

La sécurité routière en France



Bilan de l'année 2009

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

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2010

Crédit photo couverture : F. CEPAS DSCR

ISBN : 978-2-11-008186-5

« 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. »

Remerciements

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

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 :

- la Direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) au ministère de l'Intérieur et spécialement Olivier Forget, chef de la section sécurité routière (*chapitres 3-6 et 3-7*) ;
- la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice et spécialement Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion (*chapitre 3-8*) ;
- l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) et spécialement Mireille Chiron, chercheuse à l'UMRESTE (*chapitre 3-9*) ;
- la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et spécialement Béatrice Gatterer, responsable d'études statistiques et actuarielles (*chapitre 2-9*).

La rédaction du présent document a été coordonnée par :

- Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire ;
- Christian Machu, secrétaire-général adjoint de l'Observatoire.

Ont participé à la rédaction :

- Serge Boyer, ONISR, chargé du suivi des données comportementales (*chapitres 1-2, 3-1, 3-2, 3-3 et 3-5*) ;
- Fabienne Dran, ONISR – secrétaire (mise en forme du document) ;
- Colette Décamme, ONISR, chargée du suivi du fichier national des accidents (*exploitations statistiques et chapitre 4-7*) ;
- Sophie Eisinger, chargée de mission relations extérieures, DSCR (relecture du document) ;
- Michèle Gonnet-Chaubet ONISR, chargé de mission « prospective et évaluation » (*chapitres 1-5, 1-6, 4-1, 4-4, 4-5 et 4-6*) ;
- Jean-Pascal Lavielle, ONISR, chargé de l'administration du portail « accidents » et du suivi de la conjoncture (*chapitres 1-3, 1-4, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-5, 2-6, 2,7, 2-8, 3-3, 3-4 et 4-2*) ;
- Joël Valmain, DISR – Conseiller technique auprès de la déléguée (*chapitre 1-6*).

Avertissement

Le document « La sécurité routière en France – bilan 2009 » est disponible en version électronique, consultable en ligne et téléchargeable depuis les pages Web de l'ONISR : www.securiteroutiere.gouv.fr.

Une mise en page ergonomique et interactive permet une navigation aisée dans le document et l'agrandissement des tableaux et des schémas. L'impression est facilitée ainsi que le téléchargement.

Le contenu de la version 2009 connaît quelques ajustements et quelques nouveautés par rapport à la précédente édition. Ont ainsi été introduits (ou réintroduits) :

- la distinction entre les données « France métropolitaine » et les données « Départements d'outre-mer », qui réapparaissent séparément dans les résultats détaillés. Dans les autres chapitres, les analyses sont réalisées le plus souvent à partir des données « France métropolitaine » (sauf mention contraire). Dans les données concernant le département de la Guadeloupe, restent comptabilisées les îles de Saint-Barthélemy et Saint-Martin (bien qu'elles aient accédé dès 2007 à un statut spécifique), ceci afin de préserver la comparabilité d'une année sur l'autre ;
- certaines données détaillées de l'accidentalité (pages couleur saumon de l'édition 2007), qui avaient disparu de la version 2008 et n'étaient disponibles qu'en ligne sous forme de tableur, ont été réintégrées dans la présente édition, dans une version complète (*annexe 4-7*) ;
- la distinction entre conducteurs et passagers (*chapitre 2-1*) ;
- la classe d'âge des 75 ans et plus, par division de la classe des 65 ans et plus (*chapitre 2-1 notamment*), car on observe une évolution très différenciée avant et après 75 ans, masquée jusqu'à présent par l'emploi d'une classe d'âge unique ;
- l'évolution de l'accidentalité en fonction de la cylindrée des motocyclettes (*chapitre 2-2*), et de façon plus générale la distinction la plus systématique possible entre cyclomoteurs (moins de 50 cm³) et motocyclettes (plus de 50 cm³) dans la plupart des chapitres ;
- une première analyse du bilan de la mortalité par catégories d'usagers selon le type d'accident (sans tiers / collision à deux selon la catégorie / collision multiple) (*chapitre 2-6*) ainsi que des données sur certains types spécifiques d'accidents (passages à niveau, véhicule à contresens) ;
- quelques éléments sur les accidents contre obstacle mobile, ajoutés au chapitre 2-7 ;
- une première exploitation de la rubrique « drogue » (*chapitre 3-4*), qui reste indicative et limitée dans la mesure où le taux de renseignement de la rubrique correspondante reste encore très faible en 2009 (le recours aux tests de dépistage sur les victimes restant encore trop rare).



Sommaire

1	I SYNTHÈSE GÉNÉRALE	7
	1-1 Synthèse de l'année.....	9
	1-2 Les grandes données de l'accidentalité	15
	1-3 L'analyse conjoncturelle	39
	1-4 Données d'exposition au risque d'accident	46
	1-5 L'action des pouvoirs publics	57
	1-6 Contexte européen et environnement international	76
2	II RÉSULTATS DÉTAILLÉS	95
	2-1 Évolution du nombre de victimes par classe d'âge	97
	2-2 Évolution du nombre de victimes par catégorie d'utilisateurs	102
	2-3 L'accidentalité des départements	111
	2-4 L'accidentalité des régions.....	118
	2-5 Évolution du bilan des accidents corporels par catégorie de réseaux et selon le milieu (urbain/rase campagne).....	122
	2-6 Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident	127
	2-7 Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles	133
	2-8 Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite.....	136
	2-9 La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel.....	145
	2-10 La responsabilité civile dans les accidents matériels et corporels	152
3	III LES USAGERS ET LEURS COMPORTEMENTSS	157
	3-1 Les vitesses pratiquées	159
	3-2 Les interdistances	170
	3-3 La ceinture de sécurité	173
	3-4 L'alcool et les autres psychotropes	179
	3-5 Le téléphone portable.....	195
	3-6 Les principales infractions au Code de la route	199
	3-7 Le permis à points	212

3-8	Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2008	
3-9	Les conséquences des accidents de la route sur la santé.....	239
4	IV ANNEXES	249
4-1	Études et recherches.....	251
4-2	Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière.....	266
4-3	La méthodologie des mesures de vitesses et d'interdistances	272
4-4	Les acteurs de la sécurité routière	274
4-5	Les grandes dates de la sécurité routière	285
4-6	Index des sigles contenus dans le document.....	294
4-7	Autres données sur les accidents corporels de la circulation France – Métropolitaine	299

Synthèse générale

Synthèse de l'année

BILAN FRANCE ENTIÈRE

Le bilan 2009 de la France entière (métropole et départements d'outre-mer – Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) s'établit comme suit :

- 74 409 accidents corporels dont 4 115 accidents mortels ;
- 4 443 personnes tuées à trente jours ;
- 93 993 personnes blessées dont 34 506 blessés hospitalisés.

Ce bilan est marqué, malgré une baisse du nombre des accidents corporels de 3,1 % et une baisse du nombre des personnes blessées également de 3 %, par une stabilité du nombre de personnes tuées (4 443 en 2009 comme en 2008).

Pour ce qui concerne spécifiquement les quatre départements d'outre-mer¹, le bilan 2009 est le suivant :

- 2 094 accidents corporels dont 159 accidents mortels ;
- 170 personnes tuées à trente jours ;
- 2 779 personnes blessées dont 1 183 blessés hospitalisés.

Le bilan sur ces quatre départements est favorable pour ce qui concerne le nombre d'accidents corporels (– 8,2 %), le nombre de personnes blessées (– 10,8 %) dont le nombre de personnes hospitalisées (– 2,6 %) alors que le nombre de personnes tuées augmente de 1,2 % (passant de 168 à 170).

Dans la suite de cette synthèse, seuls les résultats de la France métropolitaine seront commentés.

BILAN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Le bilan 2009 de la France métropolitaine s'établit ainsi :

- 72 315 accidents corporels dont 3 956 accidents mortels ;

1. Le bilan du département de la Guadeloupe inclut cette année encore celui des îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy (qui jouissent d'un statut de COM depuis juillet 2007), afin de préserver la comparabilité avec les années antérieures.

- 4 273 personnes tuées à trente jours ;
- 90 934 personnes blessées dont 33 323 hospitalisés.

Ce bilan marque une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2008 : 2,9 % pour le nombre d'accidents corporels, 3,1 % pour le nombre de blessés dont 4,7 % pour le nombre de blessés hospitalisés. Le nombre de personnes tuées, par contre, est pratiquement équivalent à 2008 (- 0,05 %, ce qui représente deux personnes tuées de moins) alors que le nombre d'accidents mortels (3 956) a, lui, augmenté de 0,5 %.

L'analyse conjoncturelle (*chapitre 1-3*) montre que l'année 2009 a été contrastée avec la poursuite de la tendance à la baisse de la mortalité jusqu'en mai, une tendance à la hausse ensuite jusqu'en novembre puis un retour à la baisse amorcée en décembre.

Malgré cette année stable, la mortalité annuelle sur les routes de France a été réduite de 44,8 % depuis 2002.

Le coût économique de l'insécurité routière a légèrement baissé en 2009 de 3,4 % (*chapitre 1-2*) grâce à la baisse de la gravité du nombre d'accidents et du nombre de personnes blessées. Il reste lourd pour la société : plus de 23,7 milliards d'euros sur l'année.

75 % des victimes tuées sur la route décèdent immédiatement sur les lieux de l'accident. 1,6 % des personnes hospitalisées décéderont du fait de leurs blessures dans les 30 jours. Pour chaque personne tuée sur la route, une autre conservera de graves séquelles à vie (*chapitre 3-9*).

On compte 79 000 vies épargnées depuis 2002 dans l'ensemble de l'Union européenne du fait des efforts de sécurité routière.

La France a contribué à ce résultat à hauteur de 29 %, soit 22 900 vies épargnées sur nos réseaux routiers. Bien que la France ait connu en 2009 un ralentissement des progrès de sécurité, la France présente un taux de personnes tuées par million d'habitants inférieur à la moyenne européenne (*chapitre 1-6*).

DANS LE DÉTAIL

Dans le détail, il faut noter principalement :

- L'évolution différenciée de la mortalité selon la classe d'âge (*chapitre 2-1*).

L'année 2009 a surtout été favorable aux 18-24 ans. Le nombre de personnes tuées de cette classe d'âge a baissé de 5,9 %. Toutefois, cette classe d'âge reste sur-représentée dans la mortalité routière. Elle représente 21,1 % des personnes tuées sur la route pour 8,9 % de la population.

L'année 2009 a été beaucoup moins favorable pour la classe d'âge des 15-17 ans avec une augmentation de 9,9 % du nombre de personnes tuées.

Ont également connu une année défavorable la classe d'âge des 65-74 ans (+ 4,9 %) et la classe d'âge des 25-44 ans (+ 1,8 %).

La qualité d'occupant est un élément d'analyse : 19,5 % des personnes tuées dans un accident avec un véhicule motorisé sont des passagers. 71,2 % des personnes tuées sur les routes sont des conducteurs d'un véhicule. Cette proportion atteint 28,5 % pour la classe d'âge des 18-24 ans, passagers dans un véhicule léger.

- L'évolution différenciée de la mortalité selon la catégorie d'usagers (*chapitre 2-2*)

Malgré un trafic en reprise² sur le réseau routier national, après la baisse notable de 2008 liée au contexte économique (*chapitre 1-4*), l'année 2009 a vu la mortalité routière d'ensemble, hors deux-roues, poursuivre sa tendance à la baisse initiée en 1972 (- 3,8 % de 2008 à 2009).

Mais le fait marquant de l'année 2009 est l'augmentation significative de la mortalité des deux-roues avec plus de 115 personnes tuées (+ 9,3 %), très concentrée sur le segment des motocyclettes hors scooters avec plus de 84 personnes tuées (+ 13,3 %).

Les chapitres 2-3 et 2-4 mettent en évidence la grande disparité de la mortalité routière entre départements et régions selon leurs paramètres socio-géographique. Toutefois, ces chiffres de l'accidentalité sont difficiles à analyser d'une année sur l'autre car ils peuvent être faibles en nombre et ils sont très volatils. De surcroît, l'évolution des trafics locaux peut fortement influencer sur ces résultats quoique les données précises à ce sujet fassent défaut (en particulier en ce qui concerne les deux-roues motorisés).

- Plus de deux tiers des personnes tuées sur les routes (70,7 %) le sont en rase campagne (*chapitre 2-5*). La rase campagne connaît une légère diminution du nombre de personnes tuées de 0,6 % entre 2008 et 2009. Ce nombre a diminué en sept ans de 46,6 % soit légèrement plus que la moyenne nationale (- 44,8 %).

Le milieu urbain connaît une hausse du nombre des personnes tuées de 1,4 % entre 2008 et 2009. Sur sept ans, ce nombre a diminué de 39,8 %.

85,2 % de la mortalité routière se produisent sur les routes communales ou départementales.

