corporel		Impiqués dans un accident mortel	
	avec alcool	sans alcool	avec alcool	sans alcool
Ceinturés	2 951	54 321	356	2 434
Non ceinturés	429	800	162	123
Port de ceinture indéterminé	742	8 347	67	193
Taux de port de la ceinture en %	87,3	98,5	68,7	95,2

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

En 2008, 6 340 conducteurs sont impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, dont 900 dans un accident mortel. Dans l'ensemble, 5,8 % des conducteurs ont un taux positif lors de leur accident ; cette proportion monte à 16,5 % dans le cas d'un accident mortel, soit trois fois plus.

Les conducteurs masculins sont très fortement surreprésentés dans les accidents avec alcool. Ils représentent 90,4 % des conducteurs dans les accidents corporels au taux d'alcool supérieur au taux légal et 95 % dans les accidents mortels.

Parmi les conducteurs, on note qu'un cyclomotoriste sur trois impliqué dans un accident mortel présente un taux d'alcool supérieur à la moyenne, et plus d'un sur cinq est un motocycliste.

À l'inverse, on note la très faible représentation des autres catégories d'usagers : 1,0 % des chauffeurs de poids lourds et aucun conducteur de transports en commun impliqués dans un accident corporel conduisaient avec une alcoolémie supérieure au taux légal.

Selon les classes d'âges, on note que pratiquement un jeune adulte (18-24 ans) impliqué dans un accident mortel

présente un taux d'alcool supérieur au taux légal et plus d'un sur cinq dans la classe d'âge des 45-64 ans.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcool positif, les conducteurs de voiture de tourisme impliqués dans un

accident corporel oublient de boucler leur ceinture. Ainsi, 12,7 % des conducteurs avec un taux d'alcool positif étaient non ceinturés et surtout 31,3 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

Les victimes des accidents avec alcool en 2008

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	0	0	0,0	0	12	0,0
0-17 ans	68	294	23,1	418	4 598	9,1
18-24 ans	265	684	38,7	1 141	5 972	19,1
25-44 ans	397	1 151	34,5	1 705	10 123	16,8
45-64 ans	199	770	25,8	862	6 524	13,2
65 ans et plus	43	535	8,0	144	3 075	4,7
Ensemble	972	3 434	28,3	4 270	30 304	14,1

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

La tranche d'âge des 18-24 ans est la plus gravement touchée, les accidents avec alcool ont occasionné 38,7 % des tués et 19,1 % des blessés hospitalisés. Les 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'alcool positif	676	69,5	2 336	54,7	1 466	36,2
Passagers du conducteur au taux d'alcool positif	181	18,6	780	18,3	637	15,7
Usagers d'un autre véhicule	91	9,4	988	23,1	1 804	44,5
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcool positif	24	2,5	166	3,9	147	3,6
Ensemble	972	100,0	4 270	100,0	4 054	100,0

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Les conducteurs au taux d'alcool positif représentent 69,5 % des tués dans les accidents avec alcool, les

passagers du conducteur 18,6 %. Enfin, les piétons représentent 2,5 % des tués.

Les taux d'alcool

Conducteurs au taux d'alcool positif impliqués dans un accident selon leur taux d'alcool en 2008

Taux d'alcool	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,80 g/l	739	11,7	94	10,4
0,81-1,49 g/l	2 072	32,7	272	30,2
1,5-1,99 g/l	1 525	24,1	224	24,9
2-2,99 g/l	1 712	27,0	264	29,3
3 g/l et plus	292	4,6	46	5,1
Total	6 340	100,0	900	100,0

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Pourcentage de 0,5-0,8 g/l dans les accidents corporels

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
%	17,6	18,4	29,2	20,1	13	13,1	11,7

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

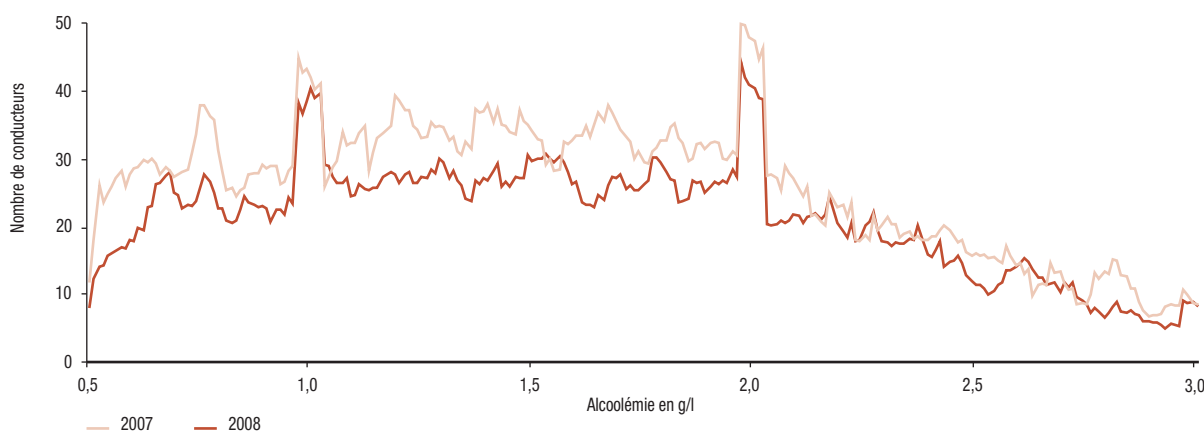
Près d'un accident corporel avec alcool sur trois met en présence un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur à 2 g/l, plus d'un sur deux avec un taux supérieur à 1,5 g/l et 85 % avec un taux supérieur à 0,8 g/l.

Ces chiffres ont légèrement évolué depuis sept ans. Ainsi, la proportion des conducteurs ayant un taux d'alcool

entre 0,5 g/l et 0,8 g/l a baissé après avoir connu un pic en 2004 et atteint son niveau le plus bas enregistré en 2008.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont légèrement plus élevées et sont réparties dans les mêmes proportions.

Conducteurs positifs impliqués dans un accident selon le taux d'alcoolémie
Distribution du taux d'alcoolémie dans les accidents corporels



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Estimation du nombre de vies humaines sauvées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé

À partir des données 2008 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'alcool 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 forces de l'ordre ciblent en général leur contrôle.

Pour les années antérieures à 2004, nous utilisons la méthode du deuxième conducteur, depuis, 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 présence d'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'alcool des conducteurs la semaine et le week-end

	Accidents corporels	Accidents mortels
En semaine	0,56 %	1,64 %
Le week-end	1,86 %	8,26 %
Ensemble des accidents corporels	0,87 %	3,25 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Le taux d'alcool dans les accidents corporels le week-end est trois fois plus élevé que celui de la semaine.

Pour les accidents mortels, le taux d'alcool des conducteurs est de 3,25 % en 2008 contre 3,61 % en 2007.

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'alcool connu par types d'accidents en 2008

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	878	5 378	6 256
Accidents sans alcool	2 273	53 067	55 340
Accidents au taux d'alcool connu	3 151	58 445	61 596
Accidents au taux d'alcool indéterminé	941	14 230	15 171
Ensemble	4 092	72 675	76 767

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – 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'alcool connu en utilisant la méthode de l'odds-ratio. Lorsque le risque est faible, c'est une méthode statistique d'estimation du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés.

Les taux utilisés sont d'une part le taux d'alcool 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 présumé responsable alcoolisé, c'est l'alcool qui est le responsable principal de l'accident.

Conducteurs présumés responsables

Accidents mortels	Alcool	Sans alcool
Conducteurs présumés non-responsables	3,25 %	96,75 %
Conducteurs présumés responsables	27,9 %	72,1 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

La proportion des conducteurs avec alcool est presque dix fois plus importante chez les conducteurs présumés responsables que chez les conducteurs de référence non-responsables. Nous choisissons comme référence les conducteurs non-responsables au moment d'un accident mortel car nous l'avons vu le jour et l'heure jouent beaucoup sur la répartition des accidents corporels et mortels.

Le risque relatif d'être responsable d'un accident mortel lorsqu'on a bu, estimé par l'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcool connu est égal à 11,51.

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'alcool inférieur au taux légal afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de :

$$1 - 1/\text{odds-ratio} = 91,3 \%$$

Ainsi, le nombre maximum d'accidents mortels qui auraient pu être évités si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool positif serait de : 878 x 91,3 % = 802 soit 25,4 % (802/3 151) des accidents mortels à taux d'alcool connu.

Évaluation du nombre de vies humaines sauvées

Les 878 accidents mortels en présence d'un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal et présumé responsable ont entraîné la mort de 972 personnes. On a donc dans ce cas en moyenne 1,11 personne tuée. En appliquant cette valeur aux 802 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vies potentiel minimum lié à l'alcool au volant de : 802 x 1,11 = 890 soit 26,08 % (890/3 412) des tués des accidents mortels à taux d'alcool connu.

En 2008, si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, le nombre d'accidents mortels aurait pu être réduit d'environ 25,4 % (26,9 % en 2007) et le nombre de personnes tuées de 26,08 % (27,21 % en 2007).

En extrapolant à l'ensemble des accidents et en supposant que les accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accident avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcool connu, on pourrait éviter environ 1 000 accidents mortels par an et épargner la vie de 1 200 personnes.



Le téléphone portable au volant

Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations. Une seconde de distraction peut avoir des conséquences dramatiques.

Beaucoup d'accidents corporels ont pour origine un défaut d'attention du conducteur⁸. Parmi les sources de distractions possibles, téléphoner au volant est une action qui altère la concentration des conducteurs.

Les résultats présentés dans ce chapitre permettent d'en mesurer l'enjeu. Ils sont les mêmes que ceux du bilan de l'année 2007. Ils correspondent à des mesures qui avaient été effectuées entre décembre 2007 et mars 2008. À partir de 2009, des mesures de l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant seront réalisées une fois par an au cours des quatre derniers mois de l'année et les résultats seront présentés dans ce chapitre du bilan.

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

	Effectifs	Part
<i>Selon la catégorie de réseaux :</i>		
– 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 : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

8. André Chapon, Catherine Gabaudei, Alexandra Fort, *Défaut d'attention et conduite automobile – état de l'art et nouvelles orientations pour la recherche dans les transports*, collection INRETS, synthèse 52, novembre 2006.

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
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 : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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 : Direction de la sécurité et de la circulation routières. Institut de sondages Lavalie.

Taux d'utilisation selon le type de véhicules et la 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 : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

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. Parmi les infractions entraînant une perte de points, c'est l'infraction la plus constatée après les infractions de vitesse. Le fait de disposer d'une mesure précise dans la circulation va permettre de pouvoir mieux suivre l'évolution de cette pratique et de mieux en estimer l'enjeu pour la sécurité routière.

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 Australie⁹ 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.

Par ailleurs, une étude visant à évaluer les impacts de l'usage du kit mains-libres ainsi que ceux des systèmes de navigation sur la sécurité sera lancée en 2009.

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.

9. Mc Evoy, S.P., Stevenson, M.R., *et al.*, "Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: a case-crossover study", *British Medical Journal*, 331, 2005.



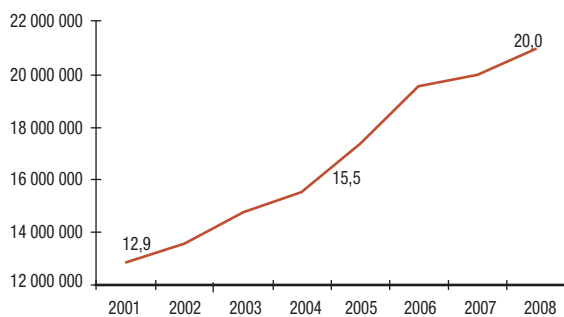
Les principales infractions au Code de la route en 2008

Le volume des infractions au Code de la route relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie¹⁰ connaît une progression régulière depuis sept ans.

De 12,9 millions en 2001, ce volume atteint 20,9 millions en 2008 soit 8 millions d'infractions supplémentaires.

Le graphique ci-dessus démontre l'impact du contrôle-sanction automatisé à partir de 2004 sur le volume des infractions commises.

Évolution des principales infractions au Code de la route de 2001 à 2008



Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

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 7 811 970 en 2008.

548 785 DÉLITS ONT ÉTÉ CONSTATÉS EN 2008

Les délits sont en progression annuelle de 4 %. Ils n'étaient que 398 997 en 2004 soit 37 % 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 2008, 32 % des délits sont des infractions relatives à l'alcoolémie au volant, soit un volume de 176 443. Elles sont largement majoritaires.

Les délits de fuite après un accident (135 147) restent stables.

Les délits liés au permis de conduire (conduite sans permis, conduite malgré suspension, annulation, refus de

restituer son permis malgré notification de retrait, etc.) passent de 93 789 à 105 211 faits constatés, soit une progression de 12 %.

Signalons à l'intérieur de cette catégorie, 19 délits commis pour violences ou outrage envers un inspecteur du permis de conduire en baisse par rapport à 2007 (30).

Les conduites de véhicule sans assurance sont en hausse de 2,5 % (81 921).

On dénombre 24 525 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 13 %.

Les délits liés à l'usage de stupéfiants passent de 9 149 en 2007 à 12 944 en 2008 soit une augmentation de 41 %. Les premiers tests salivaires ont fait leur apparition le 11 août 2008.

2 130 conduites d'un véhicule après usage de stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique sont relevées, soit une augmentation de 30 %.

Les délits d'usage de fausses plaques ou de plaques portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule (10 205) sont en progression de 16,5 %.

Délits constatés

	Nombre	Évolution*
1999	267 199	100
2000	254 806	95
2001	246 162	92
2002	257 034	96
2003	266 691	100
2004	398 997	149
2005	445 327	167
2006	494 350	185
2007	527 162	197
2008	548 785	205

* Base indice 100 pour l'année 1999.

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

20 421 310 CONTRAVENTIONS ONT ÉTÉ CONSTATÉES EN 2008

Les contraventions aux règles de stationnement sont en baisse de 1,5 % en 2008 (6,9 millions de procès-verbaux, hors polices municipales).

10. Les contraventions établies par les polices municipales ne sont pas prises en compte.

Les infractions à la vitesse établies dans le cadre de contrôles routiers traditionnels s'élèvent à 1 281 220, en diminution par rapport à 2007 (1 413 310), en raison du développement des radars embarqués qui mobilisent les forces de l'ordre.

	Infractions vitesse hors contrôle-sanction automatisé	Évolution
1999	1 215 793	100
2000	1 231 304	101
2001	1 262 745	104
2002	1 354 957	111
2003	1 507 351	124
2004	1 633 727	134
2005	1 730 725	142
2006	1 405 272	115
2007	1 413 310	116
2008	1 281 220	105

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Ainsi, les contraventions à la vitesse (contrôle traditionnel plus contrôle automatique) représentent désormais 9 093 190 infractions en 2008 contre 8 097 871 en 2007, soit 12 % d'augmentation.

	Infractions contrôle-sanction automatisé	Total infractions vitesse
1999	0	1 215 793
2000	0	1 231 304
2001	0	1 262 745
2002	0	1 354 957
2003	103 889	1 611 240
2004	1 465 530	3 099 257
2005	4 135 530	5 866 255
2006	5 833 629	7 238 901
2007	6 684 561	8 097 871
2008	7 811 970	9 093 190

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

1 708 099 contraventions aux règles administratives ont été constatées en 2008. Elles restent stables. Il s'agit pour l'essentiel d'infractions non délictueuses 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.

1 122 130 contraventions aux règles de conduite ont été constatées en 2008. Elles sont en hausse de 6 % 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 : 622 967 procès-verbaux pour ces deux seules infractions. On relève également dans cette catégorie 93 848 franchissements d'une ligne continue et 46 018 circulations en sens interdit.

Le nombre des défauts de port de la ceinture de sécurité est en diminution annuelle de 6 % à 382 200. Il se situe au niveau le plus bas de la décennie.

	Non-port de la ceinture	
	Nombre	Évolution*
1999	687 950	100
2000	636 647	93
2001	648 575	94
2002	707 553	103
2003	810 936	118
2004	652 036	95
2005	536 086	78
2006	468 330	68
2007	406 982	59
2008	382 200	56

* Base indice 100 pour l'année 1999.
2003 à 2008 : hors contrôle-sanction automatisé (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé).
Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Les défauts de port de casque sont en baisse de 6 % à 71 218

	Non-port du casque	
	Nombre	Évolution*
1999	90 015	100
2000	78 556	87
2001	77 777	86
2002	78 161	87
2003	80 116	89
2004	72 568	81
2005	69 474	77
2006	76 689	85
2007	75 801	84
2008	71 218	79

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Les contraventions aux règles de priorité : 469 273, restent également stables mais on constate une très légère baisse du nombre d'inobservations de l'arrêt absolu imposé par le panneau stop (- 0,7 %) et de l'inobservation de l'arrêt imposé par un feu rouge (- 4,5 %).

Infraction : franchissement d'un stop

	Franchissement d'un stop	
	Nombre	Évolution*
1999	83 711	100
2000	70 836	85
2001	60 392	72
2002	69 032	82
2003	108 032	129
2004	128 358	153
2005	141 967	170
2006	145 767	174
2007	142 192	170
2008	141 158	169

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

	Franchissement d'un feu rouge	
	Nombre	Évolution*
1999	202 713	100
2000	207 651	102
2001	188 350	93
2002	218 271	108
2003	264 284	130
2004	233 144	115
2005	236 248	117
2006	222 687	110
2007	223 612	110
2008	213 481	105

* Base indice 100 pour l'année 1999.

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Les contraventions relatives aux temps de conduite et de repos et au contrôle des conditions de travail des transporteurs routiers passent de 112 000 à 142 000 procès-verbaux soit 27 % 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 99 114 à 100 621 procès-verbaux, soit 1,5 % d'augmentation.

93 814 contraventions pour le défaut d'éclairage et de signalisation ont été constatées en 2008. Elles sont en hausse de 2 % avec une forte augmentation de 31 % des circulations de jour d'une motocyclette sans feu de croisement allumé, 2 342.

42 285 contraventions pour croisements et dépassements irréguliers ont été constatées en 2008. Elles demeurent stables.

LES CONTRÔLES D'ALCOOLÉMIE

Les contrôles de l'imprégnation alcoolique sont en hausse de 4,6 % avec 11 743 065 contrôles en 2008.

Alcoolémie

	Tous dépistages		Dépistages positifs	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1999	9 731 699	100	193 192	100
2000	9 146 230	94	179 974	93
2001	8 275 651	85	182 829	95
2002	8 377 355	86	232 317	120
2003	9 617 684	99	243 256	126
2004	10 084 154	104	277 679	144
2005	11 387 829	117	359 229	186
2006	11 352 294	117	365 848	189
2007	11 230 014	115	376 124	195
2008	11 743 065	121	381 705	198

* Base indice 100 pour l'année 1999.

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

On distingue :

- les dépistages effectués suite à un accident (mortel, corporel ou matériel) : 365 218. Ces dépistages sont en diminution de 2,2 % (373 534 en 2007). Les tests positifs qui en découlent sont en baisse de 4,4 % passant de 31 395 à 29 998 ;
- les dépistages effectués à la suite d'une infraction : 1 890 902. Ils sont en légère baisse de 1,3 % (1 915 313 en 2007). Les tests positifs qui en découlent sont en hausse de 0,7 % passant de 90 633 à 91 252 ;
- les dépistages préventifs : 9 486 945. Ils sont en hausse de 6,1 %. Ces opérations préventives représentent 80,7 % de l'ensemble des contrôles d'alcoolémie effectués en 2008. 260 455 se sont avérés positifs, en augmentation de 2,5 % par rapport à 2007. 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.

Alcoolémie

	Dépistages préventifs		Préventifs positifs		
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Taux positif
1999	7 942 681	100	112 456	100	1,4
2000	7 422 337	93	100 756	90	1,4
2001	6 642 584	84	102 342	91	1,5
2002	6 685 072	84	136 214	121	2
2003	7 703 816	97	156 747	139	2
2004	7 942 467	100	180 718	161	2,3
2005	9 017 161	114	226 422	201	2,5
2006	9 061 804	114	249 542	222	2,7
2007	8 941 167	113	254 096	226	2,8
2008	9 486 945	119	260 455	232	2,7

* Base indice 100 pour l'année 1999.

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

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 %.

Évolution des restrictions administratives du droit de conduire

	Restrictions administratives du droit de conduire prononcées	
	Nombre	Évolution*
1999	110 276	100
2000	112 910	102
2001	109 659	99
2002	158 381	144
2003	160 504	146
2004	156 011	141
2005	161 920	147
2006	169 510	154
2007	172 511	156

* Base indice 100 pour l'année 1999.

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

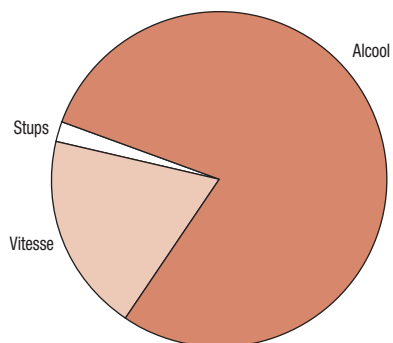
Les suspensions de permis prononcées pour alcoolémie s'élèvent à 136 403, en très légère diminution de 0,5 %.

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





Le permis à points en 2008

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.

Les décisions de retraits de points sont enregistrées dans les dossiers informatiques des conducteurs répertoriés dans l'application réglementaire système national des permis de conduire (SNPC), placée sous l'autorité du ministre de l'Intérieur (service du fichier national des permis de conduire).

LES INFRACTIONS SANCTIONNÉES D'UN RETRAIT DE POINTS

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.

À l'examen du graphique, on constate que depuis la création du système du permis à points, la courbe du nombre de points retirés progresse régulièrement sans connaître de variation heurtée jusqu'en 2002 où la tendance s'accélère de manière importante, en raison notamment du déploiement intensif du contrôle-sanction automatisé.

Si en 2002, 1 210 169 infractions ont été sanctionnées d'un retrait de points, ce chiffre passe à 5 913 184 en 2008, soit cinq fois plus en six ans.

En 2008, le nombre des infractions sanctionnées d'un retrait de points ne progresse que de 1 %.

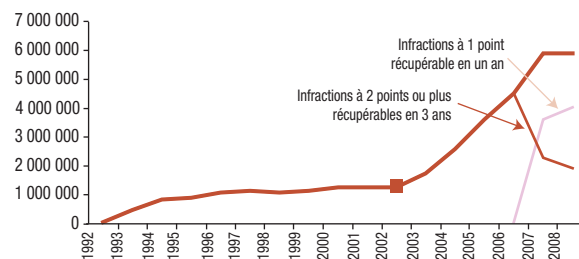
Il faut toutefois noter que les deux tiers de ces infractions sont désormais des infractions à 1 point pour lesquelles le point est récupérable après un an de conduite sans infraction.

L'aspect pédagogique semble fonctionner d'autant que sur l'ensemble de l'année 2008, le nombre de tués sur les routes recule de 7,5 % et le nombre de blessés de 11,2 %.

Il s'agit de la septième année consécutive de baisse, soit une diminution de 45 % du nombre de personnes tuées en six ans.

La mise en œuvre du permis à points depuis près de seize ans en France, dans le cadre d'une politique volontaire de lutte contre l'insécurité routière a indéniablement contribué à la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route.

Infractions sanctionnées par un retrait de points



Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

LES NOUVELLES DISPOSITIONS DE 2008

Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière, définit la mise en application des décisions annoncées lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), qui s'est tenu le 13 février 2008, sous la présidence du Premier ministre.

Afin de promouvoir la sécurité routière dans les transports routiers, le CISR a décidé de sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur, d'une console de jeux vidéo ou d'un lecteur multimédia en situation de conduite.

Aussi le nouvel article R. 412-6-2 du Code de la route interdit de « placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation ».

Le non-respect de cette interdiction constitue une contravention de la 4^e classe (amende forfaitaire de 135 euros). Si l'affaire est portée devant le tribunal, le juge pourra prononcer jusqu'à 750 euros d'amende ainsi que la confiscation de l'appareil.

En outre l'infraction entraîne le retrait de deux points du permis de conduire.

Pour faciliter le déploiement d'espaces de circulation apaisée, le CISR a décidé d'introduire les concepts de « zone de rencontre et d'aires piétonnes » dans la réglementation. L'objectif est d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers et d'offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains en favorisant avant tout la circulation douce en agglomération.

Tout conducteur qui ne cède pas le passage aux piétons circulant dans une zone de rencontre ou dans une aire piétonne est passible d'une amende de 750 euros maximum (amende forfaitaire de 135 euros), d'une suspension du permis de conduire pour 3 ans au plus susceptible d'aménagement et d'un retrait de quatre points du permis de conduire (article R. 415-11 modifié du Code de la route).

Un panneau de signalisation « zone de rencontre » sera ajouté à la réglementation. La spécificité de circulation de l'aire piétonne fait qu'elle n'a pas besoin d'être aménagée ; seules les entrées et les sorties de la zone sont signalées.

Le décret n° 2006-1811 du 23 décembre 2006, relatif à l'obligation de formation des titulaires de la catégorie B du permis de conduire pour la conduite des motocyclettes légères et modifiant le Code de la route, instaure une formation obligatoire pour les conducteurs titulaires du permis B depuis plus de deux ans qui souhaitent conduire une motocyclette légère d'une cylindrée d'au plus 125 cm³ et d'une puissance d'au plus 11 kwatts.

La mesure concerne le conducteur qui a obtenu son permis B à compter du 1^{er} janvier 2007 et qui souhaite, au terme du délai de deux ans, conduire une motocyclette légère, soit à compter du 1^{er} janvier 2009.

La formation pratique sera dispensée dans une école de conduite agréée ou une association agréée, par un enseignant qualifié pour la conduite des deux-roues motorisés. Cette formation d'une durée minimale de trois heures est sur le modèle de celle proposée pour le stage pratique du brevet de sécurité routière (BSR).

Le conducteur concerné par cette disposition qui ne suivrait pas la formation et qui n'aurait pas la mention sur son permis de conduire est passible d'une contravention de 4^e classe d'un montant de 135 euros et d'un retrait de trois points du permis de conduire.

RÉPARTITION DES INFRACTIONS

Confirmant la tendance déjà constatée, les excès de vitesse représentent la majeure partie des infractions ayant entraîné un retrait de points.

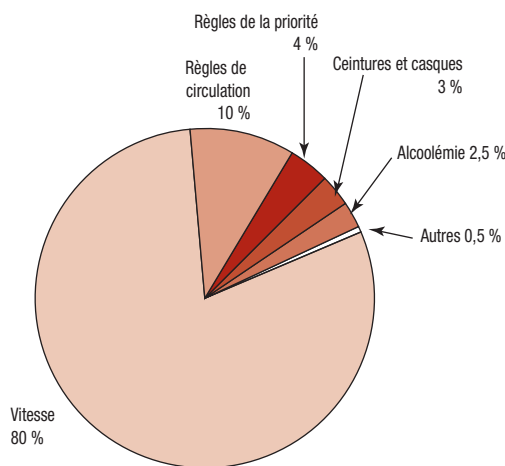
Cette part est de 80 %. Ce qui se matérialise par 4,7 millions d'excès de vitesse sanctionnés par un retrait de points en 2008.

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. Cela démontre également que les conducteurs demeurent encore très imprudents.

Les autres infractions commises entraînant une réduction du nombre de points sont : le non-respect des règles de circulation, en augmentation de 8 % par rapport à 2007, catégorie dans laquelle on trouve notamment :

- l'usage d'un téléphone mobile au volant qui génère 458 000 infractions entraînant un retrait de 2 points du permis de conduire contre 413 000 en 2007, soit une progression de 11 % ;
 - le franchissement d'une ligne continue ;
 - la circulation en sens interdit ;
 - les infractions aux règles de priorité, principalement le non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, en baisse de 4 % ;
 - le non-respect du port de la ceinture de sécurité ou du casque, en baisse de 6 % ;
 - l'alcoolémie, en très légère baisse de 0,1 %.
- S'agissant de l'alcoolémie, on constate cependant une forte augmentation pour certaines infractions délictuelles :
- la récidive de conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique, + 31 % par rapport à 2007 ;
 - la conduite d'un véhicule en ayant fait l'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique, + 16 %.



Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

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 de droit commun.

Ce déclassement contraventionnel de certains excès de vitesse vise à introduire une relative proportionnalité dans les sanctions encourues en ce domaine.

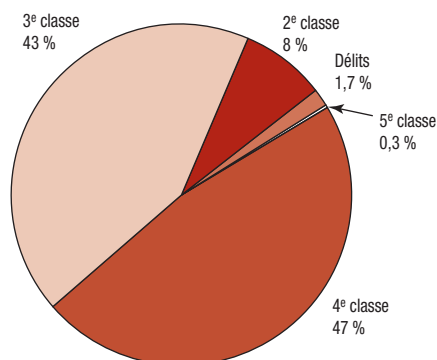
Concrètement, un excès de vitesse inférieur à 20 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée, dans les conditions ci-dessus évoquées, peut désormais être sanctionné d'une amende de 45 euros contre 90 euros auparavant¹¹.

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 une fois de plus de l'essor du dispositif du contrôle-sanction automatisé, qui s'avère le principal acteur du relevé des excès de vitesse de moins de 20 km/h.

En 2008, cet essor des contraventions de 3^e classe s'est freiné en raison de la moins grande efficacité des radars fixes qui sanctionnent essentiellement ces petits excès de vitesse.

Les contraventions de la 4^e classe elles, demeurent majoritaires : 47 % (ceinture, feux rouge, vitesse). Elles restent stables en volume.

Les contraventions de la 2^e classe progressent de 11 %, en raison de l'augmentation de l'usage du téléphone mobile au volant.



Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Il est à noter que le décret n° 2003-293 du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière et modifiant le Code de procédure pénale et le Code de la route a aggravé les sanctions concernant le non-port de la ceinture de sécurité et du casque (contravention de 4^e classe au lieu de 2^e classe).

Les contraventions de 2^e classe ont ainsi chuté entre 2002 et 2003 de 315 725 à 56 571.

La part des délits (en majorité des conduites en état d'ivresse) baisse très légèrement.

Les contraventions de la 5^e classe sont en progression de 3 %. Il s'agit principalement des excès de vitesse de 50 km/h et au-delà.

LES RETRAITS DE POINTS

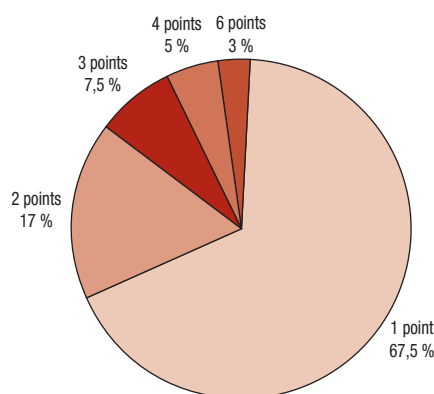
Le nombre de points retirés, en progression constante depuis 2002, a baissé en 2008 de 0,5 % passant de 9 547 017 à 9 501 484.

Seules deux infractions au Code de la route font encourir un retrait de 1 point sur le permis de conduire :

- le chevauchement d'une ligne continue ;
- le dépassement de moins de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée.

Le chevauchement d'une ligne continue a entraîné en 2008, 11 307 infractions, en augmentation de 9 %, et les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée, 3 984 879 infractions, en augmentation de 2 %.

Le contrôle-sanction automatisé contribue largement au constat de ce deuxième type d'infraction sanctionné par un retrait de 1 point.



Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

La part des retraits à 1 point en 2008 est de 67,5 %, en augmentation : + 2 %.

Les retraits à 2 points (usage du téléphone mobile au volant et excès de vitesse entre 20 et 30 km/h essentiellement) restent constants à 17 %.

Les retraits à 3 points (non-port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse entre 30 et 40 km/h et le non-respect des distances de sécurité principalement) sont en baisse : – 5 %.

Il est à noter que le décret n° 2003-293 du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière et modifiant le Code de procédure pénale et le Code de la route a aggravé les sanctions concernant le non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de 3 points au lieu de 1 point). Les retraits à 1 point ont ainsi chuté entre 2002 et 2003 de 351 734 à 82 116.

Les infractions à 4 points (non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, excès de vitesse de 40 à 50 km/h) diminuent : – 5 %.

Les infractions à 6 points (excès de vitesse de plus de 50 km/h, alcoolémie, atteintes coroporelles), qui sont les retraits de points les plus sévères, restent constantes.

11. Du moins en cas d'amende forfaitaire.

CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, les hommes sont majoritairement concernés par les retraits de points (67 %).

Cependant, la tendance est à la hausse pour les infractions commises par les femmes : 33 % en 2008 contre 32 % en 2007.

On constate que la proportion de conductrices concernées par un retrait de points augmente plus vite que celle des conducteurs.

Ainsi, les infractions sanctionnées commises par les femmes augmentent de 4 % en 2008, alors qu'elles sont en baisse de 1 % chez les hommes.

La part des dossiers concernant la tranche d'âge des moins de 26 ans continue à s'amenuiser : rappelés qu'elle était de 25 % en 2002 pour 12 % aujourd'hui.

Corrélativement, la part des dossiers traités concernant les plus de 50 ans progresse. Ils représentaient 16 % en 2002, 27 % en 2006. En 2008, ce pourcentage est de 29 %.

Si la modification de la pyramide des âges liée au vieillissement de la population française semble être l'une des explications, la méthode consistant à désigner les grands-parents ou des proches (notamment des personnes âgées) en lieu et place des conducteurs, est un élément qui se confirme par rapport à 2007, ce qui affecte très sensiblement cette pension.

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.

Parmi les conductrices et les conducteurs sanctionnés, toutes les tranches d'âge connaissent une augmentation sauf celle des moins de 26 ans qui enregistre une baisse de 3 %. Il s'agit, concernant cette catégorie, de la première année de baisse depuis 2002, alors que les 18-24 ans sont les principales victimes de la route, leur part étant en augmentation en 2008 à 23,4 % des personnes tuées contre 21,2 % en 2007.

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 (moins de 3 pour 1 000 des conducteurs titulaires du permis de conduire en France), son évolution mérite une attention particulière.

Au cours de l'année 2008, on compte 98 057 dossiers de permis de conduire invalidés pour solde de point nul, soit une augmentation de 11 % par rapport à 2007.

Cette augmentation était de 29 % entre 2006-2007.

92 % des permis invalidés concernent des hommes.

Avec une progression de 23 % par rapport à 2007, les conductrices sont en valeur relative davantage concernées par la perte de points sur leur permis de conduire que ne le sont les conducteurs (9,5 %).

LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS

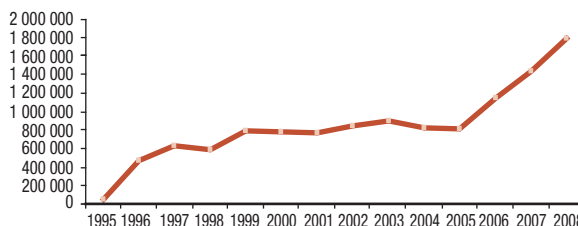
En 2008, 1,7 million de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de 12 points : + 25 % par rapport à 2007.

C'est un chiffre qui augmente régulièrement depuis trois ans : 815 952 en 2005, 1 140 305 en 2006, 1 431 057 en 2007, 1 782 391 en 2008.

Aux termes du troisième alinéa de l'article L. 223-6 du Code de la route, les points retirés du fait de contraventions passibles d'une amende forfaitaire sont réattribués au titulaire du permis de conduire à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle la condamnation est devenue définitive ou du paiement de l'amende forfaitaire correspondante.

En 2008, 2 920 conducteurs ont bénéficié de cette disposition contre 2 063 en 2007 et 1 681 en 2006.

Dossier ayant fait l'objet d'un rétablissement du nombre initial de 12 points



Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE : ANNÉE 2008

	Hommes	Femmes	Total
Dossiers traités	3 966 236	1 934 045	5 900 281
Infractions traitées	3 977 642	1 935 542	5 913 184
Points retirés	6 762 183	2 739 301	9 501 484
Permis au solde nul	90 234	7 823	98 057
Dossiers rétablis	1 192 428	589 963	1 782 391

Dossiers traités par points	1 point	2 points	3 points	4 points	
Hommes	2 542 359	719 069	351 900	205 384	
Femmes	1 453 687	291 415	90 536	80 932	
Ensemble des dossiers	3 996 046	1 010 484	442 436	286 316	
	5 points	6 points	7 points	8 points	Total
Hommes	42	137 675	266	9 541	3 966 236
Femmes	7	16 147	37	1 284	1 934 045
Ensemble des dossiers	49	153 822	303	10 825	5 900 281

Infractions traitées par catégories	Hommes	Femmes	Total	Pourcentage
Vitesse	3 072 487	1 632 288	4 704 775	79,56 %
Règles de circulation	435 293	174 803	610 096	10,32 %
Règles de priorité	167 379	70 117	237 496	4,02 %
Ceintures et casques	151 051	40 476	191 527	3,24 %
Règles administratives	7 167	549	7 716	0,13 %
Délits (hors vitesse, dommages corporels, alcoolémie)	7 938	814	8 752	0,15 %
Dommages corporels (hors alcoolémie)	2 748	1 098	3 846	0,07 %
Alcoolémie	133 579	15 397	148 976	2,52 %
Ensemble des infractions	3 977 642	1 935 542	5 913 184	100,00 %

Infractions par classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	5 ^e classe	Délits	Total
Hommes	328 848	1 649 607	1 901 128	6 504	91 555	3 977 642
Femmes	146 103	874 085	903 257	551	11 546	1 935 542
Total	474 951	2 523 692	2 804 385	7 055	103 101	5 913 184

Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

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 2008, 5 589 stages « permis à points » ont été organisés, soit une diminution de 1,4 % par rapport à 2007.

Les stages en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale :

495 stages ont été répertoriés en 2008 contre 436 en 2007 (+ 12 %).

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 sursis avec mise à l'épreuve) :

9 997 stages mixtes ont été recensés en 2008 soit une augmentation de 25 % par rapport à 2007.

Au total, 16 081 stages se sont déroulés durant l'année 2008 (+ 15 % par rapport à 2007).

Les stagiaires

Quatre profils de stagiaires sont identifiés dans les statistiques établies par les préfetures :

Les stagiaires « volontaires » :

201 302 stagiaires « volontaires » contre 169 229 en 2007, soit une progression de + 15 %, 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. 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 points ou plus sans perdre l'intégralité de son capital de points.

37 329 **stagiaires « obligatoires »** ont suivi ces stages contre 31 500 en 2007, soit une progression de + 15 %. 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 238 631 en 2008, en augmentation de 15 %.

Ces dernières années, 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 :

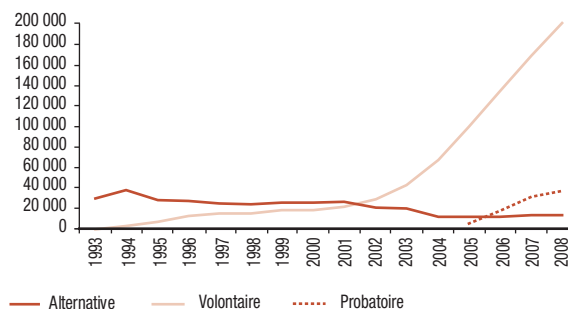
Le nombre de ces stagiaires est de 13 943 en 2008 en baisse de 0,4 % alors qu'il était en hausse de 12 % en 2007 et stable de 2004 à 2006.

Les stagiaires en peines complémentaires ou dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve :

9 102 stagiaires ont effectué un stage en 2008, soit une augmentation de 28 % par rapport à 2007.

Au total, 261 676 stagiaires ont bénéficié en 2008 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.



Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières. Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

Les centres agréés

Au 31 décembre 2008, les préfectures ont fait état de 1 468 centres agréés contre 1 316 au 31 décembre 2007, soit une augmentation de 11 % alors que ce nombre avait baissé en 2007 et 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.