- Quant à la répartition de la mortalité selon le type d'accident (*chapitre 2-6*), près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident sans tiers (39,9 %). Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (40,6 %). Il s'agit, pour 20 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

Parmi les 496 piétons tués, dans plus d'un cas sur deux (55,2 %), le piéton est heurté par un véhicule léger, dans 14,7 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 11,9 % par un véhicule utilitaire.

Parmi les 162 cyclistes tués, le cycliste est heurté dans 45,1 % des cas par un véhicule léger, dans 17,9 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 7,4 % par un véhicule utilitaire.

². De + 1,2 % sur le réseau routier national (RRN).

Parmi les 299 cyclomotoristes tués, le cyclomotoriste est heurté dans 39,5 % des cas par une voiture de tourisme, dans 7,3 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 6 % par un véhicule utilitaire.

Enfin parmi les 888 motocyclistes tués, le motocycliste est heurté dans 39 % des cas par une voiture de tourisme et dans 6,6 % des cas pour un véhicule utilitaire.

77 accidents corporels se sont produits au droit d'un passage à niveau avec un bilan de 25 personnes tuées (un piéton, un cycliste, quatre cyclomotoristes, 2 motocyclistes, seize automobilistes et un usager en véhicule utilitaire) et 85 personnes blessées parmi les usagers de la route.

On a également dénombré 1 176 véhicules impliqués dans un accident corporel où un véhicule circulait à contre-sens avec un bilan de 68 personnes tuées et 892 personnes blessées

Plus d'une personne sur trois est tuée à la suite d'un accident contre un obstacle fixe. 12 % des personnes tuées en 2009 sur les routes l'ont été plus particulièrement contre un arbre. Cette proportion n'a pratiquement pas évolué depuis dix ans malgré les efforts entrepris en la matière (*chapitre 2-7*).

Concernant les obstacles mobiles, les collisions contre des animaux ont fait 285 victimes en 2009 (dans 40 % des cas, il s'agissait d'un animal domestique) soit 12 personnes tuées et 298 personnes blessées.

- La part des conducteurs sans permis impliqués dans un accident mortel est en progression constante de 1999 à 2009 passant de 2,3 % à 4,5 % (*chapitre 2-8*). On estime que 410 000 conducteurs, parmi les 37,5 millions de conducteurs circulant régulièrement ou occasionnellement, circulent sans permis.
- Le chapitre 2-9 met en évidence que 59 % des conducteurs de plus de 75 ans (contre environ 39 % des conducteurs entre 45 et 64 ans) sont présumés responsables en cas d'accident corporel. Ce pourcentage monte à 70 % en cas d'accident mortel, soit 2 % de plus que la classe des 18 à 24 ans.

Par catégorie d'usagers, au-dessus de la moyenne de 41,3 % des responsables dans les accidents corporels se situent les conducteurs de véhicules légers (45,6 %) et en premier les cyclomotoristes (46,6 %).

AU NIVEAU DES COMPORTEMENTS

Au niveau des comportements, il faut noter principalement :

- La baisse de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme, tous réseaux et toutes limitations confondues, se poursuit en 2009 (*chapitre 3-1*).

Cette vitesse moyenne passe de 80,6 km/h en 2008 à 80,1 km/h en 2009. Depuis 2002, c'est une réduction de plus de 10 km/h (- 11,7 %) qui a été obtenue, ce qui représente un effort considérable avec un résultat impressionnant de réduction de la mortalité.

En ce qui concerne les observations des dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée, pour les véhicules de tourisme, ils étaient supérieurs à 40 % il y a dix ans pour être ramenés à moins de 20 % en 2004. En 2009, ils passent sous les 10 % (9,1 %).

La baisse des dépassements de plus de 10 km/h ne marquent pas les mêmes progrès pour les motocyclistes. Elles ont certes été réduites pratiquement de moitié depuis 2002 mais restent supérieures à 20 % en 2009 (24,4 %).

Parmi les 3 956 accidents mortels de 2009, la vitesse (vitesse inappropriée aux circonstances et/ou dépassement de la vitesse maximale autorisée) reste toujours la cause majeure de la mortalité routière. Si tous les conducteurs avaient seulement respecté les limitations de vitesse, au moins 760 vies auraient pu être épargnées en 2009 (17,9 % de l'ensemble de la mortalité routière).

- Les distances de sécurité restent mal respectées (*chapitre 3-2*). Dans le trafic dense, 50 % des conducteurs ne laissent pas les deux secondes réglementaires avec le véhicule qui les précède. Or près de 300 personnes ont été tuées en 2009 dans une collision par l'arrière ou en chaîne.
- Le taux du port de la ceinture à l'avant atteint depuis quelques années pratiquement les 100 %. Cependant, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme s'est légèrement détérioré en 2009, passant de 98 % en 2008 à 97,6 %, dégradation essentiellement mesurée dans les très grandes agglomérations. Plus de 300 vies auraient pu être sauvées en 2009 grâce au port systématique de la ceinture, notamment aux places situées à l'arrière, où le taux de port ne s'est pas amélioré en 2009 : 84,9 % contre 84,5 % en 2008 (*chapitre 3-3*).
- 30 % des personnes tuées sur la route le sont dans un accident en présence d'un taux d'alcool supérieur au taux légal (taux positif). Si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, 1 200 vies (28,2 %) dans l'absolu auraient pu être épargnées en 2009. 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. Dans plus de 90 % des accidents mortels avec un taux d'alcool positif, le conducteur « alcoolisé » est un homme.

En 2009, la proportion des conducteurs de la catégorie d'âge 18-24 ans dans les accidents mortels avec taux d'alcool positif est de 22,7 %, tout comme celle des 25-44 ans. On remarque aussi la présence plus fréquente d'alcool dans les accidents mortels concernant les cyclomotoristes (35,1 %) (*chapitre 3-4*).

- L'inattention et le défaut de vigilance sont des causes majeures d'accidents. Les méfaits de l'utilisation du téléphone portable le démontrent. Les résultats des observations menées en 2009 montrent que l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant n'est pas une pratique rare (*chapitre 3-5*) : en moyenne dans la circulation à un instant *t*, 2,3 % des usagers se trouvent en infraction avec cette règle du code de la route.
- En dix ans, le nombre des délits routiers constatés a doublé (*chapitre 3-6*) ; de nouveaux délits ayant été créé et des contraventions de cinquième classe étant transformés en délit. Parmi les 561 864 délits enregistrés en 2009, 30,5 % constituent des infractions relatives à l'alcoolémie au volant. Quant aux contraventions, leur nombre (20 789 323) augmente en 2009 de 1,8 %

essentiellement par l'augmentation du nombre d'infractions à la vitesse enregistrées dans le cadre des contrôles automatiques et traditionnels. Avec 9 861 254 contraventions enregistrées, le contrôle automatisé et le contrôle traditionnel de la vitesse représentent 47,4 % de l'ensemble des contraventions.

- Près de 6 millions d'infractions ont été sanctionnées d'un retrait de points en 2009 soit l'équivalent d'un peu plus de 9 millions de points retirés (*chapitre 3-7*).

En 2009, le nombre d'infractions sanctionnées d'un retrait de points augmente d'à peine 0,2 % et le nombre de points retirés baisse pour la deuxième année consécutive, de 2 % par rapport à 2008, à comparer avec les progressions des années antérieures : + 19,3 % en 2007, + 7 % en 2006, + 16 % en 2005 et + 44 % en 2004.

92 174 permis de conduire ont ainsi été invalidés pour solde nul, soit une réduction pour la première fois depuis dix ans (de 6 % par rapport à 2008). Dans le même sens, on constate que le nombre de stages volontaires qui permettent de récupérer 4 points est en baisse de 7 %.

À l'opposé, 2 356 756 conducteurs ont récupéré tous leurs points, soit une hausse, de 32 %.

- Près de 42 % des condamnations prononcées en 2008 pour délits et contraventions de 5^e classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière (*chapitre 3-8*).

59 % de ces condamnations prononcées sanctionnent un manquement aux règles de la conduite dont 87,5 % concernent une conduite en état alcoolique (4 % de plus qu'en 2007).

Les condamnations pour homicides involontaires sont en baisse depuis 2002 dans les mêmes proportions que la baisse de la mortalité enregistrée pendant la même période. En 2008, on en dénombrait 1 120, soit 28 % des accidents mortels.

Les grandes données de l'accidentalité

Ce chapitre regroupe les données de l'accidentalité les plus permanentes sur la France métropolitaine. Elles sont pour la plupart détaillées dans les chapitres suivants ou dans l'annexe « autres données de l'accidentalité ».

SUIVI DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE À LONG TERME

La mesure objective de la sécurité routière se reflète dans la fréquence des accidents et leur gravité. Les chiffres des accidents sont par nature sujets à des variabilités probabilistiques. En conséquence, c'est dans le suivi à long terme qu'il est possible de mesurer les progrès obtenus.

Le graphe qui suit donne l'évolution du nombre de personnes tuées de 1970 à 2009 (personnes tuées à 6 jours jusqu'en 2004 puis à 30 jours) en pointant quelques grandes dates de la sécurité routière (*chapitre 4-4*).

Entre 1972 – l'année de mortalité routière maximale (16 545 personnes tuées à 6 jours soit 17 587 personnes tuées à 30 jours) – et 2001 (7 720 personnes tuées à 6 jours soit 8 253 personnes tuées à 30 jours), la baisse moyenne annuelle du nombre des tués est de 2,7 %. 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 7,5 % avant de ralentir de nouveau en 2009 où l'on constate une quasi-stagnation (- 0,05 %).

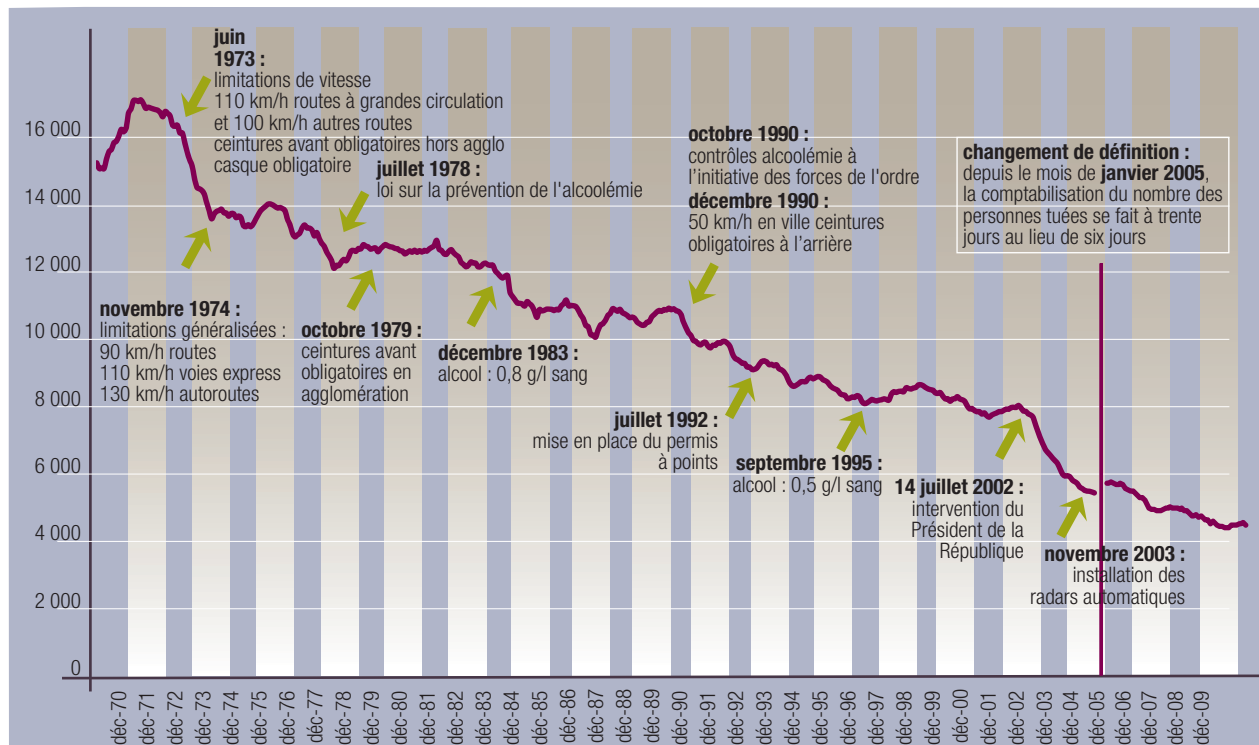
Depuis 1972, la baisse de la mortalité a été de 75,7 %.

Le graphe ci-dessous compare cette évolution (personnes tuées à 30 jours) à partir de 1953 au regard d'un certain nombre d'indicateurs d'exposition au risque : le parc circulant, le trafic (l'indice de circulation sur le réseau routier national) et le nombre d'habitants.

Le tableau donné plus loin présente le bilan chiffré des vingt dernières années.