Thèmes	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dossiers traités	1 187 101	1 660 016	2 527 678	3 572 806	4 477 798	5 852 653	5 913 184
Points retirés	3 100 966	4 458 497	6 442 660	7 461 475	8 000 105	9 547 017	9 501 484
Permis invalidés	13 601	20 967	39 413	54 242	68 866	88 698	98 057
Rétablissement du quantum initial	847 126	896 167	825 624	815 952	1 140 305	1 431 057	1 782 391
Nombre de dossiers « conducteurs en période probatoire »	24 928	16 765	NS	17 393	43 283	68 037	NC
Stages « stagiaires alternative aux poursuites ou exécution d'une composition pénale »	407	257	175	246	336	436	495
Stages « mixtes » (tous types de stagiaires justice plus stagiaires permis à points)	1 965	2 270	1 641	1 613	4 741	7 483	9 997
Stages « stagiaires permis à points »	1 127	1 582	3 567	5 805	6 007	5 667	5 589
Total stages	3 499	4 109	5 383	7 664	11 084	13 586	16 081
Stagiaires « permis à points »							
« volontaires »	21 054	35 028	67 449	99 795	134 115	169 229	201 302
« obligatoires »	8 236	8 325	NS	5 689	28 989*	31 500	37 329
Total stagiaires « permis à points »	29 290	43 353	67 449	105 484	163 104	200 729	238 631
Stagiaires « alternative ou exécution d'une composition pénale »	21 267	20 570	12 599	12 557	12 490	13 986	13 943
Stagiaires « peine complémentaire ou sursis avec mise à l'épreuve »	—	—	302	6 811	5 517	6 545	9 102
Total stagiaires « justice »	21 267	20 570	12 901	19 368	18 007	20 531	23 045
Total stagiaires « permis à points » plus « justice »	50 557	63 923	80 350	124 852	181 111	221 260	261 676
Nombre de centres agréés	664	786	977	1 204	1 422	1 316	1 468
Contrôles effectués	14	12	27	39	156	105	91

NS : non significatif.

Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières. Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

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.

91 contrôles ont été réalisés en 2008.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 2000 l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

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

proviennent des données du FNPC au 31 décembre 2008 en tenant compte de la date de commission de l'infraction. Comme une part non-négligeable des infractions commises en 2008 ne seront enregistrées dans le FNPC qu'en 2009, on peut considérer que les données sont consolidées que jusqu'en 2007. Ces analyses sont faites après un traitement informatique par le CETE du Sud-Ouest avec la collaboration du ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Le taux d'enregistrement du FNPC

Le tableau ci-dessous présente les taux d'enregistrement du FNPC pour les principales infractions en 2006 et 2007. Le taux d'enregistrement en 2008 ne peut être présenté car en raison des délais de paiement et d'enregistrement des infractions, environ la moitié des infractions commises en 2008 étaient enregistrées au 31 décembre 2008. Pour ces mêmes raisons de délais, les taux d'enregistrement de 2006 et 2007 progresseront encore un peu en utilisant les données du FNPC au 31 décembre 2009.

Nature de l'infraction	PV dressés (source DLPAJ)		Données FNPC		Taux d'enregistrement	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Vitesse	7 103 954	7 951 342	4 009 476	4 379 763	56 %	55 %
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique – taux compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang	92 784	98 456	66 019	69 233	71 %	70 %
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique – taux supérieur à 0,8 g/l de sang	157 549	164 690	107 374	93 066	68 %	57 %
Franchissement d'une ligne continue	97 830	95 252	70 920	69 675	72 %	73 %
Usage d'un téléphone tenu en main	463 877	489 049	394 933	429 849	85 %	88 %
Circulation en sens interdit	46 773	50 258	33 228	34 060	71 %	68 %
Non-respect de l'arrêt au feu rouge fixe ou clignotant	222 687	223 612	160 818	147 601	72 %	66 %
Non-respect de l'arrêt absolu à un stop ou une intersection	145 767	142 292	99 348	97 353	68 %	68 %
Conduite sans port de la ceinture	349 181	292 923	247 307	208 976	71 %	71 %
Total	8 680 402	9 507 874	5 189 423	5 529 576	60 %	58 %

Sources : ministère de l'Intérieur (données PV et FNPC) et Observatoire national interministériel de sécurité routière - CETE Sud-Ouest.

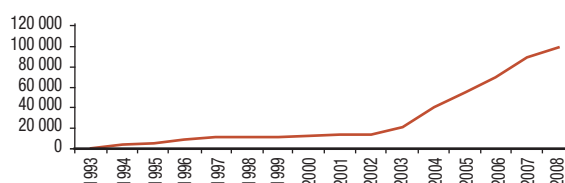
On voit que le taux d'enregistrement est généralement proche de 70 %. On note une réelle amélioration de ce taux au cours des dernières années puisqu'un audit interministériel de novembre 2001 faisait état d'un taux d'enregistrement en moyenne inférieur à 50 %.

Ce taux est variable selon les infractions. Pour la vitesse, il est plus faible cela provient sûrement de procédures qui n'aboutissent pas. Pour la conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l de sang, on note un écart de 11 points entre 2006 et 2007 ce qui s'explique par le fait qu'il s'agisse de procédures plus longues. De ce fait, le taux en 2007 progressera encore lorsqu'on utilisera les données de la base au 31 décembre 2009. Enfin on peut remarquer que les infractions relatives à l'utilisation du téléphone font l'objet d'un taux d'enregistrement nettement supérieur aux autres : 88 % en 2007.

La situation des conducteurs avec le permis à points

On note en 2008 un ralentissement dans l'augmentation du nombre de permis invalidés qui s'élèvent à 98 057. Ce chiffre est en progression de 10,6 % en 2008, alors que l'augmentation était de 28,8 % en 2007 et de 27,0 % en 2006.

Nombre de permis invalidés

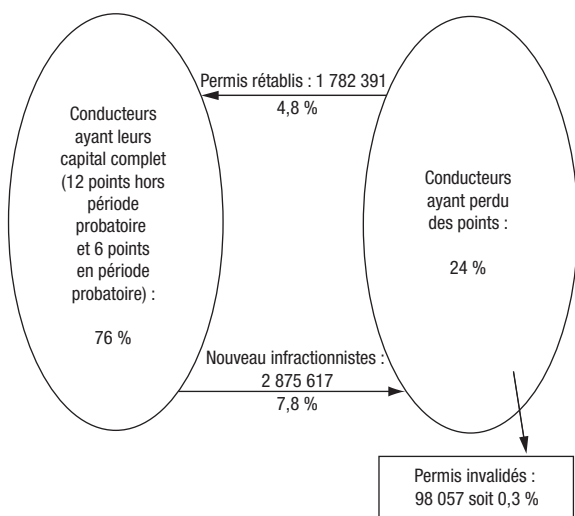


Source : ministère de l'Intérieur/Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Le nombre de conducteurs conduisant régulièrement ou occasionnellement étant évalué à 37 millions, le nombre de conducteurs ayant leur permis invalidé représente moins de 0,3 % de l'ensemble des conducteurs, soit moins de trois conducteurs pour mille.

Le nombre de conducteurs ayant un capital complet (c'est-à-dire à 12 points pour les conducteurs hors période probatoire ou 6 points pour les conducteurs en période probatoire) s'élève à 28,2 millions, soit plus des trois quarts des conducteurs.

Comme le montre le schéma ci-dessous, 7,8 % des conducteurs ont perdu des points en 2008 alors qu'ils avaient un capital complet, tandis que 4,8 % ont vu leur permis rétabli après trois ans sans infraction.

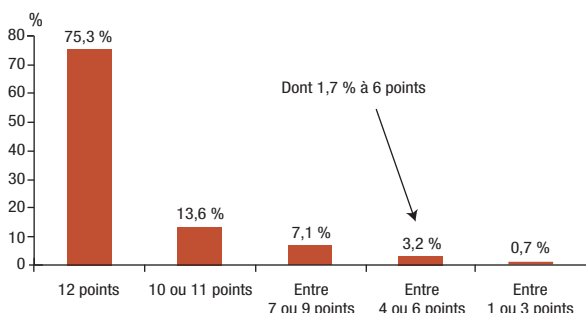


Sources : ministère de l'Intérieur (données PV et FNPC) et Observatoire national interministériel de sécurité routière - CETE Sud-Ouest.

Si on s'intéresse plus spécifiquement à la situation des conducteurs ayant plus de trois ans de permis, on s'aperçoit qu'à la fin de l'année 2008, les trois quarts des conducteurs possédaient encore leurs 12 points et près de 90 % avaient entre 10 points et 12 points

Par ailleurs, on constate que le nombre de conducteurs diminue lorsque le nombre de points restants diminue. Moins de 4 % des conducteurs ont encore 6 points ou moins sur leur permis et seulement 0,7 % entre 1 et 3

Répartition des conducteurs de plus de trois ans de permis selon le nombre de points restants



Sources : ministère de l'Intérieur (données PV et FNPC) et Observatoire national interministériel de sécurité routière - CETE Sud-Ouest.

points. La part de conducteurs dans cette population ayant vu leur permis invalidé est inférieure à 0,3 %.

On peut en déduire que la grande majorité des conducteurs change son comportement lorsque son nombre de points se réduit pour éviter la sanction finale qu'est l'invalidation du permis.

Les infractions des conducteurs ayant atteint le solde nul en 2006 ou 2007

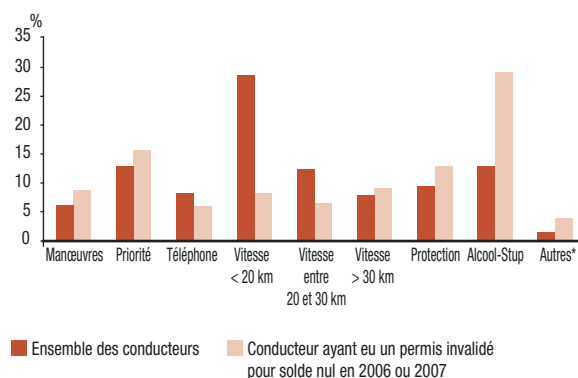
Sur le graphique ci-dessous, on peut voir la répartition des points perdus selon la nature de l'infraction entre 2004 et 2007 pour l'ensemble des conducteurs (en bleu) et pour ceux ayant perdu leur permis pour solde nul en 2006 ou 2007 (en rouge).

Il en ressort que sur cette période les conducteurs ont perdu environ la moitié de leurs points (49 %) pour des infractions liées à la vitesse. Viennent ensuite avec environ 13 % les infractions liées à l'alcool et au non-respect des règles de priorité.

La répartition des points perdus selon la nature de l'infraction est très différente pour les conducteurs qui ont vu leur permis invalidé pour solde nul en 2006 ou 2007. En effet, ce sont les infractions liées à l'alcool ou aux stupéfiants qui occasionnent la part de points perdus la plus élevée (près de 30 % contre 13 % pour l'ensemble des conducteurs). *A contrario* la vitesse ne représente chez ces conducteurs que 24 % des points perdus et seulement 8 % pour des excès de moins de 20 km/h. Les infractions liées au non-port des équipements de sécurité, au non-respect des règles de priorité et aux manœuvres (dépassements, sens interdit...) ainsi que les délits sont également plus représentées chez les conducteurs ayant eu leur permis invalidé que chez l'ensemble des conducteurs.

Ce n'est donc pas tant la vitesse (et encore moins les petits excès de vitesse) qui est à l'origine des pertes de permis que des infractions graves, en particulier celles liées à l'alcool.

Répartition des points perdus par les conducteurs entre 2004 et 2007 selon la nature de l'infraction



* Essentiellement des délits, homicides ou blessures sans alcool.

Sources : ministère de l'Intérieur (données PV et FNPC) et Observatoire national interministériel de sécurité routière - CETE Sud-Ouest.



Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2007

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 pénales¹² et les ordonnances pénales délictuelles¹³. 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 2006. Les données 2007 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2007 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2008 et d'une estimation de celles à venir dans les douze mois suivants. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

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 2007 POUR DÉLIT ET CONTRAVENTION DE 5^E CLASSE SANCTIONNENT DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2007, 320 300 condamnations ont sanctionné 398 300 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 43 % de l'ensemble des condamnations et 37 % de l'ensemble

des délits et contraventions de 5^e classe sanctionnés par une condamnation.

Par rapport à l'année 2004, le nombre de condamnations a augmenté de 35 % et le nombre d'infractions sanctionnées de 31 %.

Bien que toujours en hausse, l'augmentation des condamnations prononcées est moins forte entre 2006 et 2007 (10 %) que celle constatée entre 2005 et 2006 (16 %). Cette évolution est due en grande partie à une intensification des contrôles effectués par la police et la gendarmerie depuis 2006.

12. 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).

13. 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).

À part quelques infractions sporadiques, les infractions routières sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre grandes catégories :

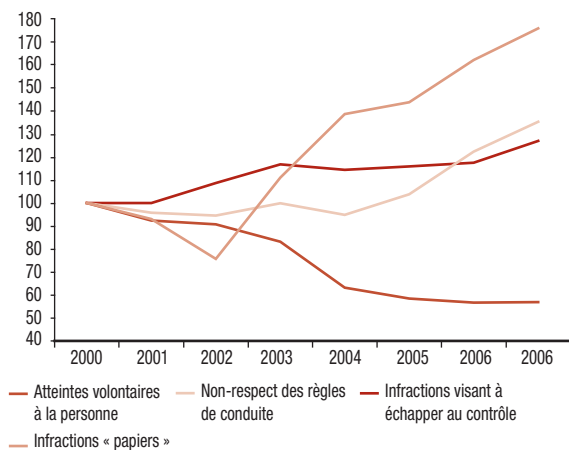
– Toutes les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le premier groupe avec 58 % des condamnations prononcées et 49 % des infractions sanctionnées. Y ont été rassemblés la conduite en état alcoolique ou sous l'empire de stupéfiants mais également le grand excès de vitesse.

– Le second groupe par ordre d'importance vise les infractions dites « papiers » qui représentent 32 % des condamnations et 39 % des infractions sanctionnées. Il s'agit de tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de conduire ou d'assurance.

– Les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le troisième groupe avec 6 % des condamnations et 8 % 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 2006, la part des infractions « visant à échapper au contrôle » s'est légèrement accrue.

Évolution des infractions à la sécurité routière (indice 100 en 2000)



Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSE – ministère de la Justice.

Plusieurs types de procédures permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Sur les 320 000 procédures, 173 000 sont des jugements du tribunal, 115 000 des ordonnances pénales et 32 000 des compositions pénales :

– Les compositions pénales inscrites au casier judiciaire sanctionnent pour 77 % 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 (50 %) et les délits « papiers » (47 %).

– Enfin, les jugements du tribunal sont pour près 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 : 50 % sont des jugements, 35 % des ordonnances pénales et 15 % des compositions pénales. Les délits « papiers » sont traités pour plus de la moitié (53 %) par ordonnances pénales, pour 43 % par jugements et pour 4 % par compositions pénales. Les atteintes corporelles et les infractions pour faire obstacle au contrôle sont essentiellement 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 plus de 160 000 condamnations soit 9 % de plus qu'en 2006 et 51 % 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 pour conduite en état alcoolique dépasse 100 000 par an, il peut varier fortement d'une année sur l'autre. Ainsi, les années 1996 et 1997 étaient en retrait avec moins de 96 000 condamnations, rompant ainsi avec l'année 1995 qui présentait un niveau très élevé avec plus de 106 000 condamnations. Les années 2001 et 2002 se sont situées en net recul compensé par la forte augmentation de 2003 (+ 10 %). L'année 2004 est restée stable suivie par la forte progression de 2005 qui se poursuit en 2006 et en 2007 pour atteindre le niveau le plus élevé de ces vingt dernières années.

La part de la conduite en état alcoolique dans l'ensemble des condamnations prononcées pour délit s'établit à 24 % en 2007. Ce contentieux dépasse désormais l'ensemble des vols recels (18,5 %) et des atteintes volontaires à la personne.

(16 %) et les autres grands domaines d'infractions qui dépassent chacun rarement 5 % de l'ensemble des condamnations pour délits. L'importance de ce contentieux dans les condamnations reflète la réponse donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage réalisée par la police et la gendarmerie. Par ailleurs, la conduite sous l'empire de stupéfiant progresse et a donné lieu à 5 300 condamnations.

Le délit de grand excès de vitesse s'accroît depuis 2005 et atteint 17 200 condamnations en 2007 soit 20 % de plus qu'en 2006¹⁴. Il reste cependant inférieur au niveau de 2004 où plus de 20 000 condamnations avaient été prononcés (soit 14 % de plus qu'en 2007).

14. La saisie au casier judiciaire des condamnations pour contravention de 5e classe prononcées en 2006 ayant été retardée, le nombre de délit de grand excès de vitesse avait été très sous-estimé dans le bilan 2006 (6 000 condamnations au lieu de 14 300).

Tableau 1 : Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations				Nombre d'infractions sanctionnées			
	2007p	2006	2005	2004	2007p	2006	2005	2004
Toutes infractions de sécurité routière	320 275	291 760	250 688	237 007	398 314	364 604	321 657	304 387
<i>Non-respect des règles de conduite</i>	185 904	168 477	142 838	131 562	195 679	176 939	150 153	137 204
Conduite en état alcoolique	163 336	150 113	125 816	110 800	171 328	157 086	131 904	115 726
<i>dont récidive de conduite en état alcoolique</i>	21 890	19 326	15 761	15 025	23 630	20 775	16 948	16 048
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	5 319	3 988	2 976	734	6 507	5 002	3 735	976
Grand excès de vitesse	17 249	14 376	14 046	20 028	17 844	14 851	14 514	20 502
Atteintes involontaires à la personne	12 275	12 123	12 339	13 168	13 568	13 517	13 938	15 059
Blessures involontaires avec ITT <= 3 mois en état alcoolique	2 371	2 332	2 239	2 430	2 511	2 478	2 386	2 618
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique	316	282	295	343	340	305	326	390
Homicides involontaires en état alcoolique	248	280	284	307	250	284	288	311
Blessures involontaires	8 475	8 248	8 506	8 945	9 574	9 435	9 898	10 564
Homicides involontaires	865	981	1 015	1 143	893	1 015	1 040	1 176
<i>Infractions « papiers »</i>	102 772	93 445	78 126	74 081	154 879	142 764	126 608	122 075
Conduite d'un véhicule sans permis	40 952	36 733	28 916	26 277	58 745	53 860	46 161	44 733
Conduite malgré suspension du permis	17 519	13 731	10 907	8 505	25 867	21 089	17 863	14 806
Défaut d'assurance	43 380	42 143	37 509	38 384	68 129	65 742	60 445	60 342
Défaut de plaques ou fausses plaques	921	838	794	915	2 138	2 073	2 139	2 194
<i>Infractions visant à échapper au contrôle</i>	18 333	16 933	16 592	17 600	32 565	30 134	29 726	29 347
Délit de fuite	6 144	5 896	6 231	7 064	9 268	8 927	9 338	9 932
Refus d'obtempérer	10 203	9 107	8 458	8 311	17 753	16 045	15 139	14 280
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 710	1 686	1 595	1 572	5 239	4 891	4 924	4 449
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	276	244	308	653	305	271	325	686
<i>Autres infractions de circulation routière</i>	991	782	793	596	1 623	1 250	1 232	702
Tous types d'infractions	741 441	690 689	632 931	593 231	1 082 086	1 017 248	951 532	894 603

p : chiffres provisoires.

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

Sur les 163 336 condamnations pour conduite en état alcoolique, 140 558 soit 86 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 22 778 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps (31 061 infractions) dont les 4/5^e 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 2007 prolonge la tendance observée les années précédentes. La part des amendes continue d'augmenter, passant de 40 % en 2005 à 46 % en 2006 et 47 % en 2007 (24 % en 2003), au détriment des emprisonnements avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant passer la part des peines d'emprisonnement de 30 % en 2006 à 28 % en 2007. 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 stable par rapport à 2006 avec 6 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme stable autour de 3,4 mois. Le montant moyen des amendes est constant à 320 euros.

Les autres peines sont les mesures de substitution dont la part est stable (18 %). Il s'agit essentiellement de mesures restrictives du permis de conduire et de jours amende.

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.

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (14 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 75 % des condamnations pour infractions multiples (et seulement 28 % des cas d'infraction unique). En particulier, l'emprisonnement avec une partie ferme se rencontre dans 26 % des condamnations pour infractions multiples (3 % en cas d'infraction unique) avec un quantum moyen de quatre mois au lieu de 2,6 mois en cas d'infraction unique.

Le grand excès de vitesse étant une contravention de 5^e classe il est traité par les tribunaux de police en huit mois en moyenne et la peine prononcée est pour l'essentiel une amende d'un montant moyen de 381 euros.

L'ABSENCE DE PAPIERS EN RÈGLE EST SANCTIONNÉE DANS LA MOITIÉ DES CONDAMNATIONS

Près de la moitié des condamnés pour infraction à la sécurité routière n'ont pas le permis de conduire ou

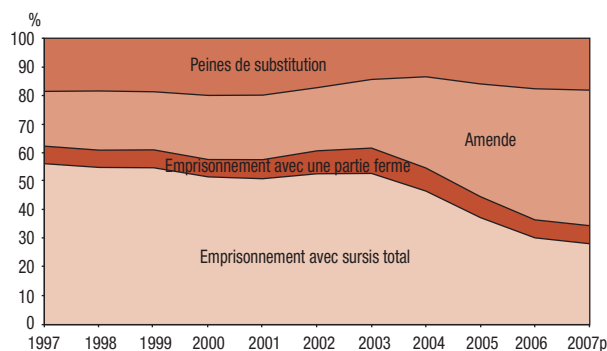
celui-ci a été suspendu ou annulé ou encore n'ont pas souscrit d'assurance. Dans 100 000 condamnations, ce type d'infraction est sanctionné directement, dans 49 000 condamnations il s'ajoute à d'autres catégories d'infractions comme la conduite en état alcoolique ou les blessures involontaires. Depuis 2004, le nombre de condamnations sanctionnant au moins une infraction « papiers » a augmenté de 27 %, l'année 2007 marquant une accélération un peu moins forte par rapport à 2006 (8 %) que celle constatée entre 2006 et 2005 (10 %).

Les infractions « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré suspension du permis et le défaut de plaques. Les infractions relatives à l'absence de permis conduire et le défaut d'assurance sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation.

La plus grande partie de ces infractions ont été correctionnalisées à compter de 2004. Les peines prononcées en 2007 dans les 102 772 condamnations ne sanctionnant que des infractions « papiers » sont pour 21 % des emprisonnements dont près de 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 334 euros en moyenne pour le défaut d'assurance à 508 euros pour

une conduite malgré suspension du permis. Les peines de substitution sont peu nombreuses (10 %) du fait même de la nature des infractions ; elles consistent surtout en TIG et jours amende.

Évolution de la nature des peines prononcées pour conduite en état alcoolique



p : provisoire.

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

La durée moyenne des procédures tourne autour de six mois devant le tribunal correctionnel.

Tableau 2 : Nature des peines principales pour conduite en état alcoolique en 2007

	Condamnations pour conduite en état alcoolique							
	Toutes condamnations		Condamnations pour infractions uniques		Condamnations pour infractions multiples		dont condamnations pour récidive	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Toutes condamnations	163 336	100,0	140 558	100,0	22 778	100,0	21 890	100,0
Emprisonnement	56 222	34,4	39 058	27,8	17 164	75,4	17 509	80,0
Ferme	7 695	4,7	3 458	2,5	4 237	18,6	4 063	18,6
Sursis partiel	2 613	1,6	970	0,7	1 643	7,2	1 759	8,0
<i>simple</i>	58	0,0	20	0,0	38	0,2	18	0,1
<i>probatoire</i>	2 555	1,6	950	0,7	1 605	7,0	1 741	8,0
Sursis total	45 914	28,1	34 630	24,6	11 284	49,5	11 687	53,4
<i>simple</i>	29 450	18,0	22 620	16,1	6 830	30,0	3 844	17,6
<i>probatoire</i>	15 347	9,4	11 324	8,1	4 023	17,7	7 408	33,8
TIG	1 117	0,7	686	0,5	431	1,9	435	2,0
Amende	77 359	47,4	73 812	52,5	3 547	15,6	1 682	7,7
Peines de substitution	29 527	18,1	27 510	19,6	2 017	8,9	2 697	12,3
dont :								
Suspension de permis de conduire	13 022	8,0	12 542	8,9	480	2,1	24	0,1
TIG	976	0,6	638	0,5	338	1,5	267	1,2
Jours-amendes	3 757	2,3	2 853	2,0	904	4,0	1 564	7,1
Interdiction permis de conduire	1 369	0,8	1 235	0,9	134	0,6	711	3,2
Mesure éducative	155	0,1	115	0,1	40	0,2	0	0,0
Sanction éducative	3	0,0	3	0,0	0	0,0	0	0,0
Dispense de peine	70	0,0	60	0,0	10	0,0	2	0,0

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

Tableau 3 : Nature des peines pour infractions « papiers » et pour infractions destinées à faire obstacle au contrôle en 2007

	Condamnations pour infraction « papier »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	nombre	%	nombre	%
Toutes peines principales	102 772	100,0	18 333	100,0
Emprisonnement	21 940	21,3	8 727	47,6
Ferme	9 863	9,6	2 864	15,6
Sursis partiel	686	0,7	453	2,5
simple	58	0,1	67	0,4
probatoire	628	0,6	386	2,1
Sursis total	11 391	11,1	5 410	29,5
simple	8 509	8,3	4 187	22,8
probatoire	1 911	1,9	928	5,1
TIG	971	0,9	295	1,6
Amende	68 995	67,1	6 106	33,3
Peines de substitution	10 492	10,2	2 978	16,2
dont :				
Suspension de permis de conduire	2 741	2,7	1 199	6,5
Interdiction permis de conduire	257	0,3	98	0,5
Jours-amendes	4 084	4,0	903	4,9
TIG	1 546	1,5	440	2,4
Mesures éducatives	927	0,9	391	2,1
Sanctions éducatives	20	0,0	15	0,1
Dispense de peine	398	0,4	116	0,6

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

Le grand excès de vitesse étant une contravention de 5^e classe il est traité par les tribunaux de police en huit mois en moyenne et la peine prononcée est pour l'essentiel une amende d'un montant moyen de 381 euros.

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 plus de 32 000 condamnations visent ce type d'infractions soit un chiffre en légère augmentation par rapport à 2006. Comme pour les infractions « papiers » ces types d'infraction sont souvent associés à d'autres délits routiers (dans 13 183 condamnations).

En revanche dans 19 382 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 19 382 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Des emprisonnements sont prononcés

dans près de 48 % des cas et des emprisonnements fermes dans 16 % des condamnations, soit un peu moins qu'en 2006. Le quantum moyen tourne autour de quatre mois. Des amendes sont prononcées dans 33 % des condamnations et les peines de substitution dans 16 %. Le montant moyen des amendes s'établit au alentour de 350 euros et elles peuvent atteindre près de 4 000 euros.

DES ATTEINTES CORPORELLES INVOLONTAIRES EN BAISSÉ DE 7 % DEPUIS 2004

Le quatrième groupe d'infractions est sans doute le plus faible en nombre (12 275 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 11 162 dont 2 687 par conducteur en état alcoolique (24 %), les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 1 113 dont 248 par conducteur en état alcoolique (22 %).

La tendance à la baisse, qui était de 7 % des condamnations depuis 2004, continue de ralentir avec seulement 1 % de moins en 2007.

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 7 667 condamnés pour blessures involontaires ne présentant pas d'état alcoolique sont condamnés près d'une fois sur quatre 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 (2 687 condamnations), l'emprisonnement est prononcé dans près de 83 % des peines dont 10 % 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 40 % et 19,5 % des peines. Si l'état alcoolique est avéré, l'amende et la peine de substitution ne représentent plus chacune que 9 % et 7,5 % des peines.

Après une période de relative stabilité de la part des emprisonnements avec une partie ferme 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.

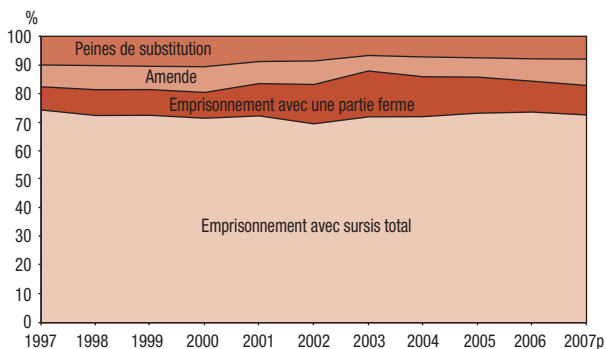
D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, la quasi totalité des peines est accompagnée d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension ou annulation du permis selon la gravité des blessures. L'amende s'ajoute à un emprisonnement sur trois mais quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, elle est présente une fois sur deux.

Tableau 4 : Nature des peines principales prononcées en 2007 pour homicides et blessures involontaires par conducteur avec/ou sans 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	2 687	100,0	7 667	100,0	248	100,0	865	100,0
Emprisonnement	2 228	82,9	2 949	38,5	246	99,2	793	91,7
Ferme	144	5,4	350	4,6	24	9,7	39	4,5
Sursis partiel	133	4,9	189	2,5	130	52,4	157	18,2
<i>simple</i>	25	0,9	46	0,6	73	29,4	86	9,9
<i>probatoire</i>	108	4,0	143	1,9	57	23,0	71	8,2
Sursis total	1 951	72,6	2 410	31,4	92	37,1	597	69,0
<i>simple</i>	1 564	58,2	2 141	27,9	81	32,7	572	66,1
<i>probatoire</i>	369	13,7	232	3,0	11	4,4	23	2,7
TIG	18	0,7	37	0,5	0	0,0	2	0,2
Amende	247	9,2	3 044	39,7	0	0,0	27	3,1
Peines de substitution	202	7,5	1 495	19,5	2	0,8	35	4,0
dont :								
Suspension de permis de conduire	120	4,5	1 163	15,2	0	0,0	24	2,8
TIG	17	0,6	56	0,7	0	0,0	0	0,0
Jours-amendes	41	1,5	152	2,0	0	0,0	0	0,0
Interdiction permis de conduire	12	0,4	57	0,7	2	0,8	10	1,2
Mesure éducative	9	0,3	62	0,8	0	0,0	4	0,5
sanction éducative	0	0,0	1	0,0	0	0,0	0	0,0
Dispense de peine	1	0,0	116	1,5	0	0,0	6	0,7

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

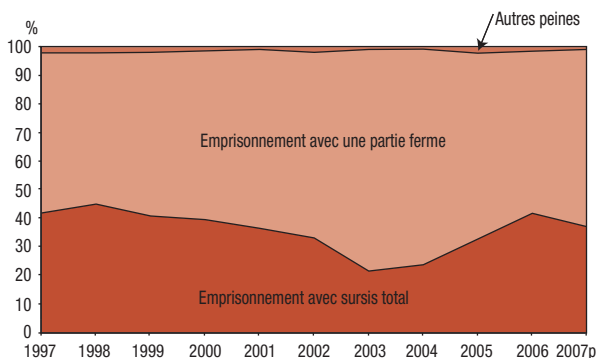
Nature des peines prononcées pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique



p : provisoire.

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/ sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

Évolution des sanctions prononcées pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique



p : provisoire.

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/ sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1 113 condamnations), l'emprisonnement est la règle

puisqu'il est prononcé en moyenne dans 93 % des sanctions (88 % en 2000). La part des emprisonnements fermes et mixtes est trois fois plus importante si l'auteur a provoqué l'accident sous l'empire de l'alcool (62 %) que dans le cas contraire (23 %). 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 treize à dix-sept mois selon les circonstances de l'accident (neuf mois en 2000).

Les amendes et les peines de substitution prononcées à titre principal sont rares, en revanche une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoute presque systématiquement aux peines prononcées à titre principal.

Les atteintes aux personnes par conducteur sont traitées par les tribunaux correctionnels en 14,1 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, 3,5 % sont mineurs, et 43 % ont entre 18 et 24 ans, comme en 2006. Cette caractéristique est moins marquée pour les autres infractions « papiers » : les moins de 25 ans représentent, comme en 2005, 22 % des condamnés pour conduite malgré suspension et 38 % des condamnés pour défaut d'assurance (33 % en 2006).

Tableau 5 : Caractéristiques des condamnés pour infraction « papiers » en 2007

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Tous condamnés	40 952	100,0	17 519	100,0	43 380	100,0
Hommes	38 415	93,8	16 926	96,6	38 912	89,7
Femmes	2 537	6,2	593	3,4	4 468	10,3
Mineurs	1 418	3,5	0	0,0	257	0,6
18-19 ans	5 015	12,2	211	1,2	3 171	7,3
20-24 ans	12 669	30,9	3 585	20,5	12 793	29,5
25-29 ans	6 954	17,0	3 912	22,3	8 063	18,6
30-39 ans	8 161	19,9	5 078	29,0	10 026	23,1
40-59 ans	6 278	15,3	4 329	24,7	8 414	19,4
60 ans et plus	457	1,1	404	2,3	656	1,5
Âge moyen	29,2 ans		33,8 ans		31,4 ans	

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

Tableau 6 : Caractéristiques des condamnés pour infraction à la sécurité routière en 2007

	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique		Condamnés pour blessures involontaires				Condamnés pour homicides involontaires			
			par conducteur en état alcoolique		par conducteur		par conducteur en état alcoolique		par conducteur	
			ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Tous condamnés	163 336	100,0	2 687	100,0	7 667	100,0	248	100,0	865	100,0
Hommes	150 210	92,0	2 445	91,0	6 060	79,0	234	94,4	720	83,2
Femmes	13 126	8,0	242	9,0	1 607	21,0	14	5,6	145	16,8
Mineurs	255	0,2	16	0,6	102	1,3	2	0,8	11	1,3
18-19 ans	4 204	2,6	133	4,9	616	8,0	20	8,1	74	8,6
20-24 ans	23 401	14,3	549	20,4	1 618	21,1	75	30,2	186	21,5
25-29 ans	23 734	14,5	365	13,6	1 003	13,1	50	20,2	107	12,4
30-39 ans	42 413	26,0	698	26,0	1 512	19,7	57	23,0	167	19,3
40-59 ans	62 327	38,2	812	30,2	1 963	25,6	40	16,1	226	26,1
60 ans et plus	7 002	4,3	114	4,2	853	11,1	4	1,6	94	10,9
Âge moyen	37,6 ans		35,3 ans		37,3 ans		30,1 ans		36,6 ans	

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, ministère de la Justice/sous-direction de la statistique, des études et de la documentation.

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 42,5 % des condamnés. Par contre, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'empire de stupéfiants sont très jeunes, 60 % ont moins de 25 ans soit 10 % de moins qu'en 2006.

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 : 39 % ont moins de 25 ans (contre 31 % sans alcoolémie) ;
- d'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie qui sont beaucoup plus âgés : près de 40 % des condamnés ont 40 ans et plus et 11 % ont au moins 60 ans.

Le contentieux routier se distingue aussi par son faible taux de féminité. Si globalement les femmes sont moins représentées (moins de 8 %) que sur l'ensemble des délits (9 %), 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 (8 % des condamnés sont des femmes), la conduite sans permis (6 %) ou malgré suspension (3 %) ou encore la conduite sous l'empire de stupéfiants (3 %).

La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (21 % en cas de blessures, 17 % 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 8 % en 2007.



Les conséquences sur la santé des accidents de la route

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. C'est le Registre d'accidentés de la circulation dans le département du Rhône : 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 51 782 victimes recensées par le Registre pour les années 2002-2007, dont la répartition par sexe et type d'usager est donnée au tableau « Répartition des victimes d'accidents de la circulation par type d'usager et sexe ». L'intégralité des conséquences sanitaires des accidents de la route (comprenant en particulier les descriptions lésionnelles) figure sur le site internet de l'Observatoire.

BILAN LÉSIONNEL DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Les lésions initiales de chaque victime sont codées selon l'échelle *Abbreviated Injury Scale* (AIS)¹⁵ version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier la région corporelle¹⁶, l'organe atteint et la nature de la lésion. À chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS, prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale : lésion toujours mortelle). Pour chaque victime, on appelle MAIS le score de la lésion la plus grave.

Parmi les 51 782 victimes enregistrées, 1,1 % sont décédées, 0,3 % ont survécu avec une ou plusieurs lésion(s) critique(s) (MAIS5), 1,0 % avec une lésion sévère (MAIS4), 5,4 % avec une lésion sérieuse (MAIS3), 20,2 % avec une lésion modérée (MAIS2). La grande majorité des victimes (72,0 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésion(s) mineure(s) (MAIS 1).

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 graphique p. 132). Plus de la moitié des atteintes concernent les membres pour les piétons,

cyclistes et usagers de deux-roues à moteur, moins d'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 et piétons, un cinquième chez les 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 et automobilistes. 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 2002-2007, 1 231 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 graphique p. 133).

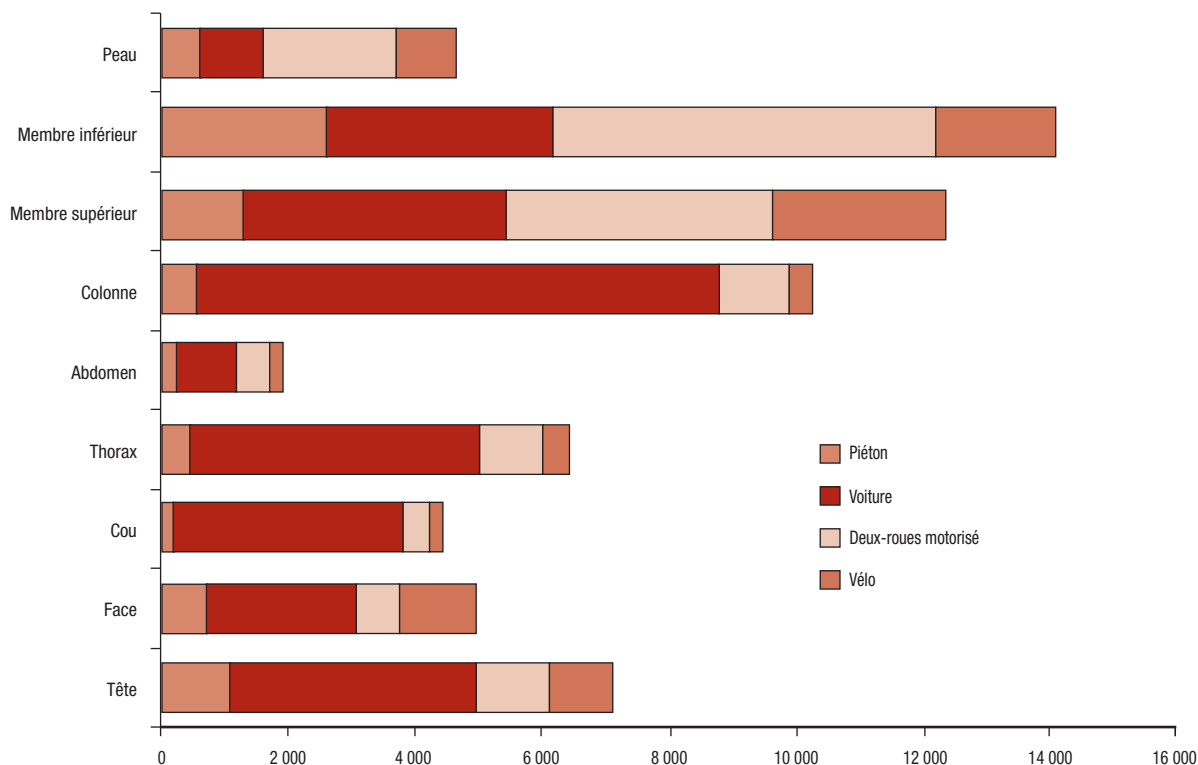
Lorsqu'on s'intéresse à ces lésions, ce sont la tête (1,1 % de l'ensemble des victimes, 47 % des victimes AIS4+) et le thorax (respectivement 1,0 % et 43 %) qui occupent l'avant-scène, nettement devant l'abdomen (respectivement 0,2 % et 9 %) et la colonne vertébrale (0,2 % et 7 %). Aucune autre région 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

15. D'après l'Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).

16. Les neuf régions corporelles sont la tête, la face, le cou (hors colonne vertébrale), le thorax (hors colonne), l'abdomen (hors colonne), la colonne vertébrale, le membre supérieur, le membre inférieur (comprenant le bassin), la « zone externe », c'est-à-dire la peau.