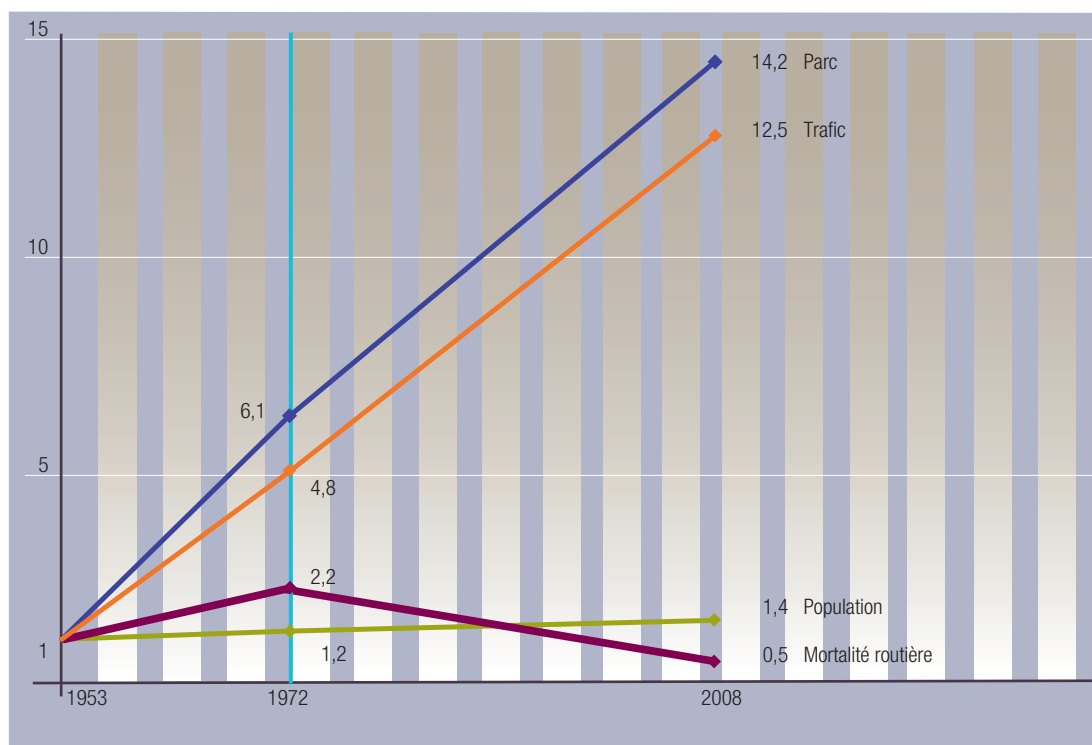
Les données nationales ne comportent aucune information sur les séquelles des blessés, mais sur la base des données locales du Registre du Rhône, il y aurait sensiblement autant de blessés très graves avec de lourdes séquelles que de personnes tuées (*chapitre 3-9*).

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES (à 30 jours) EN FRANCE MÉTROPOLITAINE (moyenne glissante sur 12 mois)



Source : ONISR.

ÉVOLUTION DEPUIS 1953 (base 1) DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE ET DE DONNÉES D'EXPOSITION AU RISQUE



Source : ONISR.

RAPPEL DU BILAN DE 1989 À 2004 (FRANCE MÉTROPOLITAINE)

	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Personnes tuées à 6 jours		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
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	4 766	5 232	- 8,7	17 435	91 292	108 727	- 6,2	5,58

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN DE 2004 À 2009 (FRANCE MÉTROPOLITAINE)

	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
2004 Recalculé*	85 390	- 5,4		5 593				108 366*		6,55
2005	84 525	- 1,0	4 857	5 318	- 4,9	39 811	68 265	108 076	- 0,3	6,29
2006	80 309	- 5,0	4 326	4 709	- 11,5	40 662	61 463	102 125	- 5,5	5,86
2007	81 272	1,2	4 265	4 620	- 1,9	38 615	64 586	103 201	1,1	5,68
2008	74 487	- 8,3	3 933	4 275	- 7,5	34 965	58 833	93 798	- 9,1	5,74
2009	72 315	- 2,9	3 956	4 273	- 0,05	33 323	57 611	90 934	- 3,1	5,91

* La définition des victimes de la route a été modifiée en 2004. Pour la période avant 2005, le nombre des personnes tuées à trente jours peut être estimé en multipliant le nombre de personnes tuées à 6 jours par le coefficient d'ajustement de 1,069. Cette conversion ne peut être faite pour obtenir le nombre de blessés hospitalisés et le nombre de blessés légers à défaut de disposer d'un coefficient d'ajustement pour ces deux indicateurs. Le nombre de personnes tuées et le nombre total de blessés pour l'année 2004 ont été recalculés en conséquence.

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES CATÉGORIES D'USAGERS

Les enjeux

En sept ans, la répartition des personnes tuées par catégorie d'usagers a essentiellement évolué pour les usagers circulant en motocyclette (deux-roues motorisés au-delà de 125 cm³ de cylindrée).

La part de ces usagers dans le total du nombre de personnes tuées a augmenté de plus de 55 % tandis que le parc des motocyclettes circulant dans le trafic a progressé de l'ordre de 32,6 %. Une personne tuée sur cinq en 2009 a été en un occupant d'une motocyclette.

Dans le même temps, la part de la mortalité des usagers des véhicules légers a baissé de plus de 10 points alors que le parc des véhicules légers circulant a augmenté d'environ 7,9 %.

PART DES PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Personnes tuées	2002	2009
Piétons	11,3 %	11,6 %
Cyclistes	2,9 %	3,8 %
Cyclomotoristes	5,1 %	7,0 %
Motocyclistes	13,4 %	20,8 %
Usagers VL*	63,5 %	50,5 %
Usagers VU**	1 %	3,4 %
Usagers PL***	1,7 %	1,3 %
Autres usagers****	1,1 %	1,6 %

* La catégorie « véhicule léger » regroupe les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires de PTAC inférieur à 1,5 tonnes.

** La catégorie « véhicule utilitaire » (VU) regroupe les véhicules utilitaires seuls (PTAC compris entre 1,5 et 3,5 tonnes) et les VU avec remorque ou caravanes.

*** La catégorie « Poids lourds » (PL) regroupe des PL de plus de 3,5 tonnes ainsi que les tracteurs routiers avec ou sans remorque.

**** La catégorie « autres usagers » regroupe principalement les voiturettes, les tracteurs agricoles et les transports en commun (autocars et autobus).

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les risques

Le risque d'être tué par kilomètre parcouru est très différent selon la catégorie d'usagers. Son évaluation est une approximation sachant que les données sur les volumes de trafic annuel sont imparfaitement connues, particulièrement pour ce qui concerne les deux-roues (*chapitre 1-4*).

Néanmoins, il s'avère que le risque pour les usagers de motocyclette (conducteurs et passagers) est le plus important. Il est pratiquement vingt-cinq fois supérieur (24,5) à celui des occupants d'une voiture de tourisme.

La part du trafic motocycliste (rapportée à l'ensemble des trafics de véhicules à moteur) est estimée à 1,2 % du trafic alors que les motocyclettes constituent 14,0 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, 14,7 % dans les accidents mortels et que les motocyclistes représentent 20,8 % des personnes tuées (et 23,5 % des personnes tuées en véhicules à moteur).

Plus de 50 % des usagers tués en motos ont entre 25 et 44 ans.

Les accidents de motos sont essentiellement concentrés dans deux régions : la région Île-de-France et la région PACA qui représentaient en 2009, 55,7 % du total des accidents de motocycliste, contre 38,3 % des accidents de VL.

ESTIMATION DU RISQUE PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN 2009 (CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

	Conducteurs et passagers tués dans le véhicule	Conducteurs et passagers tués par milliard de véhicules x km	Risque relatif
Cyclomotoristes	299	124,6	22,7
Motocyclistes	888	134,5	24,5
Usagers VL	2 160	5,5	1
Usagers PL	54	2,3	0,4

Sources : ONISR, fichier des accidents et 47^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation.

Le risque pour les cyclomotoristes (conducteurs et passagers) est également important. Il serait vingt-deux fois supérieur à celui des usagers de véhicules légers (22,7).

Le cyclomoteur est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans. Ceux-ci représentent 41 % des cyclomotoristes tués en 2009.

Le risque des usagers de véhicules légers diminue régulièrement depuis 2002 passant de 9 à 5,5 en 2009. Il est nettement supérieur à celui des usagers voyageant dans un transport en commun.

Les poids lourds représentent 4,5 % du trafic (kilomètres parcourus). Seulement 3,2 % de ces véhicules sont impliqués dans les accidents corporels mais 8,7 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru, moins impliqués, mais les accidents qui les impliquent sont plus graves : ils représentent 11,9 % des personnes tuées et seulement 1,3 % des occupants du PL.

Ainsi, le risque d'être tué pour un usager d'un poids lourd est plus de deux fois moins important (2,5 fois) que pour un usager d'un véhicule de tourisme. Par contre, le risque pour un usager de la route d'être tué par un poids lourd (*tableau ci-dessous*) est beaucoup plus important (21,7) soit près de trois fois supérieur au risque d'être tué par un véhicule de tourisme.

ESTIMATION DU RISQUE D'ÊTRE TUÉ PAR CATÉGORIE DE VÉHICULE

	Usagers tués dans un accident impliquant au moins un véhicule de la catégorie	Usagers tués par milliard de véhicules x km	Risque relatif
Cyclomoteurs	323	134,6	17
Motocyclettes	934	141,5	17,9
Véhicule léger	3 141	7,9	1
Poid lourd	507	21,7	2,7

Source : ONISR.

L'estimation du risque encouru par un cycliste ne peut être estimée globalement avec précision car on ne dispose d'aucun chiffre fiable quant au kilométrage parcouru à bicyclette. Selon certaines

enquêtes ménages (Grenoble, Lille) ce risque serait une fois et demi à deux fois supérieur à celui des usagers de véhicules légers.

On sait néanmoins que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisirs et des vélos urbains. À titre d'illustration, on peut observer que les ventes de vélo tout terrain (VTT), adultes et enfants, vélo tout chemin (VTC), bicycle motocross (BMX) et bicross représentent plus de 65 % des ventes totales de bicyclettes (sur 3,1 millions de vélos vendus en France en 2009). Par ailleurs on assiste au développement du vélo à assistance électrique (VAE) dont 23 700 unités ont été vendues en France en 2009 contre 15 300 en 2008 et 9 700 en 2007. Enfin, nombre de grandes villes développent des systèmes de vélo en libre-service.

On constate une augmentation du nombre de cyclistes tués pour la deuxième année consécutive (2008 : + 1,9 % et surtout 2009 : + 9,5 %). Mais ces écarts restent faibles en valeur absolue (14 cyclistes tués de plus en 2009) et difficiles à interpréter en l'absence totale de données d'exposition.

Un peu plus d'un tué sur dix (11,6 %) est un piéton. Parmi les différentes classes d'âge, les personnes âgées de plus de 75 ans sont particulièrement exposées. Plus d'un piéton tué sur trois a plus de 75 ans (40,7 %). Les accidents de piétons ne sont pas qu'un phénomène urbain : 28 % des piétons tués le sont en dehors des agglomérations.

L'âge du véhicule

L'enquête annuelle 2008 sur le parc automobile des ménages¹ précitée montre que les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent près de 30 % du total des kilomètres parcourus. L'exploitation du fichier national des accidents montre qu'ils sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. De ces données, on peut en déduire que le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de la circulation avec un véhicule de moins de 4 ans est 2 fois moins élevé que pour un véhicule de plus de 8 ans, la différence étant encore plus forte pour les accidents corporels (2,2).

Une explication de ce constat serait l'âge des conducteurs dont on sait qu'il influe fortement sur le risque d'avoir un accident. Le premier véhicule d'un jeune conducteur est souvent un véhicule d'occasion. L'autre explication est rattachée aux progrès dans la conception des nouveaux véhicules.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER

En fonction du sexe

1 041 personnes du sexe féminin ont perdu leur vie sur les routes en 2009 (24,4 % de la mortalité) : 20,4 % en tant que piéton (42,7 % des piétons tués sont des femmes), 33,9 % en tant que passagère.

Cette répartition est différente chez les hommes respectivement avec 8,8 %, et 11,6 %.