Répartition des régions corporelles touchées, toutes gravités confondues pour les quatre principaux types d'usager



Source : Registre du Rhône, mai 2009.

de lésions. En revanche chez automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, les lésions au thorax sont un peu plus nombreuses que les lésions à la tête. Ces deux derniers types d'usagers sont par ailleurs les plus concernés par des lésions touchant la colonne vertébrale, ainsi que l'abdomen. Les lésions sévères des membres inférieurs concernent particulièrement les piétons (en proportion).

Les piétons sont ici surreprésentés pour l'ensemble des zones (excepté la colonne et la peau), représentant par exemple 33 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur et 24 % 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 24 % des victimes, sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à la colonne vertébrale (41 %) 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 (77 %) des victimes gravement atteintes (AIS 4 ou plus) ne le sont que dans une seule zone, tandis que 19 % le sont dans deux zones, et 4 % dans trois ou plus.

La nature médicale du recueil, 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 2002-2007, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a enregistré 19 058 victimes pour le Rhône.

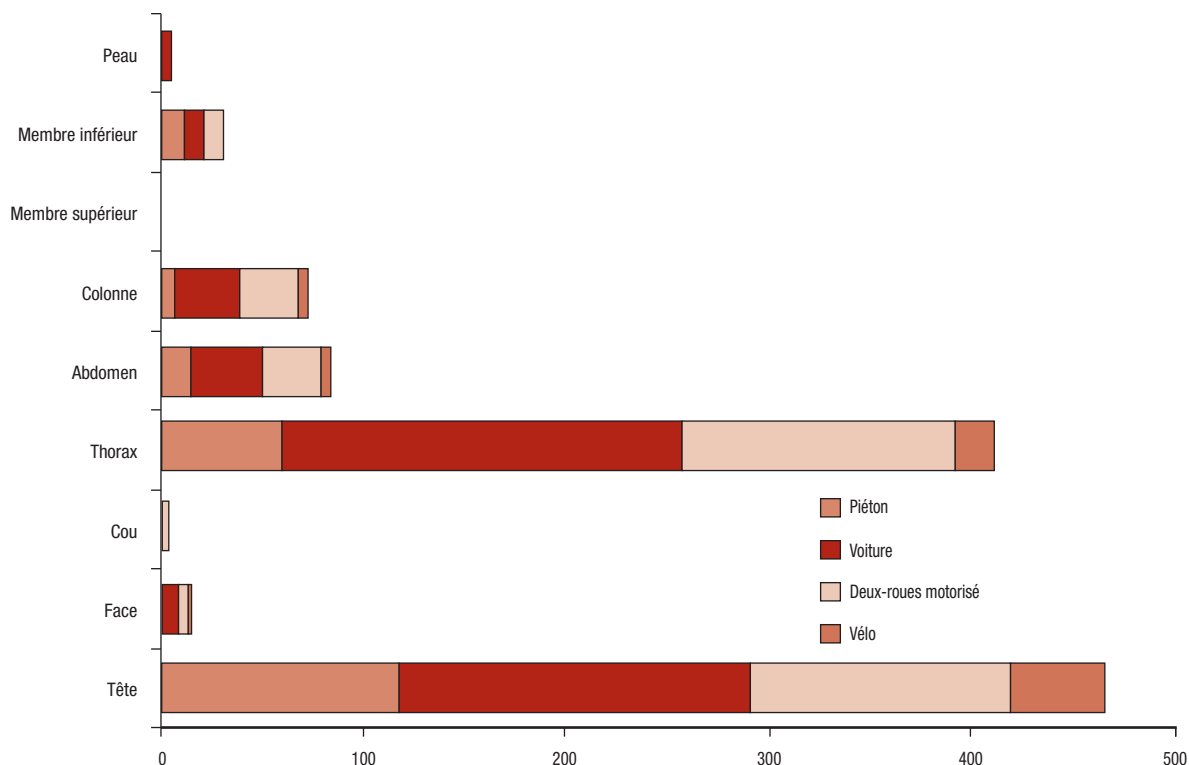
HOSPITALISATIONS

Sur la période 2002-2007, au moins 15 % des victimes ont été hospitalisées. 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 (79 %), réanimation (14 %), rééducation (10 %), chirurgie pédiatrique (9 %), pédiatrie (8 %), médecine (4 %), neurologie (3 %), neurochirurgie (2 %), réanimation pédiatrique (0,8 %) et neurologie 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 90 % des victimes hospitalisées). L'hospitalisation a duré au plus une journée pour 27 % 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).

Répartition des régions corporelles touchées de façon sévère à maximale (AIS4 et plus), pour les quatre principaux types d'usager



Source : Registre du Rhône, mai 2009.

DÉCÈS

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) est à 1,1 %. Elle augmente régulièrement avec l'âge à partir de 15 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 8,3 %. Les hommes sont plus souvent décédés (1,2 % des hommes sont morts, 0,8 % des femmes). La létalité est très variable d'un type d'usager à l'autre : 2,0 % pour les piétons et chez les occupants de poids lourd, 1,6 % 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 2002-2007, 562 victimes sont décédées des suites de leur accident.

Parmi les 411 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), quatre fois sur dix à la tête, une fois sur quatre à la colonne vertébrale, une fois sur cinq au thorax, moins d'une fois sur dix à l'abdomen, moins d'une fois sur vingt au cou ou à la peau (brûlures).

Les autres victimes décédées sont atteintes d'une ou plusieurs lésion(s) critique(s) AIS5 (45 %), ou seulement d'une ou plusieurs lésion(s) sévère(s) AIS4 (39 %).

La grande majorité des victimes sont décédées rapidement après l'accident, le plus souvent dans la journée. Parmi les 560 victimes décédées pour lesquelles le délai de

décès est connu, 515 sont décédées dans les six jours (92 %) dont 442 dans les 24 heures (78,9 %), 29 entre le septième et le trentième jour (5 %), 16 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 75 % des victimes tuées, le décès est survenu sans que la victime soit hospitalisée. Les victimes décédées après hospitalisation avaient été admises principalement dans l'un et/ou l'autre des services suivants : réanimation (74 %), chirurgie (21 %) ou neurologie (19 %) et plus rarement dans un service de rééducation (4 %), de réanimation pédiatrique (4 %) ou de médecine (3 %). Une victime peut avoir été hospitalisée dans plusieurs services avant de décéder. Le décès survient principalement dans un service de soins intensifs ou de réanimation (6 décès sur 10).

SÉQUELLES

Outre les victimes décédées (1,1 %), 18 182 personnes (35,1 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS 1 ou 2), et 524 (1,0 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS 3 ou plus).

Les hommes représentent plus de sept porteurs de séquelles lourdes sur dix (370). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, représentant même 85 % des cyclistes concernés et 89 % des usagers de deux-roues

à moteur (156 pour 20 femmes). La plupart des hommes qui garderont des séquelles étaient à deux-roues motorisé (42 %), puis en voiture (27 %) et à pied (15 %). En revanche les femmes touchées par les séquelles lourdes étaient plutôt en voiture (46 %), puis à pied (26 %) et à deux-roues motorisé (13 %).

Plus de la moitié (54 %) 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 21 % des femmes).

Le rapport séquelles lourdes/décès décroît avec l'âge. Chez les victimes âgées de moins de 35 ans, il est égal à 1,4, chez les 60 ans et plus il est de 0,4. Au total on a plus de neuf handicapés pour dix morts.

La quasi-totalité des victimes concernées (98 %) ont des séquelles graves prévues pour une seule zone, 2 % pour deux zones.

La répartition des séquelles graves (IIS3 ou plus) entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre (voir graphique ci-dessous). Les membres inférieurs et la tête sont les premières régions touchées (0,4 % de l'ensemble des victimes pour chacune de ces deux zones). Les deux-roues, motorisés ou non, sont particulièrement exposés pour les membres inférieurs. Il s'agit de dégâts des grosses articulations ou d'amputations, concernant dans près 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 la tête et la colonne.

Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones.

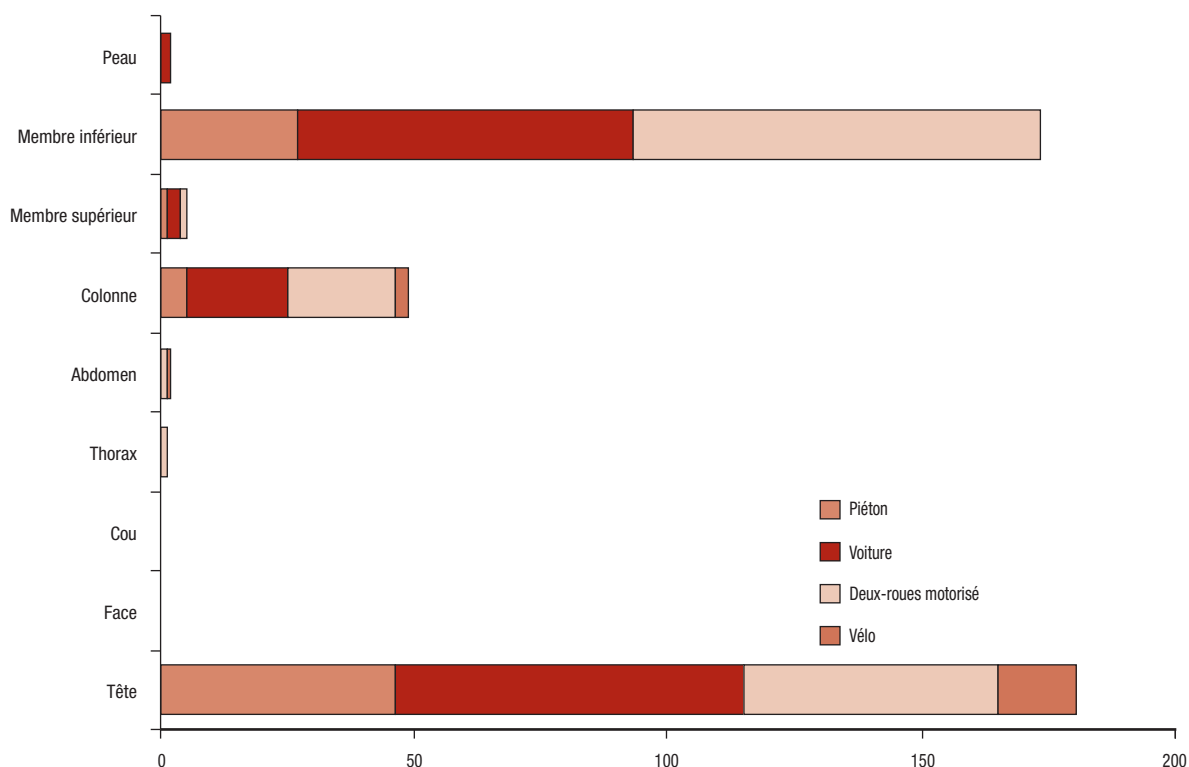
Pour les séquelles à la tête, aussi nombreuses, les piétons sont particulièrement à risque. De telles séquelles, les plus lourdes pour l'avenir de la victime, peuvent toucher l'intellect, la mémoire, le comportement, la motricité, la vue, etc.

Les séquelles médullaires (0,1 % de l'ensemble des victimes, 11 % des IIS3+, atteintes de tétraplégies ou paraplégies) touchent surtout les usagers de deux-roues à moteur et les automobilistes (les effectifs sont respectivement de 24 et 19 sur les 56 victimes concernées).

ÉVOLUTIONS SUR LA PÉRIODE 1996-2007

On compare deux périodes : 1996-2001 et 2002-2007 (voir tableau « Incidence moyenne annuelle de décès et de blessures selon le pronostic séquellaire »). En effet une nette baisse des effectifs a été observée en 2002, année depuis laquelle on observe une certaine stabilité.

Répartition des régions corporelles touchées par des lésions avec séquelles prévisibles sérieuses à maximales (IIS3 et plus) chez les survivants, pour les quatre principaux types d'usager



Source : données du Registre du Rhône 2002-2007.

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) a légèrement baissé (1,1 % vs 1,2 %, différence significative), et du fait de la baisse générale des effectifs, le nombre de tués a nettement diminué. La mortalité ramenée à la population accuse donc une nette baisse (5,7 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, elle est passée de 40 % à 17 %.

En revanche la part des victimes pour lesquelles des séquelles lourdes sont prévues a augmenté (de 0,7 à 1,0 %). En effectifs les porteurs de séquelles lourdes sont donc maintenant presque aussi nombreux que les tués, avec un ratio de 524/562 (93 séquelles lourdes pour 100 morts) ce qui n'était pas le cas dans la période précédente ou ce ratio était de 60 séquelles lourdes pour 100 morts. L'incidence moyenne annuelle des séquelles graves a même augmenté, passant de 5,0 en 1996-2001 à 5,3 pour 100 000 sur la période 2002-2007, mais les effectifs sont erratiques et la tendance n'est donc pas aussi claire que celle des décès. L'augmentation touche les deux sexes : 7,8 pour 100 000 hommes, 3,0 pour 100 000 femmes, contre respectivement 7,7 et 2,5 contre 0,19 % dans la période 1996-2001. Les membres inférieurs sont la première région touchée par les séquelles lourdes, en nette augmentation (0,45 % de l'ensemble des victimes contre 0,18 % 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 qu'à la tête ou la colonne. La part des victimes qui garderont des séquelles légères a aussi un peu augmenté (35 % vs 31 %), mais leur incidence a tout de même baissé (voir tableau « Incidence moyenne annuelle de décès et de blessures selon le pronostic séquellaire ») en raison de la baisse globale des effectifs.

CONCLUSIONS

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures depuis 1996.

Entre les deux périodes 1996-2001 et 2002-2007, une baisse de 19 % dans l'effectif annuel moyen des victimes a été observée. Cette baisse a surtout concerné les victimes blessées de façon mineure et les tués.

La part des automobilistes a nettement décru (de 52 % à 45 %), devenant minoritaire, tandis que celle des usagers de deux-roues à moteur a augmenté (de 18 à 24 %), surtout chez les hommes (25 % à 32 %).

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.

L'année 2007, dernière année disponible du Registre, montre une légère baisse des effectifs, toutes gravités confondues, (- 3 % par rapport à la moyenne annuelle de la période 2002-2006). Piétons et automobilistes sont en baisse, tandis que les usagers de deux-roues à moteur augmentent de 11 %. Chez les hommes les usagers de deux-roues à moteur sont, pour la première fois, plus nombreux que les automobilistes. Les morts ont atteint l'effectif annuel le plus bas observé depuis le début du Registre (n = 76).

Répartition des victimes d'accidents de la circulation par type d'usager et sexe

Types d'usager	Hommes		Femmes		Total dont quatre de sexe inconnu	
	n	%	n	%	n	%
Piéton	2 585	7,9	2 314	12,1	4 899	9,5
Voiture*	11 338	34,8	11 992	62,5	23 330	45,1
– dont conducteur	8 386	25,7	7 668	40,0	16 054	31,0
– dont passager	2 704	8,3	4 064	21,2	6 768	13,1
Camion	375	1,2	18	0,1	393	0,8
Car/bus	177	0,5	357	1,9	534	1,0
Camionnette (VU)	352	1,1	79	0,4	431	0,8
Deux-roues motorisé	10 458	32,1	1 743	9,1	12 201	23,6
Vélo	5 475	16,8	1 687	8,8	7 162	13,8
Patins, planche	1 169	3,6	687	3,6	1 856	3,6
Autre ou inconnu**	662	2,0	310	1,6	972	1,9
Total	32 591	100,0	19 187	100,0	51 778	100,0

* Dont 45 voitquettes. Pour 2,2 % des automobilistes on ignore le statut de conducteur ou passager.

** Dont 287 inconnus, 246 trottinettes, 98 quads, 51 tracteurs ou engins, 33 trams, 8 karts, 6 fauteuils roulants...

Source : données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation 2002-2007, n = 51 782 victimes.

Incidence moyenne annuelle de décès et de blessures selon le pronostic séquellaire

		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	2002-2007	8,5	7,8	210,2	459,5
	1996-2001	12,9	7,7	245,3	611,8
Femmes	2002-2007	3,1	3,0	159,3	207,7
	1996-2001	4,1	2,5	183,8	305,2

Sources : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2007, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité-Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône.



Annexes



Études et recherches

Ce chapitre présente les travaux réalisés en 2008 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 d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU), le Laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC), l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR) et le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR). 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. Des projets financés par la fondation MAIF sont aussi présentés à la fin de ce chapitre.

Dans ce document, seuls les titres et les références des travaux sont mentionnés, mais leur résumé est consultable dans la version mise sur internet.

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

Le PREDIT est un programme national de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres, initié et conduit par les ministères de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT), de l'Industrie (MinEIE), de la Recherche (MESR), ainsi que par l'Agence nationale de la recherche (ANR), l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et OSEO, l'Agence de l'innovation.

La quatrième édition du PREDIT (2008-2012) a fait l'objet d'un protocole d'accord signé en août 2008 par les ministres et présidents d'agences. Ce programme est structuré en six groupes thématiques, dont le deuxième, « Qualité et sécurité des systèmes de transport », donne une place privilégiée à la sécurité routière.

Activités du PREDIT en matière de sécurité routière en 2008

En 2008, le travail sur l'économie de la sécurité routière initié dans le groupe opérationnel 3 « Nouvelles connaissances pour la sécurité » s'est poursuivi, avec notamment l'organisation de trois séminaires sur ce thème, les 30 janvier, 2 juin, 21 et 22 octobre, et la préparation d'un nouvel appel à propositions lancé début 2009.

Par ailleurs, 2008 a été une année sous le signe de l'international, avec notamment le lancement de deux appels à propositions dans le cadre des Eranet-Transports 13 (Sécurité et sûreté dans les différents modes de transport) et 15 (Somnolence au volant).

Le carrefour final du PREDIT 3, qui s'est déroulé à Paris du 5 au 7 mai, a été l'occasion de valoriser les recherches des groupes opérationnels 3 et 4 du PREDIT 3, notamment par la publication et la diffusion d'un annuaire des recherches, d'un annuaire des thèses, et d'un roman policier sur les recherches en sécurité routière.

Épidémiologie, accidentologie qualitative

Étude de suivi d'une population d'accidentés de la route dans le Rhône (ESPARR).

Constitution et suivi d'une cohorte prospective

Hours M., Charnay P., Bernard M., Chossegros L., (INRETS), rapport au PREDIT 3, (financements : PHRC 2003 et 2005 du ministère de la Santé ; PREDIT 3 groupe 3, ministère des Transports).

Surrisque par temps de pluie dans les Côtes-d'Armor

Aron M., Bergel R., Louah G., Quiginer R., Violette E., (INRETS), rapport de convention PREDIT, projet IRCAD-SARI, 60 pages, 2008.

Politique de sécurité routière

Séminaires « Économie de la sécurité routière ».

Mignot D., (INRETS), (financement : Direction de la recherche et de l'innovation), 2008.

État de l'art sur la sécurité et la sûreté des transports, dans le cadre de l'Eranet-Transports 13

Légé P., Dupont A., Carnis L., Coudon F., (INRETS), (financement : Direction de la recherche et de

l'innovation et Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), 2008.

Psychologie du conducteur, comportement de conduite

Genre, Risques, Éducation, Socialisation (GENRES)

Granié M.-A., Assailly, J.-P. (INRETS) Abou A., Espiau G., Mallet P. (université Paris X), Vignoli E. (CNAM-INETOP) (financement : PREDIT, Direction de la sécurité et de la circulation routières), 2008.

État des lieux de la recherche sur le comportement dynamique des deux-roues motorisés en lien avec la simulation et le portage européen des recherches

Espié S., (INRETS), (financement : Direction de la recherche et de l'innovation), 2008.

Prévention des conduites à risques : éducation à la santé et à la sécurité routière

Chatenet F., Recherche PREDIT « continuum éducatif » (INRETS) (INSERM) (université de Montréal).

Sécurité des infrastructures

Accidents de la route, infrastructures et responsabilités juridiques (projet RESPONS)

Guilbot M. (INRETS), collection « Synthèses », PREDIT, mai 2008.

Rodrigue

Jacob B., Gallenne M.-L., Lepert P., (Laboratoire central des Ponts et Chaussées), (financement : Direction de la recherche et de l'innovation), 2008.