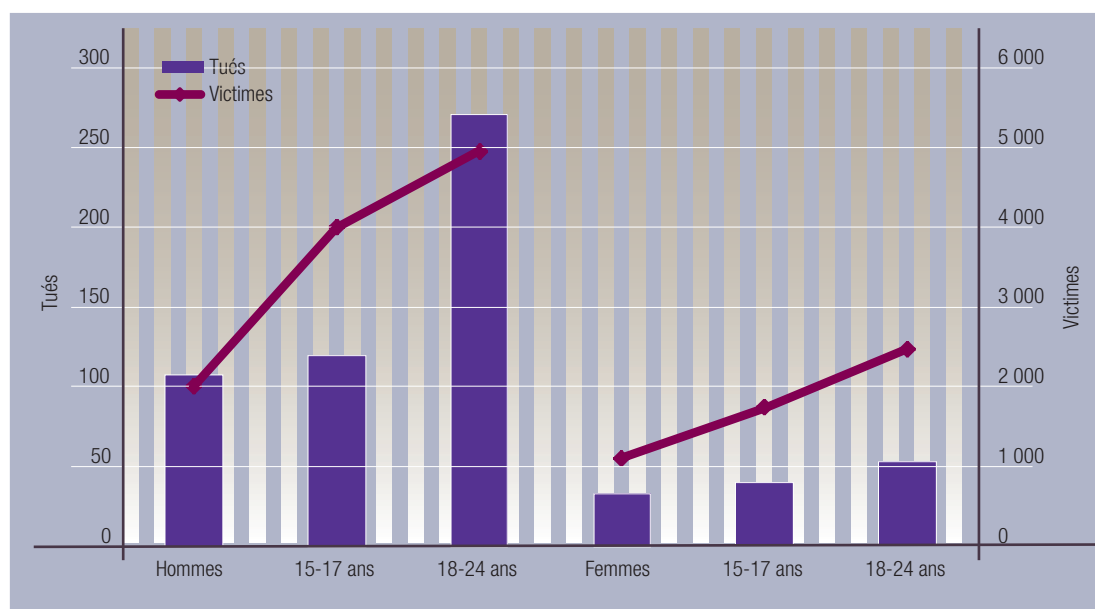
1. Enquête annuelle SOFRES.

Par contre, la part des conducteurs de véhicules légers dans la mortalité masculine est du même ordre que celle des conductrices dans la mortalité féminine : respectivement 36,6 % et 36,8 %.

Mais c'est dans la mortalité des motocyclistes qu'apparaît une très forte spécificité masculine (25 % des hommes tués sont des motocyclistes et seulement 1,8 % pour les femmes).

Le nombre d'hommes tués sur les routes est 3,3 fois supérieur à celui des femmes par million d'individu. Ce facteur est encore plus important si l'on considère la classe d'âge des 18-24 ans (facteur 5).

NOMBRE DE VICTIMES ET DE PERSONNES TUÉES EN 2009 PAR MILLION D'INDIVIDUS (recensement 2008)
PAR CLASSE D'ÂGE ET PAR SEXE



Source : ONISR.

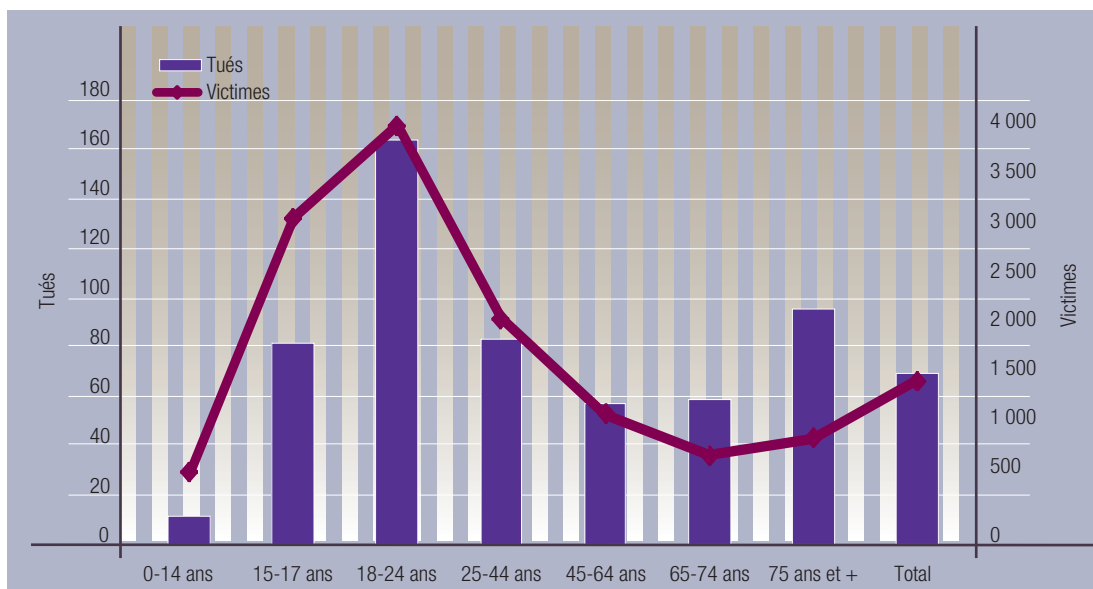
Ces différences entre sexe et selon les classes d'âge peuvent s'expliquer :

- par des répartitions démographiques différentes qui expliqueraient par exemple une prédominance des femmes en tant que piétons (proportion des femmes de plus de 75 ans) ;
- par un accès à la conduite moindre pour les femmes qui expliquerait leur prédominance en tant que passagère (particulièrement dans la classe d'âge des 18-24 ans) ;
- par un comportement à risque plus important chez les conducteurs hommes. Par exemple, les conducteurs masculins représentent 72,8 % des conducteurs dans les accidents corporels au taux d'alcool supérieur au taux légal et 92 % dans les accidents mortels (*chapitre 3-4*).

En fonction de l'âge et de la catégorie d'utilisateurs

Rapporté à la population, on constate l'importance du risque pour les jeunes de 18 à 24 ans et la plus forte gravité des accidents des plus de 75 ans.

NOMBRE DE VICTIMES ET DE PERSONNES TUÉES EN 2009 PAR MILLION D'INDIVIDUS (recensement 2008)
DANS LA CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR.

Chaque classe d'âge ayant des pratiques de déplacement différentes, l'analyse par catégorie d'utilisateurs apporte des enseignements

La classe d'âge des 0 à 14 ans sont des usagers vulnérables. Ils sont tués pour 62,3 % en tant que passagers et pour 30,3 % en tant que piétons ou cyclistes (données 2009).

La route est la première cause répertoriée de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (36 % des décès pour les jeunes hommes de 15-24 ans et 23 % pour les jeunes femmes dans la même classe d'âge)².

Il convient de distinguer en sécurité routière les deux classes d'âge : 15-17 ans et 18-24 ans.

Près d'un jeune sur deux de la classe d'âge des 15-24 ans tué sur les routes l'est en cyclomoteur soit 57,9 % des cyclomotoristes tués dont 29,4 % rien que pour la classe des 15-17 ans.

Les jeunes de la classe d'âge des 18-24 ans représentent en 2009, 8,9 % de la population mais 21,1 % des personnes tuées sur la route. Près d'un jeune de 18-24 ans sur trois (60,7 %) est tué dans un véhicule léger dont près d'un sur trois (31,1 %) est un passager. Cette classe d'âge représente 24,1 % des conducteurs de véhicules légers tués.

Plus d'un motocycliste tué sur deux (53,5 %) appartient à la classe d'âge des 25-44 ans. Plus d'un cycliste tué sur deux a entre 45 et 74 ans (respectivement 35,2 % pour la classe des 45-64 ans et 19,1 % pour la classe d'âge des 65-74 ans).

La classe d'âge des plus de 75 ans paient un très lourd tribut en tant que piétons (40,7 % des piétons tués).

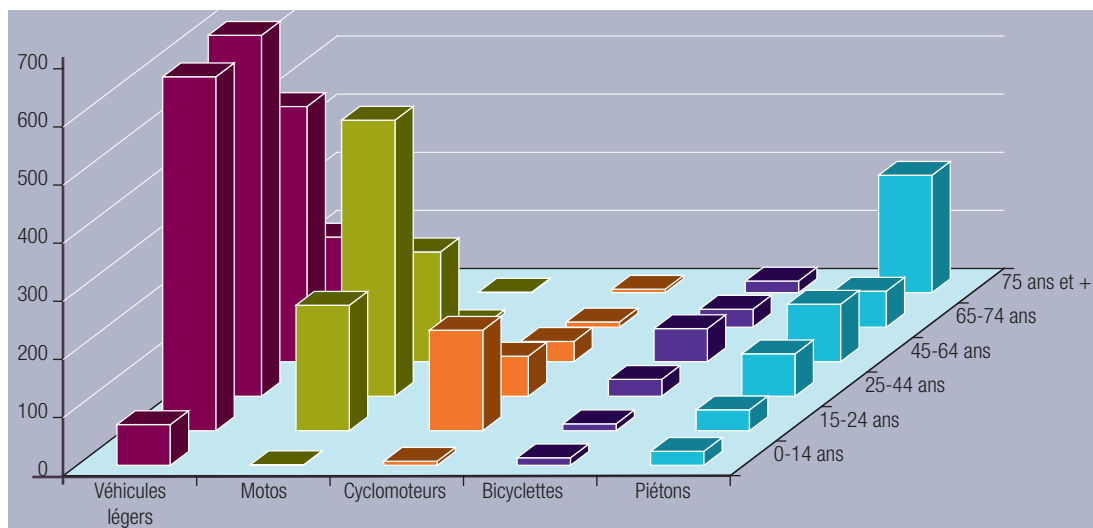
2. Données INSERM 2007.

% D'USAGERS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE

	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	Total
Piétons	4,8 %	2,0 %	5,2 %	14,7 %	20,0 %	12,6 %	40,7 %	100 %
Bicyclettes	8,0 %	3,1 %	4,3 %	17,9 %	35,2 %	19,1 %	12,3 %	100 %
Cyclomoteurs	2,3 %	29,4 %	28,5 %	23,1 %	11,7 %	3,0 %	2,0 %	100 %
Motocyclettes	0,1 %	2,0 %	22,3 %	53,5 %	21,3 %	0,7 %	0,1 %	100 %
Véhicules légers	3,2 %	2,9 %	25,3 %	28,8 %	20,3 %	7,2 %	12,3 %	100 %

Source : ONISR.

DISTRIBUTION DES PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LEUR CLASSE D'ÂGE EN 2009 (hors âge indéterminé)



Source : ONISR.

Autres caractéristiques importantes

■ Le nombre d'occupants

Le nombre d'occupants par véhicule léger était en 2009 (*mesures ONISR*) en augmentation sur pratiquement tous les réseaux. En moyenne, ce nombre d'occupants était de l'ordre de 1,52 (contre 1,56 en 2008) sur l'ensemble du réseau de rase campagne avec très peu de différences entre les autoroutes, les routes nationales et les routes départementales. Il passe de 1,46 en semaine à 1,77 pendant les week-ends.

Près d'un tué sur trois (27,5 %) dans un véhicule léger est un passager. Ce ratio varie suivant les classes d'âge (*chapitre 2-1*).

■ Le nombre de personnes tuées par accident mortel

Sur 3 961 accidents mortels dénombrés en 2009 :

- 3 402 comptaient une personne tuée (86 %) ;
- 233 comptaient deux personnes tuées (5,9 %) ;
- 27 comptaient trois personnes tuées (0,7 %) ;
- 6 comptaient quatre personnes tuées (0,0 %) ;
- 3 comptaient plus de quatre personnes tuées (0,0 %).

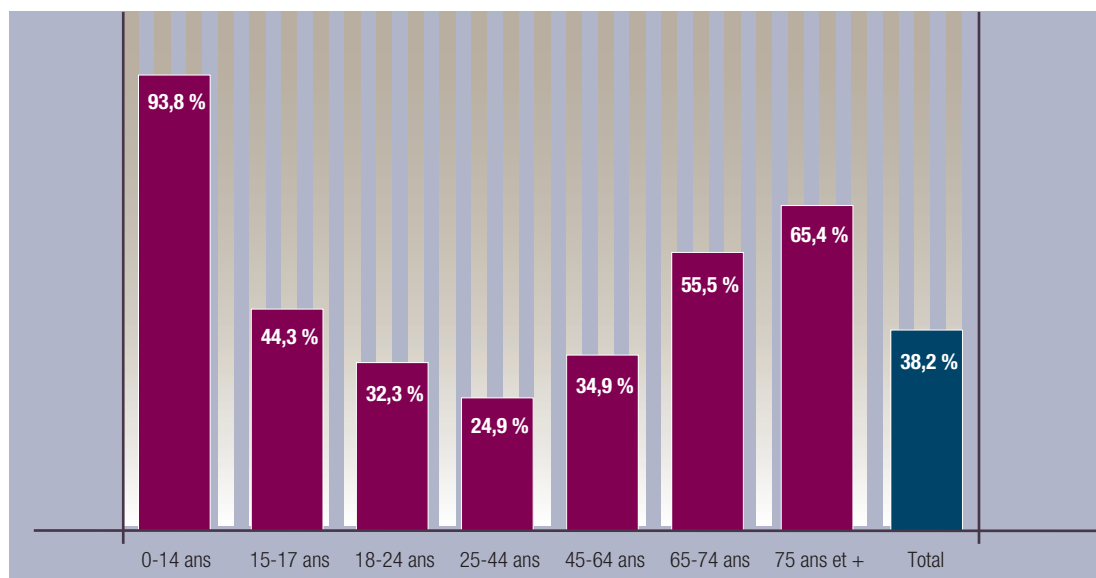
La moyenne se situe à 108 personnes tuées pour 100 accidents mortels. Elle était de 118 en 2002 et de 121 en 1972.

■ Les victimes vulnérables

38,2 % des victimes de la route ne sont pas des conducteurs motorisés (32,9 % des personnes tuées) : ce sont soit des piétons, soit des cyclistes, soit des passagers de véhicules motorisés. Elles sont à ce titre considérées comme des usagers vulnérables.

La répartition de ces victimes (personnes tuées ou blessées) vulnérables est très différente suivant l'âge.

RÉPARTITION DES VICTIMES (PERSONNES TUÉES OU BLESSÉES)
VULNÉRABLES SUIVANT L'ÂGE EN 2009



Source : ONISR.

■ L'ancienneté du permis

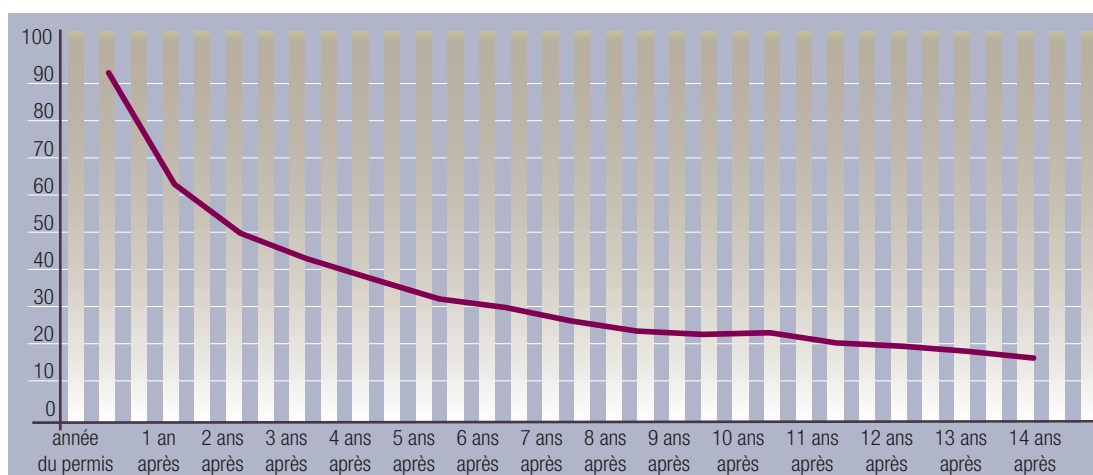
L'enquête annuelle 2008 sur le parc automobile des ménages précitée permet d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à plus de 40 millions et celui des conducteurs

circulent régulièrement ou occasionnellement à 37,5 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire ont déclaré ne jamais conduire, 82,6 % conduisent de façon régulière et 10,4 % occasionnellement. Plus de la moitié des 18-24 ans (53,8 %) est titulaire du permis B (voiture de tourisme). Parmi eux, 9 sur dix ne conduisent pas régulièrement.

Le manque d'expérience de la conduite représente un facteur de risque important qui concerne plus fortement les conducteurs novices automobilistes ou motocyclistes.

Sur le graphe ci-dessous, on constate, plus particulièrement dans la classe d'âge des 18-24 ans, que pour les permis B (voiture), le risque d'être impliqué dans un accident corporel diminue progressivement avec l'expérience du conducteur.

TAUX DE CONDUCTEURS DE 18-24 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN 2009 POUR 10 000 CONDUCTEURS DE CETTE CLASSE D'ÂGE EN FONCTION DU NOMBRE D'ANNÉES APRÈS L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE B



Source : ONISR.

Ainsi pour les conducteurs à la fois jeunes et novices, le risque d'être impliqué dans un accident corporel est maximal au cours de la première année de conduite, et il faut attendre 5 années après l'obtention du permis pour le diviser par trois et 7 années pour le diviser par 4.

■ Les motifs du trajet

En 2009, 15,9 % des conducteurs (482 parmi les 3 039) ont été tués lors de leur déplacement domicile-travail et 3,6 % (109) lors d'une utilisation professionnelle du véhicule.

Ainsi, 13,9 % de la mortalité routière peuvent être classés dans les accidents du travail (sans compter les éventuels piétons et passagers qui seraient également dans cette situation).

Au total, selon les statistiques de la Caisse nationale d'assurance-maladie, près de deux accidents mortels du travail sur trois sont des accidents de la route.

■ La proximité du déplacement

La distance kilométrique entre domicile et lieu de l'accident n'est pas une donnée disponible, mais on constate qu'environ 75 % des victimes tuées le sont à proximité de leur domicile (piétons ou occupants d'un véhicule immatriculé dans le département de l'accident).

■ Les véhicules immatriculés à l'étranger

Sur le territoire national, les véhicules légers et véhicules utilitaires légers immatriculés à l'étranger représentent 2,0 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels alors que leur part dans la circulation est de l'ordre de 5 %.

Les poids lourds étrangers représentent 13 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels, ce qui est très inférieur à leur part dans le trafic poids lourds (24 %).

Les motocyclettes immatriculées à l'étranger, quant à elles, représentent 3,2 % des motocyclettes impliquées dans les accidents mortels. Leur part dans le trafic est inconnue.

LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseaux (*chapitre 2-5*)

Près de deux personnes sur trois décèdent sur une route départementale. Ce réseau est constitué majoritairement de routes de rase campagne aux caractéristiques réduites (*chapitre 3-1*).

	Part du kilométrage*	Part du trafic	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	0,8 %	19,1 %	5,4 %	5,3 %
RN	0,9 %	15,0 %	6,1 %	9,5 %
RD	36,7 %	39,5 %	32,6 %	64,6 %
Autres**	61,2 %	26,3 %	56,0 %	20,6 %

*données 2010.

**essentiellement réseau urbain.

Source : SETRA – ONISR.

A contrario, le réseau autoroutier offre par conception un niveau de sécurité qui se traduit par un faible taux d'accidents : 13,4 accidents par 100 millions de km parcourus (53 pour les routes nationales y compris les voies rapides urbaines) (*chapitre 1-4*).

La rase campagne. Les routes de rase campagne sont caractérisées par une fluidité du trafic qui permettent des vitesses élevées. Elles représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité routière avec 64,6 % du total des personnes tuées sur les routes.

Parmi les grands facteurs des décès en relation avec l'aménagement de l'infrastructure des routes figurent les obstacles fixes : 1 233 personnes tuées contre obstacles fixes en 2009 dont 444 contre

des arbres. Les EDA³ ont montré l'importance pour remédier à bon nombre de ces accidents de disposer d'accotements qui jouent le rôle zones de récupération, notamment dans les virages.

Le milieu urbain. Le nombre d'accidents corporels en milieu urbain est beaucoup plus important qu'en rase campagne (70 % de l'ensemble des accidents corporels). Ce milieu concentre 93,7 % des accidents impliquant un piéton, 87,7 % des accidents impliquant un cyclomoteur, 86 % des accidents impliquant au moins une bicyclette.

Du fait des vitesses pratiquées nettement moins élevées qu'en rase campagne, ces accidents présentent une mortalité moins importante (30 % de l'ensemble de la mortalité).

Ces accidents présentent cependant une gravité importante puisque 52 % des personnes hospitalisées le sont à la suite d'un accident en milieu urbain. C'est ainsi que si le risque d'être tué par kilomètre parcouru est comparable en milieu urbain à celui relevé en rase campagne, le risque d'être blessé est 5 fois supérieur. En ville, la densité du trafic en relation avec la vitesse praticable joue également puisqu'on observe que la gravité de l'accidentalité diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération.

Le nombre de personnes tuées en milieu urbain par catégorie d'usager est inférieur à la rase campagne à l'exception des piétons : 72 % des piétons sont tués en milieu urbain.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE MILIEU

	Milieu urbain	Rase campagne	Total
Piétons	357	139	496
Cyclistes	74	88	162
Cyclomotoristes	138	161	299
Motocyclistes	328	560	888
Véhicules légers	314	1 846	2 160
Autres	41	227	268
Total	1 252	3 021	4 273

Source : ONISR.

LES CIRCONSTANCES (HEURE, JOUR, SAISON, CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES)

En fonction de l'heure

On constate la présence d'un pic quotidien d'accidents important aux alentours de 18 heures à mettre en relation avec le pic des trafics cumulés à la présence du facteur « fatigue ». Il existe d'ailleurs un pic moins marqué mais réel en semaine autour de 8-9 heures correspondant à des déplacements domicile/travail.

3. Études détaillées d'accidents réalisées par l'INRETS.

Mais c'est la nuit que le risque est le plus important. Avec moins de 10 % des km parcourus, on déplore pendant la période nocturne 33,2 % des blessés hospitalisés et 42,8 % des personnes tuées.

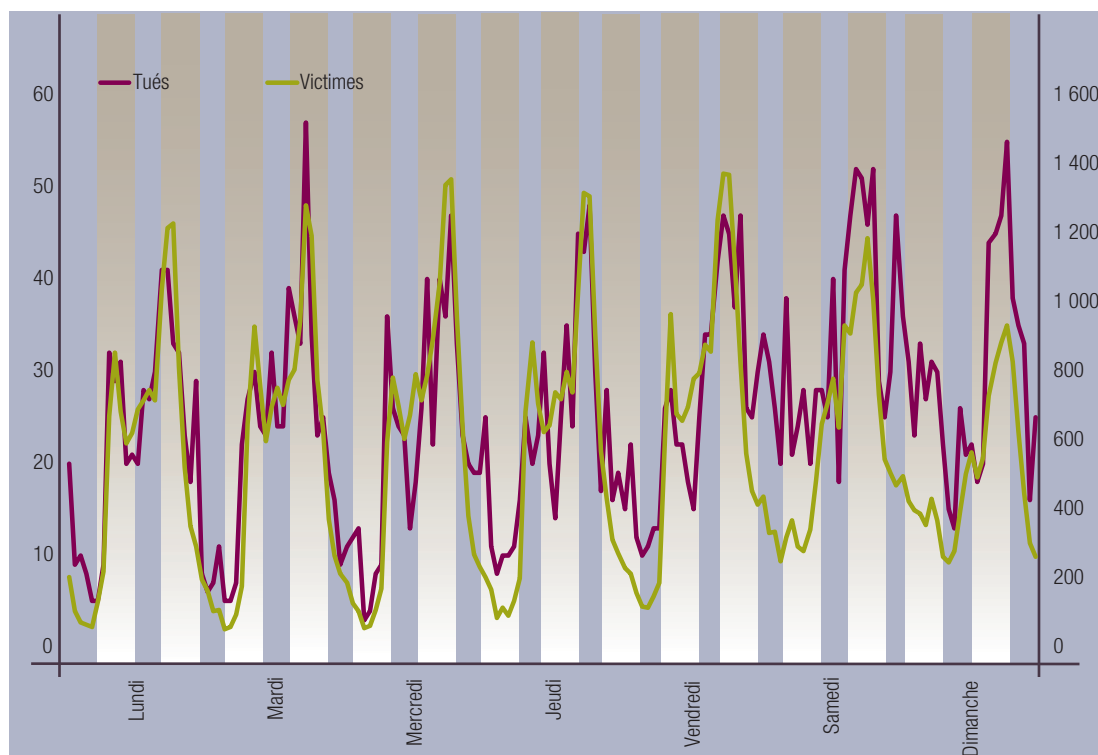
Ainsi, la conduite de nuit est près de 7 fois plus mortelle que la conduite de jour.

24,6 % de ces accidents mortels de nuit se produisent entre 2 heures et 6 heures du matin. Fatigue, somnolence et alcool étant les facteurs souvent présents dans ce type d'accident.

En fonction du jour de la semaine

12 personnes en moyenne sont tuées chaque jour sur les routes. Ce bilan varie sensiblement selon le jour de la semaine. Les jours de début de semaine ont une moyenne plus basse (9 à 10) que les jours de fin de semaine (15 à 16).

VALEUR HEURE PAR HEURE DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES ET DU NOMBRE DE VICTIMES PAR JOUR DE LA SEMAINE (année 2009)



Source : ONISR.

Pour l'année 2009, les jours les plus meurtriers ont été :

- le samedi 28 février : 28 personnes tuées ;
- le dimanche 28 juin : 25 personnes tuées ;
- le samedi 5 septembre : 25 personnes tuées ;
- le lundi 17 août : 24 personnes tuées.

Quant aux fins de semaine, ils présentent des bilans variables, les week-ends de grande circulation n'étant pas toujours les plus meurtriers.

Pour 2009, les fins de semaines (samedi/dimanche) les plus meurtriers ont été :

- celui du 27 et 28 juin : 43 personnes tuées ;
- celui du 13 et 14 juin : 38 personnes tuées ;
- celui du 3 et 4 octobre : 38 personnes tuées ;
- celui du 11 et 12 avril (Pâques) : 37 personnes tuées.