Le projet Rodrigue visait à réaliser un état de l'art et une analyse des besoins des utilisateurs sur le sujet des interactions véhicules-infrastructures-conducteur.

Le projet SafeMap, ou comment enrichir les cartes et les systèmes de navigation pour améliorer la sécurité

Chevreuil M., Gallenne M.-L., (Laboratoire central des Ponts et Chaussées), Revue TEC, 2008.

Technologie et aides à la conduite

Quels avenir pour les systèmes d'assistance technologiques à la conduite ?

Meillaud L., Gallenne M.-L., Blossville J.-M., Ehrlich J., (Laboratoire central des Ponts et Chaussées), Malaterre G. (INRETS), La Documentation française, 2008.

Outils de diagnostic et d'alertes pour les pertes de contrôle en virage (SARI)

Gallenne M.-L., Lechner D., (Laboratoire central des Ponts et Chaussées), E. Violette (CETE-NC), Fogli M.

Statistiques

Un état de l'art de la modélisation structurelle des bilans nationaux de l'insécurité routière

Gaudry, M. (INRETS et université de Montréal), de Lapparent, M. (INRETS), (financement : Direction de la recherche et de l'innovation)

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

Créé en 1985, 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 des ministères chargés de la Recherche et des Transports. Il intervient principalement dans les transports terrestres, avec des interfaces aérienne et maritime.

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 650 personnes (personnels permanents, doctorants et post-doctorants, CDD sur contrats de recherche), est organisé en dix-sept unités de recherche réparties sur cinq sites. Parmi ces unités, certaines travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière :

- le Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC), implanté à Lyon-Bron ;
- le Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT), à Lyon-Bron ;
- l'Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement (UMRESTTE), à Lyon-Bron ;
- le Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA), implanté à Marseille ;
- le département mécanismes d'accidents (MA), à Salon-de-Provence ;
- le Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC), situé à Versailles-Satory ;
- le Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteur (LIVIC), à Versailles-Satory ;
- le département économie et sociologie des transports (DEST), situé à Marne-la-Vallée ;
- le génie des réseaux de transport et informatique avancée (GRETIA), à Marne-la-Vallée.

Pour visiter le site de l'INRETS : www.inrets.fr

Épidémiologie, accidentologie quantitative

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., Laumon B., (INRETS), Boisson D., Sancho P.-O., (HCL), *Accident Analysis & Prevention*, 2008.

Tiring job and work related injury road crashes

Chiron M., Bernard M., Lafont S., Lagarde E., *Accident Analysis & Prevention*, 40, 1096-1104, 2008.

A population based estimation of the driver protection provided by passenger cars: France 1996-2005

Martin, J.-L., Lenguerrand, E., *Accident Analysis & Prevention*, 40, 1811-1821, 2008.

Impact of retirement on risky driving behaviors and attitudes toward road safety among a large cohort of French drivers (the GAZEL cohort)

Bhatti J.A., Constant A., Salmi L.R., Chiron M., Lafont S., Zins M., Lagarde E., *Scandinavian journal of work, environment and health*, 34 (4), 307-15, 2008.

Whiplash Risk Estimation From Hospital-Police Linked Road Crash Data From France And Spain

Martin, J.L., Perez, K., Dell'Olmo, M.M. Chiron M., *Injury Prevention*, 14, 185-190, 2008.

Does helmet use increase the risk of neck or cervical spine injury among users of motorized two-wheel vehicles? A population-based study, the Rhône road trauma registry, France, 1996-2005

Moskal A., Martin, J.L., Laumon B., *Injury Prevention*, 14, 238-244, 2008.

Road crash involvement and professional status: A prospective study using the French GAZEL cohort

Lenguerrand E., Martin J.L., Chiron M., Lagarde E., Laumon B., *Accident Analysis & Prevention*, 40, 126-136, 2008.

Limits of the quasi-induced exposure method when compared with the standard case-control design: application to the estimation of risks associated with driving under the influence of cannabis or alcohol

Lenguerrand E., Martin J.L., Moskal A., Gadegbeku B., Laumon B., *Accident Analysis & Prevention*, 40, 861-868, 2008.

The impact of driver age on lost life years for other road users in France: a population based study of crash-involved road users

Lafont S., Amoros E., Gadegbeku B., Chiron M., Laumon B., *Accident Analysis and Prevention*, 40, 289-294, 2008.

Statistiques

La prise en compte de variables explicatives dans les modèles de séries temporelles – applications à la demande de transport et au risque routier

Bergel R., thèse de l'université Paris-Est, 2008.

Time series applications on road safety developments in Europe

Stipdonk H. (Ed.), Bijleveld, Norden (SWOV), Debbbarh B. (INRETS), Antoniou Y., Papadimitriou K., (NTUA), *Deliverable D7.10 of the EU FP6 project SafetyNet*, 2008.

Accidentologie qualitative

Catalogues en ligne de scénarios types d'accidents

Des ensembles de scénarios types d'accidents élaborés lors de diverses recherches ont été mis en ligne :

- Les accidents sur autoroutes non urbaines : (www.inrets.fr/ur/ma/Equipe/Brenac/Scen_autoroutes_non_urb.pdf).
- Les accidents impliquant plusieurs véhicules sur routes non urbaines : (même site, [SCEN-interact-veh-horsaggl.pdf](http://www.inrets.fr/ur/ma/Equipe/Brenac/Scen_routes_non_urb.pdf)).
- S'agissant des accidents urbains sans implication de piéton, voir : (http://pastel.paristech.org/2078/01/These_NClabaux.pdf).

Psychologie du conducteur, comportements de conduite, ergonomie des systèmes

Does making a conversation asynchronous reduce the negative impact of phone call on driving?

Bruyas M.P., Brusque C., Debailleux S., Duraz M., Aillerie, I., *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 12 (1), pp. 12-20, 2009.

Consistency and sensitivity of lane change test (LCT) according to driving simulator characteristics

Bruyas M.P., Brusque C., Tattegrain H., Auriault A., Aillerie I., Duraz M., *IET Intelligent Transport Systems journal*, Vol. 2, Issue 4 (Special issue on Human Centred Design for Intelligent Transport Systems), pp. 306-314, 2008.

Empirical in-depth analysis on recidivism reasons. Quality management systems established along with rehabilitation schemes. Validation of existing rehabilitation schemes

Assailly, J.P., Billard, A., rapports de convention DGREN, DRUID, Workpackage 5 final reports. www.druid-project.eu, 2008

A method to assess the driver mental workload: The driving activity load index (DALI)

Pauzié, A., IET Intelligent Transport Systems Journal, Vol. 2, Issue 4 (Special issue on Human Centred Design for Intelligent Transport Systems), pp. 315-322, 2008.

Proceedings of European Conference on Human Centred Design for Intelligent Transport Systems

Brusque, C. (Ed), HUMANIST Publication, HUMANIST association, Lyon, 366 pages, 2008.

Driver distraction: Theory, Effects and Mitigation

Regan M.A., Lee, J.D., Young K. (Eds), CRC Press, Florida, USA, 672 pages, 2008.

Exploitation de la vague 3 de l'enquête MARC. Volume 1 : croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier

Delhomme P., Fernandez V., Paran, F., rapport final, version longue, convention DSCR (CNSR)-INRETS, n° CV04000060, 2008.

Exploitation de la vague 3 de l'enquête MARC. Volume 2 : attrition du panel, évolution du risque, transmission du risque entre parents et enfants

Lasarre S., Coquelet C., Hoyau P.-A., Lahatte A., Le Pape M.-C., rapport final, convention DSCR (CNSR)-INRETS, n° CV04000060.

Individuals Taking a French Driving Licence Points Recovery Course: their attitudes towards violations

Nallet N., Bernard M., Chiron M., Accident analysis & prevention, 40, 1836-1843, 2008.

La traversée de rue chez le piéton âgé : effets d'une méthode de ré-entraînement sur simulateur

Dommes A., Cavallo V., Boustelitan F., Vienne F., Caro S., Donat R., Perrot C., rapport final n° 3 de convention LPC-INRETS – Fondation MAIF, Arcueil, INRETS, octobre 2008.

The impact of age on useful visual field deterioration and risk evaluation in a simulated driving task

Rogé J., Otmani S., Pébayle T., Muzet A., European Review of Applied Psychology, 58, pp. 5-12, 2008.

Risk awareness and criticality assessment of driving situations : a comparative study between motorcyclists and car drivers

Banet A., Bellet T., IET Intelligent Transport Systems Journal, Vol. 2, Issue 4 (Special issue on Human Centred Design for Intelligent Transport Systems), pp. 241-248, 2008.

Politique de sécurité routière

Les régimes français et britannique de régulation du risque routier

Lasarre S., Delorme R., collection de l'INRETS, Synthèse n° 57, 2008.

Speed Enforcement Programmes in France and Queensland: First Elements for a Systematic Comparison

Carnis L., Rakotonirainy A., Fleiter J., Proceedings of the 2008 Joint Australasian College Road Safety – Travelsafe National Conference, 18-19 September, Peer-Reviewed Paper, Brisbane, Queensland, Australia, pp. 40-53.

Éducation routière

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

Assailly, J.-P., rapport n° 4 sur 4, convention DSCR/INSERR/INRETS, n° 0001813, 2008.

Économie de la sécurité routière

L'économie d'une analyse économique en sécurité routière est-elle inéluctable ? Leçons anglo-saxonnes particulières sur le contrôle automatisé de la vitesse

Carnis L., Les Cahiers Scientifiques des Transports, n° 53, pp. 29-56, 2008.

Sécurité des infrastructures

Impact sur la sécurité de l'ouverture à la circulation, par trafic dense, d'une voie auxiliaire, sur le tronçon commun autoroutier A4-A86

Aron M., Seidowsky R., (rapport de convention INRETS-GRETIA-DIRIF), 2008.

Sécurité routière et analyse multiscalaire du territoire (projet : l'espace du risque routier)

Fleury D., Peytavin J.-F., Brenac T., Saint-Gérard T., Blondel C., Medjkane M., Millot M., Sauvaget S., Delpierre J.

Biomécanique

3D Deformation and Dynamics of the Human Cadaver Abdomen under Seatbelt Loading

Lamielle S., Vezin P., Verriest J.P., Petit P., Trosseille X., Vallencien G., *Stapp Car Crash Journal*, 52 : 267-294, 2008.

Cinématique des passagers debout des transports en commun lors d'un freinage d'urgence

Chevalier M.-C., Verriest J.-P., (projet FP6 « SafeInteriors »).

Technologie et aide à la conduite

Evaluating Safety Benefits of Collision Mitigation Systems (CMS) – A challenge

Blosseville J.M., Netto M., Glaser S., *ITS World Congress, New York, EUA*, 16-20 novembre 2008.

LE SERVICE D'ÉTUDES SUR LES TRANSPORTS LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS (SETRA)

Le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) est un service technique du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT). Il intervient dans les domaines de la sécurité des déplacements, de la circulation routière, de la planification et de l'économie des transports, de la multimodalité, de l'environnement et des systèmes d'information.

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

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

Pour visiter le site du SETRA : <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/>

Sécurité des infrastructures

Prévention et traitement des prises à contresens – état des connaissances

Rapport d'études – juin 2008 <http://www.setra.equipement.gouv.fr/Nouvel-articlePrevention-et.html>

Démarche Inspections de sécurité routière des itinéraires (ISRI).

Guide méthodologique, octobre 2008. Disponible sur le site <http://www.setra.equipement.gouv.fr/Demarche-ISRI-Inspections-de.html>

Amélioration de la sécurité routière aux passages à niveau – adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière

Note d'information, n° 128, décembre 2008. Disponible sur le site <http://www.setra.equipement.gouv.fr/Amelioration-de-la-securite.html>

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

Le CERTU compte cinq départements techniques couvrant l'ensemble du domaine urbain. Le département voirie, espace public est le plus impliqué dans le domaine de la sécurité des déplacements. Il réalise ou fait réaliser des études dans le réseau scientifique et technique du MEEDDAT, 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.

Pour visiter le site du CERTU : www.certu.fr

Rapport OCDE-CEMT zéro tué sur la route, un système sûr, des objectifs ambitieux

Un groupe d'experts réunis par l'OCDE-CEMT, dont Hiron B. pour le CERTU, 2008.

Savoirs de base en sécurité routière, milieu urbain

Sous la direction de Nuyttens N., CERTU-SETRA disponible sur le site (www.certu.fr).

Séminaire « vitesse » de l'ENPC

Paris, 12-13 novembre 2008.

Le code de la rue

La démarche « code de la rue » en France – octobre 2008 (premiers résultats)

Lauby A., Hiron B., Murard F., disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages, 2008.

Fiche zone de circulation apaisée : l'exemple de Lorient, la ville des quartiers tranquilles

Sous la direction de Martin S., disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages, 2008.

Les zones de circulation particulières en milieu urbain, aire piétonne – zone de rencontre – zone 30 – trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie

Hiron B., Martin S., disponible sur le site (www.certu.fr), 26 pages, 2008.

Bicyclettes et piétons

Généralisation des doubles sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas d'Illkirch Graffenstaden

Tortel F. (CETE de l'Est), disponible sur le site (www.certu.fr), 27 pages, 2008.

Zones 30 et zones de rencontre : la généralisation des doubles sens cyclables

Nuyttens N., dossier Techni-cités 160, disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages.

Fiches ville et vélo

Sous la direction de Nuyttens N., disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages, 2008.

Fiches véloroutes et voies vertes

Sous la direction de Nuyttens N., disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages, 2008.

La sécurité des aménagements cyclables

Nuyttens N., dossier Techni-cités 155, disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages

Recommandations pour les aménagements cyclables

Nuyttens N., CERTU, 110 pages, 2008.

Le vélo, un outil du développement durable des villes – actes du colloque à Paris, le 8 février 2008

Hiron B., Nuyttens N., disponible sur le site (www.certu.fr).

Le piéton au cœur de la rénovation urbaine, un enjeu de sécurité

Millot M., Martin S., dossier Techni-cités 153, 3 pages.

Sécurité des infrastructures

L'étude d'aménagement d'une traversée d'agglomération – une démarche de projet

Nuyttens N., dossier Techni-cités 141 disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages.

La sécurité aux points d'arrêt des bus et des cars

Nuyttens N., dossier Techni-cités 144 disponible sur le site (www.certu.fr), 8 pages.

Le carrefour à quatre stops, trop de stop tuent le stop !

Lemoine D., dossier Techni-cités 154, 3 pages.

Guide carrefours à feux avec îlot central

Reynaud J.-L., CERTU, 54 pages, 2008.

LE LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES (LCPC)

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.

Le Laboratoire est organisé en dix-huit unités de recherche dont quatre travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le Laboratoire exploitation, perception, simulateurs et simulations (LEPSSIS) implanté à Paris, la division entretien, sécurité et acoustique (ESAR), implantée à Nantes, le Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructures-conducteurs (LIVIC) à Satory et la division métrologie et instrumentation (MI) localisée à Paris et Nantes. Le LCPC collabore, de façon étroite et permanente, avec les huit CETE et, plus particulièrement avec six ERA. Sur la problématique de la sécurité routière, il entretient des collaborations avec différents organismes, notamment l'INRETS.

Pour visiter le site du LCPC : www.lcpc.fr

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.

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.

Visibilité et sécurité routière (2006-2008)

Animé par Ledoux V. (ESE) et Charbonnier P. (ERA 27).

Adhérence et contrôlabilité (2006-2009)

Animée par Coiret A. (ESAR).

Risques routiers (2006-2009)

Animée par Glaser S. (LIVIC) et Patte L. (CETE Aix).

PL INFRA (2008-2011)

Animée par Imine H. (LEPSIS) et Cérézo V. (ERA12).

Prévision et alertes de situations météorologiques dégradées (PALM)

Opération animée par Marchetti M. (ERA31).

Poids lourds et sécurité routière. Rapport de l'opération de recherche TRUCKS 2003-2007

Sous la direction de Dolcemascolo V. et de Gothié M.

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

L'objectif du Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'Études du comportement humain PSA Peugeot Citroën Renault (LAB) est d'acquérir de la connaissance sur les mécanismes accidentels et sur les mécanismes lésionnels subis par les usagers de la route lors des accidents, puis de fonder la spécification et l'évaluation de l'efficacité des systèmes d'aide à la conduite, des dispositifs de retenue, et de la protection apportée par les véhicules aux usagers de la route sur la réalité des causes et des conséquences de l'accident.

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

Page Y. (LAB), Hermitte T. (LAB) pour le groupe TRACE. Projet, financé par la Commission européenne, labellisé EUCAR et piloté par le LAB sur une durée de trois ans. La plupart des rapports peuvent être téléchargés sur le site (http://www.trace-project.org/trace_template.html).

Typologie d'accident et causes de décès des enfants passagers d'automobiles en France

Lesire P. (LAB), Cuny S. (CEESAR), Engel R. (LAB), 18^e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière, 8-11 juin 2008, Whisler (BC).

Équipements de sécurité**Rib Cage Strain Pattern as a Function of Chest Loading Configuration**

Trosseille X. (LAB PSA Peugeot Citroën Renault), Baudrit P. et Lepout T. (CEESAR), Vallancien G. (université René-Descartes), Stapp Car Crash Conference, novembre 2008, San Antonio (USA).

3D Deformation and Dynamics of the Adbomen under Seatbelt Loading

Lamielle S., Vezin P., Verriest J.-P. (INRETS), Petit P., Trosseille X. (LAB PSA Peugeot Citroën Renault), Vallancien G. (université René-Descartes), Stapp Car Crash Conference, novembre 2008, San Antonio (USA).

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

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

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

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.

Pour visiter le site de l'INSERR : www.inserr.fr

Séminaire sur les recherches et pratiques éducatives innovantes pour l'accès au permis de conduire en Europe

28 mars 2008 – DSCR – Paris-La Défense.

« Prévention des conduites à risque : Éducation à la santé et à la sécurité routière »

10 décembre 2008.

Empirical in-depth analysis on recidivism reasons. Quality management systems established along with rehabilitation schemes. Validation of existing rehabilitation schemes

Assailly J.P., Billard A., rapports de convention DGTREN, DRUID, Workpackage 5 final reports, www.druid-project.eu, 2008.

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

Le CEESAR est une association (loi de 1901) rassemblant des industriels (constructeurs automobiles français, équipementiers), des écoles d'ingénieurs, des assureurs et des 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 leurs activités de recherche dans trois domaines 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).

Pour visiter le site du CEESAR : www.ceesar.fr

Accidentologie

RIDER – a complete study on accidents involving a powered two-wheelers: accident causations, safety equipment and injury mechanisms

Phan V., Moutreuil M., Martin A., Fuerxer J.C. (CEESAR), Hermitte T. (Renault), présentation lors de la 7th International Motorcycle Conference, IFZ 2008, Cologne, Allemagne, 6-7 octobre 2008.

Équipements de sécurité

Protection of new-borns: field survey

Hervé V. (CEESAR), Lesire P. (PSA), Ledon C. (Expert accidentologie), présentation lors de la 6th International Conference on Protection of Children in Cars, Munich, Allemagne, 4-5 décembre 2008.

PROJETS FINANCÉS PAR LA FONDATION MAIF

La Fondation MAIF est une structure indépendante reconnue d'utilité publique par décret gouvernemental. Les travaux scientifiques auxquels la Fondation apporte son concours ont pour trait commun d'être principalement centrés sur l'homme dans la mesure où il est la victime potentielle des accidents, mais également un acteur dont le comportement peut provoquer ou aggraver les effets d'un sinistre. Ainsi, la plupart des recherches visent à acquérir une meilleure connaissance du facteur humain dans la genèse complexe des accidents et leurs conséquences. La Fondation MAIF consacre, depuis sa création, une part importante de son budget à l'étude des risques liés à la circulation routière. Les accidents de la vie courante représentent également un vaste domaine à explorer.

Pour visiter le site de la fondation MAIF : www.fondation-maif.fr

Des projets financés par la fondation MAIF ont déjà été présentés ci-dessus, en voici d'autres :

Stratégie d'optimisation de la conduite nocturne chez le sujet jeune

Réalisation : clinique du sommeil, CHU Pellerin, Bordeaux, rapport 28 pages, octobre 2008.