Mais le concept de week-end s'est étendu. Il est souvent pertinent de considérer un bilan de fin de semaine sur trois jours (vendredi/samedi/dimanche).

C'est ainsi qu'ont été particulièrement meurtriers en 2009 :

- le week-end du 26/27/28 juin : 54 personnes tuées ;
- le week-end de Pâques (11/12/13 avril) : 54 personnes tuées ;
- le week-end du 27/28 février et du 1^{er} mars : 53 personnes tuées,
- le week-end des 2/3/4 octobre : 51 personnes tuées.

En fonction des saisons

356 personnes en moyenne sont tuées chaque mois. Ce bilan varie sensiblement selon les saisons. Le mois le plus meurtrier est le plus souvent le mois d'octobre. En 2009, 429 personnes ont été tuées en octobre, suivi du mois d'août (412 personnes tuées) et du mois de juin (403 personnes tuées). Les mois les moins meurtriers sont en général les mois d'hiver. En 2009, c'est en janvier que l'on a dénombré le mois de personnes décédées sur les routes (288) suivi du mois de mars (294 personnes tuées) et du mois de février (299).

Les différences dans la saisonnalité est le résultat des caractéristiques habituelles propres à chaque saison en ce qui concerne le volume des trafics et leur composition, l'effet d'éclairement et l'effet normal de la météorologie.

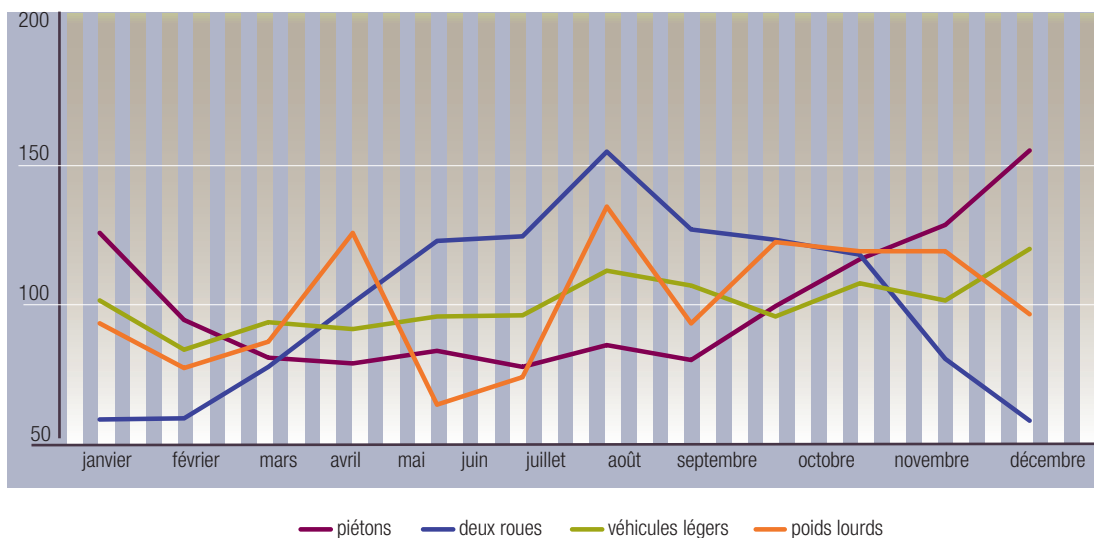
Le volume de trafic est sensible à l'effet calendaire. En effet, d'un mois au suivant, voire d'un mois donné au même mois de l'année précédente, sont susceptibles de varier le nombre de jours du mois, le nombre de jours de week-ends et autres jours fériés, les opportunités de « ponts » selon la position dans la semaine des jours fériés. Ainsi, selon l'année, un même mois peut avoir de trois à cinq week-ends. La variation mensuelle résultant des effets calendaires varie entre - 6 et + 9 % soit une variation d'une vingtaine de personnes tuées en moins ou en plus.

Le volume de trafic est également sensible aux conditions météorologiques. L'ensemble des deux-roues, motorisés ou non, connaît ainsi une pointe très marquée en période estivale alors que pour les piétons c'est l'inverse qui apparaît (*graphe ci-dessous*). L'effet de la météorologie singulière d'un mois donné par rapport à la météorologie normale de saison peut être important et atteindre parfois plus de 6 %.

Mais globalement sur l'ensemble de l'année, l'effet des singularités météorologiques ne dépasse guère 2 à 3 % (*chapitre 1-3*).

Cumulés, les deux effets : saisonnalité et météorologie peuvent avoir un impact de plus ou moins 15 % sur les données mensuelles soit plus ou moins 55 personnes tuées sur le bilan mensuel de l'accidentalité routière en France métropolitaine.

VARIATION MENSUELLE DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR TYPE D'USAGERS
(BASE 100 – MOYENNE 2005-2009)



Source : ONISR.

En fonction des conditions atmosphériques

21,1 % des accidents mortels se sont produits en 2009 au cours de conditions météorologiques dégradées (pluie, neige, grêle, vente, brouillard).

À noter 35 accidents mortels en présence du facteur « neige » en 2009, année qui a connu des épisodes neigeux plus fréquents qu'habituellement (19 accidents mortels en 2008).

LES PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUE D'IMPLICATION DANS UN ACCIDENT CORPOREL DE LA ROUTE

Les principaux facteurs de risque faisant l'objet d'une connaissance consolidée par les résultats de recherches et d'études sont :

La vitesse (chapitre 3-1)

La vitesse inadaptée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est presque toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminée par leurs vitesses. De plus la gravité de l'accident (le degré d'atteinte corporelle) dépend étroitement de l'énergie de choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc.

Le non-respect des vitesses maximales autorisées et une non-maîtrise de la vitesse aux circonstances immédiates (état de la chaussée, difficultés de circulation, obstacles prévisibles,...) ont

ainsi fait l'objet de près de 10 millions d'infractions en 2009 (dont 87,7 % dans le cadre du contrôle automatisé).

Le non-respect des limitations générales de la vitesse, mesuré de façon neutre dans la circulation (indépendamment des résultats des dispositifs contrôle et sanction) est globalement en léger retrait en 2009. Cela reste néanmoins une pratique encore très répandue malgré la baisse très significative enregistrée depuis 2002. Cette baisse concerne environ 32 % des automobilistes (contre 59 % en 2002), 43 % des conducteurs de poids lourds (contre 65 % en 2002) et 44 % des motocyclistes (contre 76 % en 2002), tous réseaux et toutes limitations confondus.

Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée sont en baisse légère pour les véhicules légers en 2009 mais en forte diminution pour les motocyclistes. Ces dépassements sont de 10,4 % pour les véhicules légers (contre 12,1 % en 2008 et 34 % en 2002), de 10,6 %, pour les poids lourds hors autoroutes (même taux en 2008 et 34 % en 2002) et de 24,4 % pour les motocyclistes (contre 34,7 % en 2008 et 56 % en 2002).

C'est dans les traversées d'agglomération (18 %) et sur les autoroutes de dégagement (19 %) que les taux de dépassement des limitations de plus de 10 km/h sont les plus élevés pour 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'elle passe de 80,6 km/h en 2008 à 80,1 km/h en 2009, tous réseaux confondus. Depuis 2002, c'est une réduction de plus de 10 km/h (- 11,7 %) qui a été obtenue, ce qui représente un effort considérable avec le résultat impressionnant quant à la réduction de la mortalité.

En appliquant l'hypothèse de G. Nilsson⁴ selon laquelle une variation de 1 % de la vitesse moyenne se traduit par une variation de 4 % du taux d'accidents mortels, en 2009, si tous les usagers avaient respectés les limitations de vitesse, le gain aurait pu être encore de - 3,8 km/h sur la vitesse moyenne pratiquée et aurait eu pour effet une baisse de 17,9 % du nombre d'accidents mortels.

On en déduit qu'au moins 700 accidents mortels en 2009 ne seraient pas produits et que 760 personnes auraient pu avoir la vie épargnée.

Ce gain potentiel serait considérablement plus élevé si, au-delà du respect des limites de vitesse, tous les conducteurs adoptaient en toutes circonstances une vitesse appropriée au tracé et aux circonstances – comme l'impose le Code de la Route, mais ce gain ne peut être estimé en l'absence d'une connaissance précise de la part du facteur « vitesse inappropriée » dans les données « accidents ».

L'alcool (chapitre 3-4)

L'alcool est avec la vitesse un des premiers facteurs de risque d'accidents.

4. Nilsson G 1982 – The effects of speed limits on traffic accidents in Sweden. Symposium international OCDE.

La proportion des accidents corporels dont au moins un conducteur présente un taux d'alcool supérieur au taux légal s'élève à 10,6 % (29,6 % pour les accidents mortels). La part de la mortalité routière en présence d'un dépassement du taux légal d'alcool s'élève à 30 %.

Parmi les 938 accidents mortels déplorés en 2009 en présence d'au moins un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal, on estime que 94 % ne seraient pas produits ou n'auraient pas été mortels (chapitre 3-4) si aucun conducteur n'avait présenté un taux illégal. Par extrapolation à l'ensemble des personnes tuées en 2009, ce serait 1 200 vies (28,1 % de la mortalité) qui auraient pu être ainsi épargnées (estimation supérieure à l'estimation du nombre de vies épargnées si tous les conducteurs respectaient les vitesses maximales autorisées). Dans bien des cas, les deux facteurs sont présents.

Les victimes des accidents impliquant au moins un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal sont essentiellement les conducteurs ayant dépassé le seuil autorisé ainsi que leurs propres passagers puisqu'ils représentent ensemble environ 87 % des personnes tuées de cette mortalité routière.

On estime la proportion des conducteurs qui dépassent le taux légal à environ 2,8 % dans le trafic, à 6,1 % parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel et à 17,9 % pour les accidents mortels

Le sexe du conducteur, son âge, son mode de déplacement et également l'heure et le jour (la nuit et le week-end) sont des variables influentes sur la part des conducteurs dans les accidents avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé.

Le non-port de la ceinture de sécurité (chapitre 3-2)

Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années notamment à partir du moment où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis en 1992, puis de trois points à partir de mars 2003.

Globalement, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme s'est légèrement détérioré en 2009, passant de 98 % en 2008 à 97,6 %.

En rase campagne, le taux s'est maintenu en 2009 à celui relevé en 2008, soit 98,9 %. Il était égal à 93,9 % en 1999, dix ans auparavant.

Cette dégradation est due en totalité au milieu urbain où le taux de port est passé de 96,3 % en 2008 à 94,6 % en 2009. Plus spécifiquement cette dégradation concerne les deux grandes agglomérations observées : Paris et Lyon. À l'inverse, une amélioration sensible est mesurée sur les autres villes. Malgré cette légère régression en 2009, la progression sur les dix dernières années en ville est encore plus spectaculaire avec une progression de 18 points : 76,6 % de taux de port en 1999, 94,6 % en 2009.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité en agglomération reste néanmoins de quatre points supérieurs à celui de la rase campagne. Il existe encore des marges de progrès, particulièrement dans les villes du Sud de la France qui conservent des taux de non-port légèrement supérieurs à ceux des villes du Nord.

À noter cependant que le nombre d'infractions pour défauts de port de la ceinture de sécurité est en diminution annuelle de 8,3. Il se situe au niveau le plus bas de la décennie (*chapitre 3-6*).

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places situées à l'arrière, même s'il a encore progressé en 2009 par rapport à 2008 en rase campagne, passant de 86,7 % à 88,3 %. En milieu urbain il est en légère régression en 2009 avec 78,1 %, contre 79,5 % en 2008.

Ainsi, sur les 2 160 personnes tuées dans des véhicules légers, on estime qu'une sur cinq n'était pas ceinturée. C'est dire que, pour une victime d'accident, le non-port de la ceinture crée un sur-risque de décès considérable, de l'ordre de 10.

En conséquence, on estime à 328 (dont 70 % de conducteurs, 15 % de passagers avant et 15 % de passagers arrière) le nombre de vies qui auraient pu être sauvées en 2009 si tous les occupants avaient bouclé leur ceinture de sécurité.

Les interdistances (*chapitre 3-2*)

Environ 15 % des accidents corporels, provoquant le décès de près de 300 personnes, sont des collisions par l'arrière ou en chaîne pouvant avoir pour explication, outre la vitesse, une distance de sécurité insuffisante.

Tous réseaux confondus, en 2009, dans la fraction dense du trafic⁵, seuls 10,2 % des conducteurs ne ménageaient qu'un temps intervéhiculaire (TIV) inférieur à une seconde par rapport au véhicule qui les précédait (contre 11,4 % en 2008). Toujours dans le trafic dense, la part des TIV inférieures à deux secondes – qui est le seuil de l'infraction – est encore en 2009 de 55,3 %, soit un usager sur deux qui, dans les situations méritant une vigilance accrue quant à l'interdistance, se met en infraction et en danger.

Les facteurs de risque suivants sont des facteurs plus récents identifiés dans l'analyse des accidents de la route et pouvant présenter des enjeux non négligeables. Ils font l'objet de recherches et d'études.

Le cannabis et autres drogues (*chapitre 3-4*)

L'enquête de référence SAM⁶ menée en 2002-2003 avait permis d'évaluer à 230 le nombre de personnes tuées sur la route annuellement imputables au cannabis, directement ou indirectement (sur-responsabilité et sur-vulnérabilité), sur la base d'une enquête qui avait juste précédé la création du délit correspondant. Elle n'a pas fait encore l'objet d'une actualisation.

Depuis, la rubrique « drogue » a été ajoutée au recueil des données « accidents » mais l'analyse des résultats issus de cette rubrique reste délicate encore en 2009 car elle n'est renseignée que dans un cas sur 10 (les tests étant rarement pratiqués et le retour des résultats des tests étant souvent trop tardifs pour renseigner la fiche BAAC).

À titre indicatif, notons qu'en 2009 l'exploitation de la rubrique donne 523 accidents corporels dont 118 accidents mortels (soit 3 % d'entre eux) où au moins un conducteur a subi un test

5. Définie comme la fraction de trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes, c'est-à-dire celle où la moyenne des interdistances est un enjeu de sécurité routière.

6. Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (Projet SAM) – Convention OFDT/CEESAR – Septembre 2005.

positif, que l'accident lui soit imputable ou non. Ces accidents « à présence cannabis » ont provoqué 128 décès (soit 3 % de la mortalité routière).

La perte de vigilance

La vigilance correspond à un état de veille. La complexité de la conduite demande un niveau de vigilance optimal. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à l'individu, et au premier chef à la qualité de son sommeil. D'autres facteurs provoquent également une dégradation de la qualité du sommeil : la fatigue (temps de conduite trop long par exemple) et la consommation de psychotropes (alcool, médicaments, drogues). Ils peuvent également être liés à la situation de conduite dans son caractère monotone et répétitif.

Ces informations ne figurent pas dans les fiches BAAC et ne peuvent être estimées que par une analyse des circonstances de l'accident à travers les procès-verbaux d'accident. C'est ainsi qu'il a été possible de mettre en évidence que la fatigue et la somnolence sont la cause d'un tiers des accidents mortels sur les autoroutes concédées⁷, mais il s'agit là d'un réseau bien spécifique (à la fois très peu accidentogène par ailleurs et faisant peu appel à la vigilance du conducteur en raison du grand confort de conduite). Ce ratio ne peut donc pas être extrapolé à l'ensemble du réseau routier.

Sur l'ensemble des réseaux, l'exploitation de la rubrique « facteurs liés à l'utilisateur » du fichier national des accidents sur les années 2008 et 2009 montre que dans au moins 7 % des décès routiers, le facteur « malaise et fatigue » serait présent pour au moins un des conducteurs impliqués.

Le défaut d'attention (*chapitre 3-5*)

Cet état correspond à une perte momentanée du contrôle de l'activité de conduite. Certaines études mettraient en évidence qu'entre 25 % et 50 % des accidents corporels selon les défauts attribuables à l'inattention, seraient dus à un défaut d'attention. L'exploitation de la rubrique « facteurs liés à l'utilisateur » du fichier national des accidents sur les années 2008 et 2009 montre que dans au moins 4,9 % des décès routiers, le facteur « attention perturbée » serait présent pour au moins un des conducteurs impliqués.

Parmi les défauts d'attention, se classe l'usage du téléphone au volant dont la pratique s'étend malgré la réglementation (*chapitre 3-5*).

Les résultats du sondage réalisé au cours du dernier quadrimestre 2009 au bord des routes sur l'utilisation du téléphone portable tenu en main par les conducteurs montrent qu'environ 1,8 % des conducteurs sont observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille et 0,5 % avec le téléphone seulement tenu en main (soit en moyenne dans la circulation, 2,3 % des usagers en infraction « téléphone »).

Une expertise collective est en cours en 2010. Elle permettra d'estimer les enjeux en matière d'accidents en France concernant le téléphone tenu en main, l'usage du kit mains libres, ainsi que celui des systèmes de navigation et autres facteurs technologiques de distraction.

7. – Analyse des accidents mortels 2008 sur autoroutes concédées – ASFA – 2009.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ

La référence : le coût individuel des accidents en 1999

Une étude réalisée en 1991-1992 sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière »⁸ a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculés 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) blessés.

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

■ Les coûts non marchands

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

Cas 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 conduisait aux chiffres suivants : 3 950 380 francs pour les personnes tuées, dont 88 % de coûts marchands indirects, 406 812 francs pour les blessés graves,

8. De M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des Ponts et Chaussées, remis au Commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

86 478 francs pour les blessés légers et 22 205 francs pour les dégâts matériels. C'est sur cette base qu'a été estimé pour la première fois le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1999.

Par la suite un groupe de travail *ad hoc* du Commissariat général du Plan avait été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il avait conclu à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconisé dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros pour les personnes tuées, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels (le tout en valeur 2000).

Ce groupe avait recommandé par ailleurs de faire évoluer la valeur de la personne tuée dans un accident de la route au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête. Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur de la personne tuée, les mêmes indices de progression étaient appliqués.

Par la suite, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005, l'ONISR a procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé (alors évalué à 124 987 euros) et d'un blessé léger (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. Depuis lors, on applique à nouveau à ces valeurs la même progression qu'au coût du tué. Enfin l'ONISR a fait l'hypothèse que le coût unitaire des accidents matériels progressait au rythme de l'inflation.

En conséquence pour 2009, les valeurs suivantes sont appliquées :

1 254 474 euros pour une personne tuée (- 0,4 % de baisse de la dépense de consommation des ménages par tête) ;

135 526 euros pour un blessé hospitalisé ;

5 421 euros pour un blessé léger ;

6 526 euros pour un accident matériel (moyennant une inflation 2009 de 0,1 %).

Le coût global de l'insécurité routière en 2009

■ Estimation du coût des accidents corporels en 2009 (France métropolitaine)

Nombre de personnes tuées à trente jours : 4 273 soit un coût de la mortalité routière de 5,36 milliards d'euros.

Nombre de blessés hospitalisés : 33 323 ; coût des blessés hospitalisés : 4,52 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 57 611 ; coût des blessés légers 0,31 milliard d'euros.

Nombre d'accidents corporels⁹ : 72 315.

Coût des dégâts matériels des 72 315 accidents corporels : 0,47 milliard d'euros.

Soit un coût de 10,66 milliards d'euros contre 10,82 en 2008, en baisse de 1,5 %.

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

■ Estimation du coût des accidents purement matériels en 2009

L'Observatoire estime chaque année 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 du nombre d'accidents matériels pour 2009 se fonde sur une hausse de 2 % des déclarations d'accidents enregistrées par les sociétés d'assurance (*chapitre 2-10*) par rapport à 2008 (soit 1 997 140 accidents matériels).

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2009 est de 13,04 milliards d'euros contre 13,72 en 2008.

Au total le coût direct de l'insécurité routière (France métropolitaine) est estimé à 23,70 milliards d'euros en 2009 contre 24,54 en 2008.

Le coût direct de l'insécurité routière a baissé de 3,4 % par rapport à 2008.

Coût en milliard	2008	2009	Évolution en %
Personnes tuées	5,32	5,36	0,75
Hospitalisées	4,70	4,51	- 3,9
Blessé léger	0,32	0,31	- 1,3
Total blessé	5,02	4,83	- 3,8
Total victimes	10,34	10,13	- 1,4
dégâts matériels	0,48	0,47	- 2,8
Total accidents corporels	10,82	10,66	- 1,5
Accidents matériels	13,72	13,04	- 4,9
Total de l'insécurité routière	24,54	23,70	- 3,4

Source : ONISR.

L'EFFORT DE LA NATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière est retracé par le « document de politique transversale », document annexe au projet de loi de finances pour 2010.

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière s'élevait en autorisations d'engagement en 2009 à 2 539 millions d'euros. Il sera de 2 531 millions d'euros en 2010.

La répartition entre les différents ministères de l'effort prévu en 2010 est la suivante (en millions d'euros) :

- Écologie, Énergie, Développement durable et Mer : 928 M€, dont :
 - 262 M€ - Sécurité routière (programme 207) ;
 - 439 M€ - Infrastructures (programme 203) ;

- 196 M€ – Radars (programme 751) ;
- 25 M€ – Recherche (programme 190).
- Intérieur : 1 361 M€, dont :
 - 554 M€ – Police nationale (programme 176) ;
 - 16 M€ – Fichier national du permis de conduire (programme 752) ;
 - 791 M€ – Gendarmerie nationale (programme 152).
- Justice : 159 M€ (programmes 166 et 182).
- Éducation nationale : 61,2 M€ (programmes 140, 141 et 214).
- Santé, Jeunesse et Sports : 0,75 M€.

L'analyse conjoncturelle

Le présent chapitre a pour but de présenter et d'expliquer l'évolution conjoncturelle de l'insécurité routière en 2009. Cette analyse tient compte des différents paramètres qui peuvent influencer l'accidentalité tels que la saisonnalité et la météorologie. L'analyse est faite à partir des données « France métropolitaine ».

MÉTHODE UTILISÉE

Le suivi de l'efficacité des politiques de sécurité routière se fait à partir d'un certain nombre d'indicateurs. Ce suivi se fait le plus souvent au niveau national mois par mois.

Ces indicateurs de l'insécurité routière (nombre d'accidents, nombre de personnes tuées...) sont des données aléatoires, se traduisant par une grande variabilité des chiffres d'une période à l'autre (an, mois, jour).

Chaque indicateur forme dans le temps une série de valeurs brutes d'aspect chahuté. Il est alors difficile au vu de ce type de série d'apprécier l'évolution dans le temps de l'indicateur et de détecter les inflexions uniquement dues à la conjoncture. Ce constat est particulièrement vrai pour la série relative au nombre de personnes tuées lorsque ce nombre est faible.

Pour réduire l'aléatoire de la part de la valeur brute, il existe des outils statistiques de traitement de données permettant de gommer deux effets liés aux particularités mensuelles.

Le premier effet est la saisonnalité qui traduit les caractéristiques habituelles propres à un mois donné de l'année en ce qui concerne le volume de trafic et sa composition, l'effet d'éclaircissement et l'effet normal de la météorologie tels qu'ils apparaissent sur le graphe ci-dessous.

Le volume de trafic est sensible à l'effet calendaire. En effet, d'un mois au suivant, voire d'un mois donné au même mois de l'année précédente, sont susceptibles de varier le nombre de jours du mois, le nombre de jours de week-ends et autres jours fériés, les opportunités de « ponts » selon la position dans la semaine des jours fériés.

Concrètement, la moyenne journalière du nombre de personnes tuées a été en 2009 de 12 mais ce nombre peut varier de plus ou moins 3 selon le jour de la semaine. Il se situe souvent au-delà de 16 les jours de week-end.

Selon l'année, un même mois peut avoir de trois à cinq week-ends. La variation mensuelle en résultant peut donc être d'environ une quinzaine de personnes tuées uniquement à cause de cette variation calendaire. La moyenne mensuelle en 2009 étant de 356 personnes tuées, on comprend qu'une variation de plus ou moins 4 % du nombre de personnes tuées peut être uniquement due à cet effet calendaire.

De surcroît, cette variation peut être amplifiée en fonction des dates de départs en vacances.

Finalement, il a été mis en évidence que l'effet saisonnier pouvait se traduire par une variation du nombre de personnes tuées d'un mois d'une année sur l'autre comprise entre - 6 % et + 9 %.

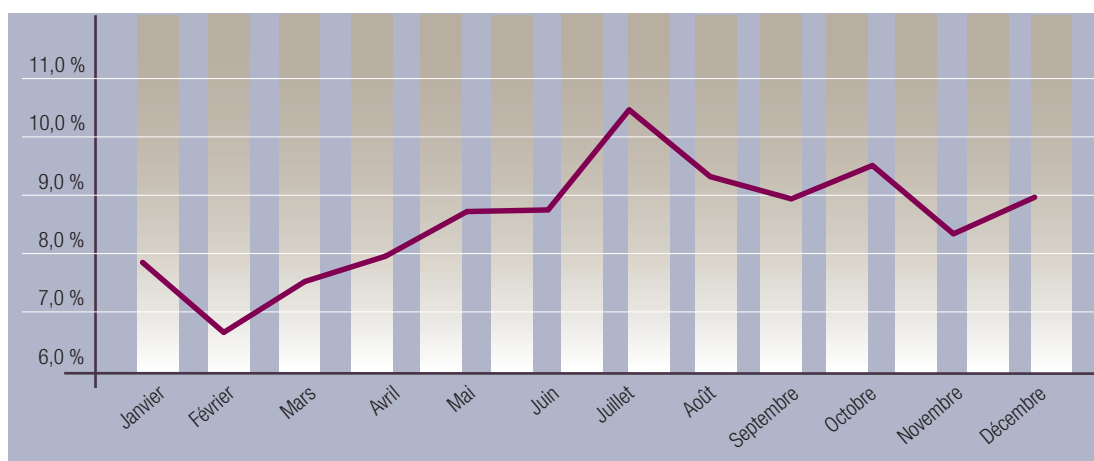
Le second effet est l'effet de la météorologie sur le trafic et sur la nature des accidents dans ce qu'il a de spécifique le mois en question par rapport aux normales saisonnières.