Étude des déterminants psychologiques du risque routier des deux-roues à moteur : une approche interactive entre conducteurs de deux-roues et automobilistes

Réalisation : Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC) de l'INRETS, Arcueil, rapport 122 pages, mars 2008.

Syndrome d'apnée du sommeil et conduite automobile

Réalisation : Centre d'études de physiologie appliquée, CNRS UPS 858, université Louis-Pasteur, Strasbourg, rapport 145 pages, décembre 2008.



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 la présentation de la modernisation de ce fichier adopté en janvier 2001 aboutissant à la mise en ligne d'un portail « accident ».

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** : impliquées 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 (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent (selon le lieu de survenue de l'accident). Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin 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.

Environ 3 500 services sont susceptibles d'émettre une fiche BAAC, 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 préfecture de police de Paris et la police aux frontières, compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire.

Schématiquement, le secteur de compétence de la gendarmerie correspond à la rase campagne et aux agglomérations de moins de 7 000 habitants, celui de la sécurité publique (commissariats) aux agglomérations de plus de 7 000 habitants et celui des CRS aux autoroutes urbaines. À Paris, chacun des vingt arrondissements auxquels il faut 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, en moyenne, un mois est complet dans un délai de quatre mois. 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 et compte tenu de la rigidité du système qui impose de traiter un mois complet, le fichier de diffusion rassemblant l'ensemble des BAAC (police plus gendarmerie) du mois n n'est disponible qu'au milieu du mois $n + 5$, 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 quatre dénombrements, nombre d'accidents corporels, de tués, de blessés et de blessés hospitalisés, disponibles dès les premiers jours du mois $n + 1$ (voir le chapitre sur l'analyse conjoncturelle).

Un fichier très utilisé

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

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 accidents, tués, blessés, blessés hospitalisés (ATBH) 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 ATBH 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 gestionnaires de voirie.

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

Au 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.

Les indicateurs de qualité

Le nouveau standard « BAAC » a été accompagné par la mise en place d'un contrôle de la qualité des données recueillies. Ce contrôle permet de suivre l'évolution du taux de renseignement des variables les plus couramment utilisées dans les études de sécurité. Les résultats de ce contrôle qualité figurent sur le site Internet de l'observatoire. Il montre que les taux de remplissage sont en progrès mais peuvent être très différents d'une variable à l'autre.

En effet, alors que nous remarquons une baisse du remplissage des coordonnées géographiques, la variable CNIT atteint un taux de remplissage de 66 % (+ 5 points). Les autres variables ont un taux de remplissage stable par rapport à 2007 avec de très bons résultats, 93 % pour la situation de l'accident, 99,2 % pour l'adresse, l'alcoolémie et le port de la ceinture plus de 80 % renseignées. Ceci montre bien l'effort constant des forces de l'ordre pour améliorer la qualité du fichier national des accidents.

MODERNISATION DU FICHIER ACCIDENTS : CRÉATION DU PORTAIL « ACCIDENTS »

Le portail « accidents » a pour objectif d'être au cœur des systèmes d'informations du domaine accident du ministère de l'Écologie, de l'Énergie et du Développement durables (MEDAD) et des collectivités territoriales. Il va permettre d'échanger les fichiers BAAC avec les différentes applications métiers utilisées dans chaque service, et de consolider au niveau national un fichier de données unique, exhaustif, corrigé et validé par les acteurs locaux.

À terme, il va permettre au grand public d'interroger, via le site Internet, la base de données « accidents » et d'avoir instantanément des statistiques « accidents » par rapport à des requêtes préétablis.

Ce portail réduit le délai de mise à disposition des données BAAC et à consolider au plan national les corrections faites par les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) et les collectivités territoriales, ces corrections pouvant être réalisées directement dans le portail ou dans une autre application. Ces acteurs locaux sont donc très largement impliqués dans ce projet. Ils contribueront à la consolidation nationale d'une base de données accidents fiabilisée et exhaustive.

La version 2.0 qui est diffusée en 2009 a pour principal enjeu, l'amélioration de la qualité et de la fiabilité du fichier national BAAC.

Les fonctionnalités intégrées dans la version 2 permettront de réduire le délai de mise à disposition des données du BAAC et de consolider au plan national les corrections faites par les ODSR. Par ailleurs les collectivités territoriales pourront contribuer à travers l'application à l'amélioration des données.

Les ODSR seront les acteurs-clé du système ; ils seront en effet responsables au plan départemental de la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national.

Plusieurs niveaux de contrôles

La mise en œuvre de la version 2 entraîne des modifications du processus de constitution et de fiabilisation du fichier BAAC.

Une alimentation du portail centralisée

L'introduction des données fournies par les forces de l'ordre se fera au fil de l'eau par l'ONISR, qui assure un premier niveau de contrôle comportant une vérification des formats et de complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...)

Des contrôles réalisés par les ODSR avant chaque publication mensuelle

Les ODSR pourront publier les données après avoir traité les éventuels problèmes de doublons ; et après avoir corrigé les anomalies identifiées par le moteur de contrôle des données développé pour le portail accident.

Il s'agit à ce stade de corriger les anomalies bloquantes détectées par le système (par exemple, le système contrôle que le conducteur occupe la place 1 ou 2, que les caractéristiques lumineuses sont compatibles avec l'heure, etc.). Il s'agit par ailleurs de compléter des variables dites obligatoires pour la publication.

Deux journaux de bord ont été réalisés dans le portail afin de simplifier les tâches de correction et de validation des doublons.

La publication des données sera réalisée par les ODSR mensuellement, dans un délai d'un mois suivant la réception des BAAC, en comparant dans le portail les données des remontées rapides et les données BAAC.

Amélioration de la qualité des données après publication

Une fois publiées, les données seront disponibles pour la consultation, le téléchargement ou pour être intégrées dans Concerto. L'amélioration de la qualité des données pourra se poursuivre après la publication, la correction étant réalisée soit dans le portail, soit dans Concerto. Ces corrections seront faites généralement au vu du procès-verbal. Elles participent à l'amélioration de la qualité des données : géolocalisation de l'accident, vérification d'informations particulières identifiées par le portail comme des anomalies résiduelles ou comme des avertissements.

Les ODSR auront la charge de valider les corrections proposées par les partenaires externes autorisés (conseil général, villes, direction interdépartementale des routes, etc.).

Les outils de supervision et de consultation

L'application disposera d'un panel d'outils permettant notamment de connaître la disponibilité des données brutes et d'identifier les anomalies récurrentes.

Les ORSR auront également accès à l'application, ils pourront consulter les tableaux de suivi du portail pour leur périmètre d'action.

Concernant la consultation des données, la version 2.0 améliorera les fonctionnalités de la version 1.2 actuellement en ligne.

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 2001 à 5 000 habitants – de 5 001 à 20 000 habitants – de 20 001 à 50 000 habitants – de 50 001 à 100 000 habitants – de 100 001 à 300 000 habitants – plus de 300 000 Code INSEE du lieu de l'accident – département – commune	Intersection – hors intersection – en intersection ou à proximité immédiate – en X – en T – en Y – à plus de quatre branches – giratoire – place – passage à niveau – autre
Caractéristiques	Catégorie – autoroute – 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 terre-plein central
	Catégorie administrative – Bicyclette – Cyclomoteur – Scooter < 50 cm ³ – Motocyclette légère – Scooter > 50 cm ³ < 125 cm ³ – Motocyclette Lourde – Scooter > 125 cm ³ – Quad léger < 50 cm ³ – Quad lourd > 50 cm ³ – 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
Lieux	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
	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		
Véhicules				
Usagers				
Localisant urbain				

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
 - coté droit
 - coté gauche
 - chocs multiples (tonneaux)

Manœuvre principale avant l'accident

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

Nombre d'occupants dans le TC

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

Permis de conduire

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

Date d'obtention du permis

- mois
- année

Trajet

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

Infraction NATINF

- première infraction
- deuxième infraction

Existence d'un équipement de sécurité

- ceinture
- casque
- dispositif enfant
- équipement réfléchissant
- autre

Utilisation d'un équipement de sécurité

- oui
- non
- non déterminable

Localisation du piéton

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

Action du piéton

- Se déplaçant
- sens véhicule heurtant
 - sens inverse véhicule
- Divers
- traversant
 - masqué
 - jouant-courant
 - avec animal
 - autre

Piéton

- seul
- accompagné
- en groupe

Drogue par dépistage

- non fait
- impossible
- refusé
- positif pour au moins un produit
- négatif pour tous produits

Dépistage par prise de sang

- non fait
- impossible
- refusé
- positif pour au moins un produit
- négatif pour tous produits
- résultat non connu



Méthodologie des mesures de vitesses et d'interdistances

Les chapitres du bilan portant sur la vitesse et les interdistances présentent les principaux résultats concernant les mesures pratiquées. Ces mesures sont effectuées pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière par une société d'études spécialisée (Institut de sondages Lavalley) selon la méthodologie suivante.

PLAN DE SONDAGE

Le plan de sondage a été défini ainsi : ont été retenues des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversée de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. 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.

MESURE DES VITESSES

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 jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les jours et toutes les tranches horaires (entre 9 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 sont donc réalisées 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 (l'année 2008 étant incomplète, ce sont 137 507 observations qui ont été saisies sur les huit premiers mois).

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 mètre pour les deux-roues non-immatriculés ;
- 2 mètres pour les deux-roues immatriculés ;
- 4 mètres pour les VL ;
- 6,4 mètres pour les camionnettes ;
- 10,7 mètres pour les camions à deux essieux ;
- 15,5 mètres pour les trois essieux ;
- 18,4 mètres pour les quatre essieux et plus ;
- 12 mètres pour les transports en commun.

Par ailleurs, les partitions en fonction de la vitesse sont établies à partir de la mesure de la vitesse du véhicule qui suit.

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES LIMITATIONS DE VITESSE

Véhicules légers (de moins de 3,5 tonnes : motos, voitures de tourisme et utilitaires légers)

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité < 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		

Véhicules lourds

	Poids lourds		Transports de matières dangereuses	Transports exceptionnels	Transports de personnes		
	12 tonnes et moins	Plus de 12 tonnes			Neuf places au plus et douze tonnes au plus	Transports en commun > neuf places	
						10 tonnes au plus (droit commun)	> 10 tonnes
Autoroutes	90 km/h	90 km/h	80 km/h	80 km/h	110 km/h	100 km/h	90 km/h (100 km/h pour les véhicules équipés d'un ABS)
Routes à caractère prioritaire	80 km/h (90 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	80 km/h	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	80 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	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 terre-plein central)	90 km/h
Agglomérations	50 km/h						

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.



Les acteurs de la sécurité routière

De nombreux acteurs sont engagés dans la lutte contre l'insécurité routière à des titres divers.

PREMIER MINISTRE

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Créé en 1972, le CISR 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.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Désigné par le Premier ministre, il assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice, Santé et Travail.

Le délégué, avec ses conseillers techniques constituent, ainsi que **l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)**, la Délégation interministérielle à la sécurité routière.

L'ONISR assure la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

Le délégué interministériel à la sécurité routière est également délégué à la sécurité et à la circulation routières au ministère en charge des Transports.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le CNSR 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 a vocation à être un lieu de débats et de propositions sur 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 (MEEDDAT)

Ce ministère a fait l'objet en 2008 d'une profonde réorganisation.

La Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)

Créée en 1982, la Direction à la sécurité et à la circulation routières devient délégation à l'issue de la réorganisation du ministère en 2008.

La délégation élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière :

- elle apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine ;
- elle définit et met en œuvre, en liaison avec le secrétaire général du ministère, la politique d'information, de communication et d'animation en matière de sécurité routière et promeut, au plan national et local, les actions interministérielles correspondantes ;
- elle pilote et coordonne l'ensemble des travaux législatifs et réglementaires concernant le Code de la route ;
- elle contribue à la définition de la politique de contrôle automatisé des infractions routières et coordonne l'action interministérielle en cette matière ;
- elle conçoit et met en œuvre les systèmes de contrôle et de traitement automatisés des infractions routières ;
- elle élabore la politique de sécurité des infrastructures routières pour tous les réseaux, et veille à sa mise en œuvre ;
- elle élabore la réglementation relative aux équipements de la route, à la signalisation et à la circulation routières ;
- elle contribue, au niveau national, à la collecte et à la diffusion de l'information routière ;
- elle élabore, dans le cadre des institutions communautaires et internationales, la réglementation technique de la sécurité des véhicules en liaison avec la Direction générale de l'énergie et du climat, au moyen

des réceptions, homologations et contrôles techniques périodiques des véhicules ;

- elle élabore la politique menée en matière d'éducation routière et, à ce titre, définit les règles et conditions d'organisation des examens du permis de conduire ainsi que les dispositions relatives à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. Elle définit et intègre dans cet enseignement les règles de conduite permettant de contribuer à la lutte contre l'effet de serre ;
- elle s'appuie sur l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, pour la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de sécurité routière ;
- elle conduit, notamment avec l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, des actions d'expérimentations et des études générales ou sectorielles dans les domaines de la sécurité et de la circulation routières ;
- elle assure la veille technologique.

À ce titre, la DSCR assure la direction du programme 207 « sécurité routière » inscrit au budget du MEEDDAT dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

Ce programme comporte quatre actions :

- observation, prospective, réglementation et soutien au programme « sécurité routière » ;
- démarches interministérielles et communication ;
- éducation routière ;
- gestion du trafic et information des usagers.

Le budget global de ce programme inscrit dans la loi de finances initiale (LFI) s'est élevé pour 2008 à 249,6 millions d'euros.

Par ailleurs, la DSCR s'appuie sur le réseau scientifique et technique du ministère et notamment les services centraux que sont le Service d'études techniques des routes et des autoroutes (SETRA), le Laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC) et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et au niveau régional, les centres d'études techniques de l'équipement (CETE). La DSCR s'appuie également sur l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR) dans le domaine de l'éducation routière.

La Direction du projet interministériel de contrôle automatisé (DPICA)

La déléguée à la sécurité routière est également responsable du suivi du programme 751 « radars ».

La conception technique et l'exploitation du système d'amendes radars sont de la responsabilité de la Direction du projet interministériel de contrôle automatisé (DPICA). La DPICA dirige le Centre national de traitement (CNT) basé à Rennes.

Ce centre est placé sous la double tutelle du ministère de l'Intérieur, de l'Outre-Mer et des Collectivités territoriales et du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT). Le ministère de la Justice et le ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique sont partenaires du projet.

Autres services du MEEDDAT concernés

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). En matière de sécurité routière, le CGEDD (issu en juillet 2008 de la fusion du Service d'inspection générale de l'environnement et du Conseil général des Ponts et Chaussées) est chargé d'informer et de conseiller le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire dans les domaines des transports et de leurs infrastructures, de leur sécurité et de leur sûreté.

Par ailleurs, il peut procéder, à la demande ou avec l'accord du ministre et des collectivités ou groupements intéressés, aux missions d'audit et d'évaluation des politiques publiques conduites ou mises en œuvre par les collectivités territoriales ou des groupements de collectivités territoriales dans le domaine de la sécurité routière. À ce titre, le CGEDD a notamment produit l'« Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis » (2008) et l'« Audit des politiques locales de sécurité routière » (2007).

Le Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a été officiellement institué en 2004 et placé auprès du vice-président du CGEDD. Service à compétence nationale, le BEA-TT est principalement chargé de réaliser les enquêtes techniques sur les accidents et incidents de transport terrestre (exemple d'enquêtes en cours : « La collision entre un train et un autocar de transport scolaire à Allinges, le 2 juin 2008 »). Le BEA-TT peut en outre concourir à la diffusion des connaissances et enseignements issus du retour d'expérience sur les accidents, et engager des études ou recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

La Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et plus particulièrement le service du climat et de l'efficacité énergétique élabore et met en œuvre, au sein de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules (anciennement sous-direction des véhicules à la DSCR), les réglementations techniques relatives aux véhicules.

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et plus particulièrement la Direction des infrastructures de transport veille à la cohérence du réseau routier dans son ensemble :

- elle élabore et met en œuvre la politique de développement, de modernisation, d'entretien et de viabilité du réseau national des routes et autoroutes ;
- elle met en œuvre la politique nationale de sécurité des infrastructures sur le réseau national des routes et autoroutes, et apporte son expertise technique à la Délégation à la sécurité et à la circulation routières ;
- elle élabore la politique nationale de gestion du trafic et d'information des usagers, et la met en œuvre sur le réseau routier national en liaison avec l'ensemble des autres gestionnaires de réseaux ;
- elle contribue à la connaissance statistique des trafics.

Au sein de la DGITM, la Direction des services de transport est chargée de la réglementation des transports routiers.

La **Direction de la recherche et de l'innovation** assure la tutelle du Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC) et de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), en relation avec le ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

Échelon déconcentré

Les **directions régionales de l'Équipement (DRE)** exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Les DRE mettent en place le budget opérationnel de programme (BOP) « sécurité routière » au niveau régional. Elles animent et coordonnent les services de l'équipement dans la région. Les DRE disposent chacune d'un Observatoire régional de sécurité routière (ORSR) qui a principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière régionale, et l'animation des observatoires départementaux.

À compter de février 2009, les DRE seront intégrées au sein des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Les **directions interdépartementales des routes (DIR)** assurent depuis le 1^{er} janvier 2007 la gestion et l'exploitation du réseau routier national non concédé. Les DIR sont notamment responsables de la sécurité des infrastructures et des usagers, de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur ce réseau.

Les **directions départementales de l'équipement (DDE)** sont en cours de réorganisation dans le cadre de la réforme administrative départementale avec la création de nouvelles directions départementales interministérielles. Il existe d'ores et déjà un pôle en charge de la sécurité routière. Ce pôle comporte un service réglementation, l'observatoire départemental de la sécurité routière, l'animation de la politique locale de sécurité routière, et les services de l'éducation routière.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

La Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

La DGGN assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie départementale regroupe des unités territoriales (brigades territoriales autonomes, brigades territoriales de proximité chef-lieu, brigades de proximité) et des unités spécialisées de police de la route constituées de 347 brigades motorisées, 19 brigades motorisées autoroutières, 137 pelotons d'autoroute et 54 brigades rapides d'intervention, regroupées dans 93 escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR).

La gendarmerie nationale participe à l'établissement des statistiques de sécurité routière, notamment à travers la fourniture des fiches BAAC.

La gendarmerie mobile peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières. Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant d'hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

À compter de janvier 2009, la gendarmerie sera rattachée au ministère de l'Intérieur.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

La Direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT)

La sous-direction de la circulation et de la sécurité routières initialement rattachée à la Direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLAPJ), a été transférée, le 1^{er} décembre 2008, à la DMAT. Elle est chargée de :

- traiter les opérations d'immatriculation des cyclomoteurs et délivrer les certificats d'immatriculation des cyclomoteurs à deux-roues ;
- organiser et gérer le fichier national des immatriculations et le fichier national des permis de conduire. Ce dernier fichier fait l'objet d'une modernisation dans le cadre du projet FAETON ;
- établir les statistiques relatives aux infractions au Code de la route et aux suspensions administratives du permis de conduire.

La Direction générale de la police nationale (DGPN)

Au sein de la 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.

Chaque commissariat participe à l'établissement des statistiques de sécurité routière, notamment à travers la fourniture des fiches BAAC.

La Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS)

Neuf compagnies républicaines de sécurité autoroutières ont en charge la surveillance des voies rapides des principales agglomérations.

Par ailleurs, 6 unités motocyclistes zonales constituées de 30 détachements répartis sur tout le territoire regroupant plus de 500 motocyclistes, sont chargées de répondre aux objectifs de lutte contre la violence routière sur les principaux axes routiers, tant à l'initiative qu'à l'occasion des plans départementaux de contrôle.

La 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 les 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, des fonctionnaires de la direction opérationnelle des services techniques et logistiques interviennent dans la répression de la vente et de l'usage des pièces, accessoires et véhicules non-homologués ou débridés.

Les préfetures

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du préfet de département. Le préfet s'appuie sur un chef de projet sécurité routière, sur un coordinateur sécurité routière et sur les observatoires départementaux de sécurité routière.

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.

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 document général d'orientations (DGO) pour les cinq ans à venir et leur programmation annuelle dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) et notamment le plan de contrôles routiers.

La sécurité routière fait partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et de lutte contre l'insécurité. Elle est donc traitée dans le cadre des dispositifs territoriaux de sécurité et de coopération pour la prévention et la lutte contre la délinquance. Le conseil départemental de prévention de la délinquance, présidé par le préfet et dont les vice-présidents sont le président du conseil général et le procureur de la République, a vocation à encourager les initiatives dans ce domaine et à assurer leur évaluation.

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.

Par ailleurs, les préfetures 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 (DACG)

Cette direction prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique 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.

La Direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ)

Cette direction participe également à la délivrance des attestations scolaires de sécurité routière.

Par ailleurs, le ministère de la Justice est impliqué dans le contrôle automatisé des vitesses à travers le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes qui est responsable du Centre national de traitement (CNT).

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

La Direction générale de la santé (DGS)

La DGS participe activement à la sensibilisation du monde de la santé aux problématiques liées à la lutte contre l'insécurité routière. Ainsi, une charte d'accueil des familles des victimes de la violence routière a été largement diffusée aux établissements de santé.

Par ailleurs, 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 le 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.

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.

Les partenaires de l'urgence

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.

Il faut également citer certains établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences ; les médecins « urgentistes », les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés liés aux hôpitaux par convention ; les associations secouristes : Croix-Rouge, Fédération nationale de la protection civile, etc. comprenant plus de 50 000 secouristes actifs.

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DES RELATIONS SOCIALES, DE LA FAMILLE, DE LA SOLIDARITÉ ET DE LA VILLE

La Direction générale du travail (DGT)

Les actions du ministère chargé du Travail en matière de sécurité routière s'inscrivent dans le cadre du « plan Santé au travail 2005-2009 » et répondent à plusieurs objectifs :

- faire baisser la sinistralité routière des accidents de mission comme de trajet (première cause d'accidents du travail mortels en France) ;
- inscrire la question du risque routier professionnel dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) ;
- mobiliser, en favorisant la concertation, les entreprises et les organismes de prévention au niveau pertinent ;
- faire évoluer la prise en compte du véhicule professionnel (notamment des véhicules utilitaires légers – VUL) comme un véritable équipement de travail et la conduite comme une activité de travail.

À ce titre, la DGT participe à l'animation du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel et aux travaux de ce comité ainsi qu'aux initiatives de la DSCR concernant le risque routier professionnel. En outre, elle organise des colloques ou conférences sur le sujet conjointement avec la CNAMTS.

Au niveau local, cela se traduit par la mobilisation des services pour inciter les entreprises et les contrôler dans ce domaine, par exemple par le contrôle de l'inscription du risque routier dans le DUERP et une participation aux initiatives des acteurs locaux (notamment les PDASR et les plans régionaux de santé au travail (PRST)).

Le secrétariat d'État chargé de la Famille

Depuis 2004, le ministère en charge de la Famille s'associe à des actions de sensibilisation du public (semaines de la sécurité routière, mobilisation à l'occasion des grands départs en vacances, etc.).

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

La Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO)

Cette direction est chargée de mettre en œuvre les premières étapes du continuum éducatif de sécurité routière dans les écoles, les collèges, les lycées et lycées professionnels ainsi que les centres de formation d'apprentis (CFA).

Cette phase initiale du continuum éducatif est jalonnée par trois évaluations à différents moments de la scolarité :

- 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 troisième, 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.

Les jeunes souffrant d'un handicap visuel peuvent passer l'attestation d'éducation à la route (AER) dans les établissements accueillant ce type de public.

La réussite à l'ASSR est prise en compte dans la note de vie scolaire en vue de l'obtention du diplôme national du brevet. La connaissance des règles de sécurité routière est inscrite dans le socle commun des connaissances et des compétences des élèves (décret n° 2006-830 du 11 juillet 2006).

Pour accompagner la mise en place de ces premières étapes du continuum éducatif, la DGESCO s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité », ainsi que sur de nombreux référents sécurité routière dans les établissements scolaires.

PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales (régions, départements, communes) sont des acteurs importants en matière de sécurité routière. Elles agissent sur le territoire régional (conseil régional), départemental (conseil général) ou communal (communes et groupements de communes), en fonction de leurs compétences spécifiques.

Les régions interviennent en matière de sécurité routière en particulier dans les domaines des infrastructures, de l'aménagement du territoire, de l'éducation routière et de la formation professionnelle.

Les départements sont notamment compétents en matière de transport scolaire, de transport interurbain et de voirie départementale. Les enjeux de la politique locale de sécurité routière spécifiques à chaque département sont déclinés dans le document général d'orientation (DGO).

Concernant les communes, le maire dispose notamment des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement. Par ailleurs, les communes et leurs groupements interviennent en matière d'aménagement et de sécurisation de la voirie d'agglomération.

Le maire préside également le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui est notamment chargé de mettre en œuvre les programmes d'actions proposés par la collectivité dans le plan départemental d'actions de sécurité routière.

Les collectivités territoriales ont été invitées par les Préfets à désigner des élus correspondants sécurité routière : « une Madame ou un Monsieur sécurité routière ». Il est le correspondant privilégié des services de l'État et veille à la diffusion des informations relatives à la sécurité routière ainsi qu'à sa prise en charge dans la collectivité.

Par ailleurs, la Délégation de la sécurité et de la circulation routières entretient des relations partenariales avec l'Association des maires de France (AMF).

Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire. Un certain nombre d'entre elles sont directement partenaires de la DSCR dans le cadre d'une convention.

Plusieurs associations se sont constituées pour assurer l'écoute, le soutien, la défense des victimes des accidents de la route :

- la Prévention Routière ;
 - la Ligue contre la violence routière ;
 - la Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
 - l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
 - Marilou, pour les routes de la vie ;
 - Victimes et Citoyens.
- De nombreuses associations travaillent dans le domaine de la jeunesse :

- la Fédération des associations générales étudiantes (FAGE) ;
 - Animafac ;
 - La Mutuelle des étudiants (LMDE) ;
 - la Fédération française des bureaux des étudiants (FFBDE) ;
 - Voiture & Co ;
 - le Comité national premier de cordées ;
 - 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'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) ;
 - la Fédération des associations de la route par l'éducation (FARE) ;
 - l'Union nationale pour l'habitat des jeunes (UNHAJ) ;
 - la Fédération nationale des familles rurales ;
 - l'Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (ANPAA) ;
 - Alcool Assistance ;
 - Communes en route pour la vie ;
 - l'Association française de prévention des comportements au volant (AFPC).
- 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) ;
 - la Fédération française de cyclisme (FFC) ;
 - la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) ;
 - la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) ;
 - la Fédération française de motocyclisme (FFM) ;
 - la Fédération française des motards en colère (FFMC) ;
 - le Club des villes cyclables ;
 - Les Droits du Piéton ;
 - l'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.

Elles sont regroupées au sein de l'Association française des sociétés d'autoroutes, qui mène régulièrement des actions de sensibilisation et de communication en relation avec la circulation autoroutière.

Les assurances

Les sociétés d'assurance et les mutuelles d'assurance mènent régulièrement des actions de prévention auprès de leurs assurés. Certaines ont créé des fondations dédiées à la sécurité routière.

Les sociétés sont regroupées au sein de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et les mutuelles du groupement d'entreprises des mutuelles d'assurance

(GEMA). Elles sont partenaires de la DSCR dans le cadre d'une convention quinquennale. Cette convention prévoit l'affectation de 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les sociétés d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière dont la moitié sur la base d'objectifs prioritaires définis annuellement.

Les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

La formation des conducteurs est assurée dans environ 10 000 établissements d'enseignement et un peu moins de 150 écoles associatives avec le concours d'environ 30 000 enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses organisations professionnelles ou associations : organisations patronales qui participent activement à l'amélioration de la sécurité

routière, notamment au sein de du Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP).

Les constructeurs automobiles

Deux structures participent activement à l'amélioration des connaissances en matière d'accidentologie.

Le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB), intégré aux directions techniques de PSA Peugeot Citroën et de Renault.

Le CEESAR, association (loi de 1901) rassemblant des industriels (constructeurs automobiles français, équipementiers), des écoles d'ingénieurs, des assureurs et des personnalités du monde médical ou industriel concernés par la prévention des risques et en premier lieu les risques routiers.



Les grandes dates de la sécurité routière

1893

- Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

1899

- Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :
 - limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération ;
 - instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
 - instituant le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917

- Création des premières auto-écoles.

1921

- Décret du 27 mai instaurant le Code de la route.

1922

- L'appellation « permis de conduire » remplace officiellement celle du certificat de capacité.
- Installation du premier feu rouge à Paris.

1931

- Première convention internationale relative à l'unification et la mise en place des panneaux de circulation.

1949

- Création de la Prévention Routière.

1954

- Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1957

- Mise en place du premier Service médical d'urgence (SMUR) à Salon-de-Provence.

1958

- Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.
- Mise en place d'une réglementation nationale des auto-écoles et création d'un diplôme d'enseignant de la conduite.

1959

- Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

- Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

- Création de l'Organisme national de sécurité routière (ONSER) devenu Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) en 1985.

1962

- Décret du 12 octobre limitant la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1964

- Obligation d'installer sur les nouveaux poids lourds une barre d'encastrement.

1965

- Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1970

- Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.

- Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} octobre, rendant obligatoire le contrôle d'alcoolémie après une infraction ou accident et fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
 - 0,80 g/l de sang pour la contravention et ;
 - 1,20 g/l de sang pour le délit.

- Équipement obligatoire des véhicules neufs de ceintures trois points aux places avant.

1972

- Décret du 5 juillet instituant un Comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

- Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 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.

1974

- Décret du 6 novembre fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :
 - 130 km/h sur les autoroutes ;
 - 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 90 km/h sur les routes.

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1^{er} janvier.
- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
- Décret du 26 août relatif à :
 - l'interdiction de transporter des enfants de moins de dix ans aux places avant des voitures de tourisme ;
 - l'obligation pour les 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.
- Arrêté relatif à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants transportés en voiture.

1977

- Arrêté relatif aux conditions de délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière.
- Arrêté relatif à l'installation obligatoire des ceintures aux places arrière et à l'installation de ceintures à enrrouleur aux places avant des véhicules mis en circulation à partir du 1^{er} octobre 1978.

1978

- Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 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.

1980

- Port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances.
- Décret du 9 janvier portant réforme du permis moto.

1982

- Création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.

- Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
 - Réagir : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
 - Objectif – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 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

- Création de la ligue contre la violence routière.
- Mise en œuvre du programme de suppression des points noirs.
- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
 - a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 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 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.
- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.

1984

- Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 chevaux et portant interdiction :
 - de réception, à compter du 1^{er} janvier 1985 ;
 - de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.
- Adoption de la résolution du conseil des ministres des Transports de la Communauté européenne relative à la nécessité de prévoir des actions communautaires en matière de sécurité routière.

1985

- Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défektivité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

- Année européenne de la sécurité routière.
- Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Mise en œuvre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

- Création de la fondation Anne-Cellier.
- Réforme du permis B avec l'élaboration d'un programme national de formation à la conduite automobile.
- Création des observatoires régionaux de sécurité routière.

1988

- Application généralisée de la conduite accompagnée à tous les départements.

1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.
- Livre blanc sur la sécurité routière

1990

- Loi du 31 octobre portant (entre autres) sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.
- À compter du 1er décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

- Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1er janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.
- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
- 1er juillet : mise en application du permis à points.
- 1er décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
- Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 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 trois points.

- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang.

1996

- Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifiant l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
 - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
 - autorisation de conduire une 125 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

- 20 juin : rapport de la commission présidée par M. Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.
- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans

1999

- 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.
- 18 juin : loi adoptant le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur.

2000

- 2000 a été l'année de la grande cause nationale.
- 21 octobre : publication de la première note de conjoncture à partir des remontées rapides pour le mois de septembre. La première publication de résultats provisoires à partir de remontées rapides concernera l'année 2001 (21 janvier 2002).
- 23 au 29 octobre : première Semaine de la sécurité sur la route.

2001

- 22 mars : décret recodifiant la partie réglementaire du Code de la route.
- 27 août : décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.
- 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière qui a trois missions : proposition, études, évaluation.
- 23 novembre : décret relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules.

2002

- 30 avril : décret stipulant que les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 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 limitant son champ d'application au regard des infractions.
- 17 septembre : premiers états généraux de la sécurité routière.
- Le Comité interministériel du 18 décembre décide notamment :
 - la mise en place d'un système de contrôle sanction automatisé ;
 - l'aggravation des sanctions pour des faits d'homicide et blessures involontaires, certains comportements dangereux (conduite avec un taux d'alcoolémie, non-port de la ceinture de sécurité et du casque, usage du téléphone portable) ainsi que pour les récidivistes et les multi-infractionnistes ;
 - l'instauration du permis probatoire pour les conducteurs novices.

2003

- 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.
- 31 mars : décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de trois points du permis au lieu d'un point) ainsi que pour l'usage du téléphone portable (retrait de deux points).
- 14 mai : décret relatif à l'extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds.
- 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire).
- 9 juillet : décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars.
- 11 juillet : décret prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004

- 1^{er} mars : mise en application du permis probatoire.
- Loi du 9 mars dite loi Perben II donnant un caractère délictuel à la conduite sans permis et au défaut d'assurance.
- 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.
- Décret du 30 mars d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance.
- 25 mars : décret relatif à l'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés ont attaché leur ceinture de sécurité.
- 20 octobre : états généraux de la sécurité routière.

2006

- 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.
- 29 novembre : décret prévoyant, à compter du 1^{er} janvier 2008, que chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie.

2007

- 2 février : décret étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux.
- Loi du 5 mars relative à la prévention de la délinquance et décret d'application du 9 mai relatif au permis de conduire prévoyant :
 - l'acquisition progressive du capital de 12 points par les conducteurs pendant la période probatoire du permis de conduire (trois ans ou deux ans pour ceux qui ont suivi un apprentissage anticipé de la conduite – AAC) ;
 - la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé pour solde de points nul ;
 - la possibilité d'obtenir, et non plus de solliciter, un nouveau permis au terme d'un délai de six mois d'invalidation ;

– la possibilité pour chaque titulaire du permis de conduire de connaître à tout moment son capital points à travers un accès sécurisé sur internet.

• 21 décembre : le président de la République réunit un conseil restreint de sécurité routière et fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012.

2008

• 30 juillet : décret portant diverses dispositions de sécurité routière telles que :

– l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30) ;

– le principe de prudence accrue du conducteur à l'égard des usagers les plus vulnérables ;

– des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes ;

– l'obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétro réfléchissant de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.



Index des sigles contenus dans le bilan

- AAA** : Accident avec alcool
- AAC** : Apprentissage anticipé de la conduite
- ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- AER** : Attestation d'éducation à la route
- AIS** : *Abbreviated injury scale*
- AMF** : Association des maires de France
- ANR** : Agence nationale de la recherche
- ANVAR** : Agence nationale de valorisation de la recherche
- ARH** : Agence régionale hospitalière
- ARVAC** : Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône
- ASA** : Accident sans alcool
- ASF** : Autoroute du sud de la France
- ASIL** : Aménagement de sécurité d'initiative locale
- ASR** : Attestation de sécurité routière
- ASSR** : Attestation scolaire de sécurité routière
- ATB** : Accidents, tués, blessés
- BAAC** : Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation
- BAU** : Bande d'arrêt d'urgence
- BEA-TT** : Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
- BH** : Blessés hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation
- BL** : Blessés légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation
- BOP** : Budget opérationnel de programme
- BSR** : Brevet de sécurité routière
- CACIR** : Centre automatisé des infractions routières
- CACEB** : Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment
- CAS** : Compte d'affectation spéciale
- CCMSA** : Caisse centrale de la mutualité sociale agricole
- CE** : Communauté européenne (depuis 1993, remplace la Communauté économique européenne (CEE))
- CEESAR** : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques
- CEPC** : Certificat d'examen du permis de conduire
- CERTU** : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
- CETE** : Centre d'études techniques de l'équipement
- CGEDD** : Conseil général de l'environnement et du développement durable
- CGIRSA** : Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles
- CGP** : Commissariat général du plan
- CHU** : Centre hospitalier universitaire
- CIECA** : Commission internationale des examens de conduite automobile
- CIL** : Crédits d'initiative locale
- CIR** : Centre d'information routière
- CISR** : Comité interministériel de la sécurité routière
- CMSR** : Chargé de mission sécurité routière
- CNAM** : Caisse nationale d'assurance-maladie
- CNAMTS** : Caisse nationale d'assurance-maladie des travailleurs salariés
- CNIR** : Centre national d'information routière
- CNIT** : Code national d'identification de type
- CNRACL** : Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales
- CNPR** : Conseil national des professions de l'automobile
- CNSR** : Conseil national de la sécurité routière
- CNT** : Centre national de traitement
- CPAM** : Caisse primaire d'assurance-maladie
- CRAM** : Caisse régionale d'assurance-maladie
- CRS** : Compagnies républicaines de sécurité
- CSA** : Contrôle-sanction automatisé
- CSPR** : Contrôle de sécurité des projets routiers
- CVS** : Corrigé des variations saisonnières
- DACG** : Direction des affaires criminelles et des grâces
- DAEI/SESP** : Direction des affaires économiques et internationales/Service économie, statistiques et prospective
- DCSP** : Direction centrale de la sécurité publique
- DDE** : Direction départementale de l'équipement

DGEC : Direction générale de l'énergie et du climat	ISL : Institut de sondages Lavalie
DGGN : Direction générale de la gendarmerie nationale	ITT : Interruption temporaire de travail
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	LAB : Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain
DGO : Document général d'orientation	LAVIA : Limiteur de vitesse s'adaptant aux vitesses autorisées
DGPN : Direction générale de la police nationale	LBA : Laboratoire de biomécanique appliquée
DHOS : Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins	LCPC : Laboratoire central des Ponts et Chaussées
DIR : Direction interdépartementale des routes	LIVIC : Laboratoire sur les interactions véhicule-infrastructure-conducteur
DISR : Délégation interministérielle à la sécurité routière	LOLF : Loi organique relative aux lois de finances
DLPAJ : Direction des libertés publiques et des affaires juridiques	LPC : Laboratoire de psychologie
DMAT : Direction de la modernisation et de l'action territoriale	MA : Département mécanismes d'accidents
DOM : Départements d'outre-mer	ODSR : Observatoire départemental de sécurité routière
DPICA : Direction du projet interministériel de contrôle automatisé	OMP : Officier du ministère public
DPJJ : Direction de la protection judiciaire de la jeunesse	ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière
DRAST : Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques	ORSR : Observatoire régional de sécurité routière
DRE : Direction régionale de l'équipement	OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques
DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement	ONU : Organisation des Nations unies
DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières	PAF : Police aux frontières
DUERP : Document unique d'évaluation des risques professionnels	PAP : Permis à points
EDA : Étude détaillée d'accident	PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière
EDSR : Escadron départemental de sécurité routière	PDU : Plan de déplacements urbains
EPST : Établissement public à caractère scientifique et technologique	PIB : Produit intérieur brut
FARE : Fédération des associations de la route pour l'éducation	PFUE : Présidence française de l'Union européenne
FFSA : Fédération française des sociétés d'assurances	PK : Point kilométrique
FNPC : Fichier national du permis de conduire	PLF : Projet de loi de finances
GO : Groupe opérationnel	PRAS : Plan régional d'aménagement de sécurité
IAL : Indicateur d'accidentologie locale	PRST : Plan régional santé au travail
IGA : Inspection générale de l'administration	PREDIT : Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité	PSRE : Prévention et sécurité en entreprise
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques	PV : Procès-verbal
INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale	PTAC : Poids total autorisé en charge
INSERR : Institut national de sécurité et de recherches	RATP : Régie autonome des transports parisiens
IRTAD : <i>International road traffic and accident database</i>	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

SDSED : Sous-direction de la statistique, des études et de la documentation

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

TPC : Terre-plein central

UBM : *United business media*

UE : Union européenne

UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique transport-travail-environnement

VAO : Verbalisation assistée par ordinateur

VL : Véhicule léger

VUL : Véhicule utilitaire léger