Ainsi, l'installation au cours d'un mois de bonnes conditions météorologiques, atypiques par rapport à la météorologie ordinaire du mois, peut entraîner un trafic plus important et de composition différente (plus de deux-roues motorisés par exemple) et donc provoquée une augmentation de l'accidentalité par rapport à la norme saisonnière. L'inverse peut être vrai pour des conditions météorologiques anormalement médiocres.

Il s'avère que l'effet météorologique peut avoir un impact de plus ou moins 6 % sur les données mensuelles.

Cumulés, les deux effets : saisonnalité et météorologie peuvent avoir un impact de plus ou moins 15 % sur les données mensuelles soit plus ou moins 55 personnes tuées¹.

PART DE LA MORTALITÉ CHAQUE MOIS DANS LE BILAN DE L'ANNÉE (moyenne sur 2005-2009)



Source : ONISR.

Afin de s'affranchir de ces deux effets, l'observatoire utilise un outil de corrections de ces variations mensuelles le logiciel « GIBOULEE », mis au point par le SETRA dans les années 1980 avec l'aide de l'INRETS et des universités de Paris I et de Paris XI.

1. Note d'information 104 – Utilisation des séries désaisonnalisées pour l'analyse de la sécurité routière.

La communication institutionnelle sur l'insécurité routière retenant plutôt les valeurs annuelles, notamment pour le nombre de personnes tuées, l'unité utilisée dans les analyses qui en découle est l'unité annuelle dit « équivalent annuel CVS² ». Autrement dit, la valeur donnée pour un mois x est celle observée sur les 12 derniers mois si le niveau de sécurité du mois x s'étendait à l'année écoulée.

Un mois est alors favorable (ou défavorable) par rapport à la période qui l'environne si la valeur CVS est inférieure à la valeur de tendance associée.

Dans les premières années de l'utilisation de l'outil, les données utilisées étaient celles issues des fiches BAAC du fichier national des accidents. Compte tenu du délai de leur disponibilité (au moins n + 4 mois), l'Observatoire utilise depuis 2000 le système établi par les forces de l'ordre de remontées statistiques rapides arrêtées dès la fin de mois. Il s'agit là d'un simple décompte accidents corporels, personnes tuées et blessées dit « ATB ».

Ces données sont ensuite extrapolées pour donner une estimation provisoire des résultats du mois en vue d'une publication immédiate quelques jours après la fin du mois.

À des fins d'analyse conjoncturelle, les séries mensuelles provisoires qui en découlent sont alors « redressées » par le logiciel « GIBOULEE ».

Ce logiciel s'avère néanmoins moins pertinent depuis quelque temps pour les raisons suivantes :

- l'effet calendaire n'est pris en compte qu'indirectement ;
- la sensibilité spécifique de l'accidentalité des deux-roues motorisés (2RM) aux effets météorologiques est insuffisamment prise en compte alors que la mobilité deux-roues a évolué et reste très sensible aux variations météorologiques.

C'est pourquoi la publication au mois le mois de ces données corrigées a été suspendue, en 2009 jusqu'à conclusion d'un travail de réadaptation du modèle GIBOULEE qui vient d'être confié à l'INRETS.

On donne cependant ci-dessous, pour préserver la continuité statistique, les grandes lignes de l'analyse conjoncturelle de l'année 2009.

L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2009

Analyse des données brutes corrigées

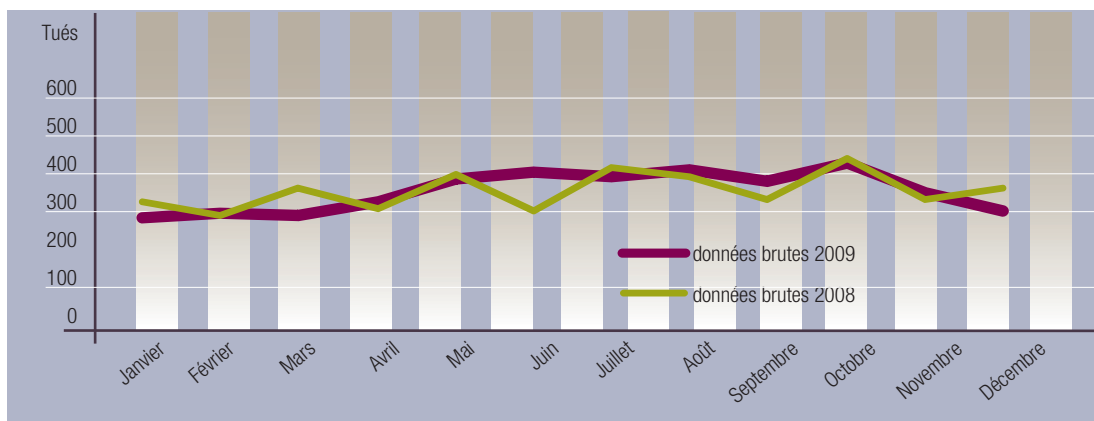
Le graphique ci-dessous donne les résultats du nombre de personnes tuées de l'année 2009 comparés à ceux de l'année 2008 mois par mois (remontées rapides corrigées³). Leur examen ne

2. « CVS » pour corrigé des variations saisonnières, un abrégé signifiant en fait : corrigé de variations saisonnières, de l'effet calendaire et de l'effet météo.

3. Le coefficient de correction appliquée permet d'approcher à 2,5 % près le résultat définitif du nombre de tués (données BAAC – tués à 30 jours).

nous permet pas de dégager des tendances très nettes. Tout au plus, il est possible de constater une très forte baisse d'un mois comparé au même mois de l'année précédente en janvier, mars et décembre et une très forte hausse en juin et septembre.

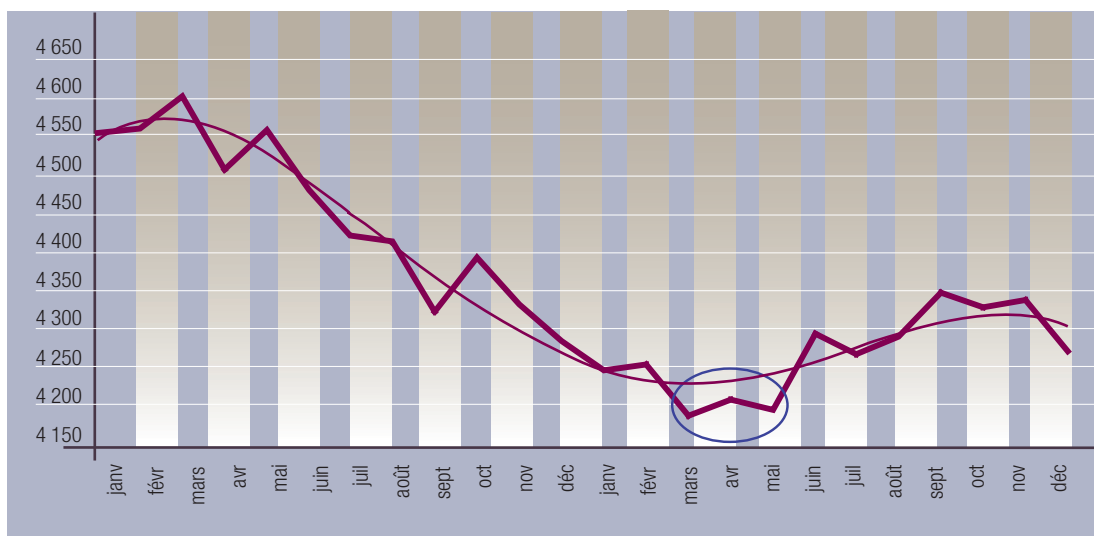
NOMBRE MENSUEL DE PERSONNES TUÉES EN 2008 ET EN 2009 (données non corrigées)



Source : ONISR.

Le graphe ci-dessous (issu du baromètre mensuel de l'ONISR) donne les données brutes corrigées en équivalent annuel (ou dit année glissante). Il permet de mettre en évidence sans même avoir recours à une correction saisonnière une dégradation de l'insécurité dans la première partie de l'année 2009 suivi d'une reprise à la baisse significative à l'automne.

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN ANNÉE GLISSANTE DE JANVIER 2008 À DÉCEMBRE 2009 (données extrapolées)



Source : ONISR.

Analyse des données corrigées

L'équivalent annuel CVS du nombre de personnes tuées donne pour l'année 2009 les résultats suivants.

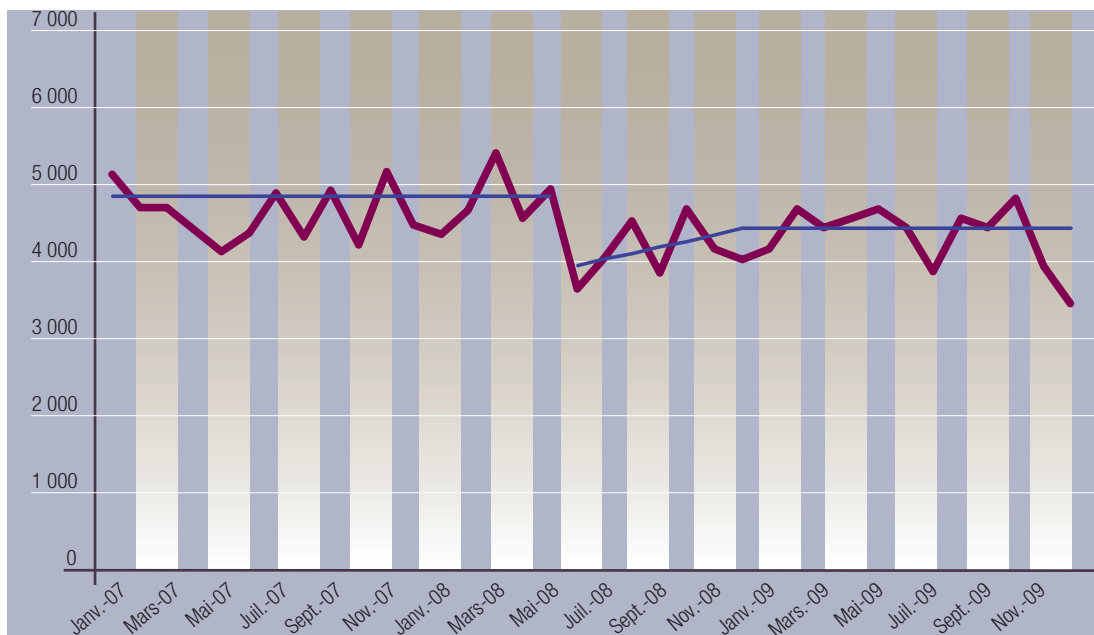
	Équivalent annuel brut 2009	variations données brutes (2009/2008)	Équivalent annuel CVS	variation équivalent annuel CVS 2009/2008
janvier	4 236	- 6,9 %	4 206	- 4,5 %
février	4 244	- 6,9 %	4 527	- 0,5 %
mars	4 176	- 9,3 %	5 259	15,6 %
avril	4 196	- 6,8 %	4 418	- 27,9 %
mai	4 183	- 8,2 %	4 789	20,4 %
juin	4 285	- 4,3 %	3 505	- 17,1 %
juillet	4 258	- 3,6 %	3 908	- 17,6 %
août	4 280	- 2,9 %	4 380	5,1 %
septembre	4 339	+ 0,6 %	3 712	- 22,3 %
octobre	4 319	- 1,5 %	4 533	11,2 %
novembre	4 329	+ 0,1 %	4 020	- 20,0 %
décembre	4 262	- 0,3 %	3 886	- 10,3 %

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

Sa variation par rapport à 2008 montre clairement quelques différences avec celle en données brutes. Ces variations ne sont analysables que sur des longues séries en appliquant des filtres de détection des continuités, des ruptures et des inflexions, mettant en évidence une courbe simplifiée qui rend mieux compte des évolutions supra-mensuelles de la mortalité routière.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution en équivalent annuel de données CVS sur les trois dernières années (la courbe la plus hachée sur le graphe). La tendance (la droite grisée sur le graphe) met en évidence une légère pente à la baisse jusqu'en mai 2008 autour de 4 700 personnes tuées par an, puis une rupture en juin 2008 suivi d'une remontée rapide fin 2008 pour se stabiliser autour de 4 300 au cours de 2009.

ÉQUIVALENT ANNUEL DE LA MORTALITÉ EN ANNÉES GLISSANTE (données CVS)

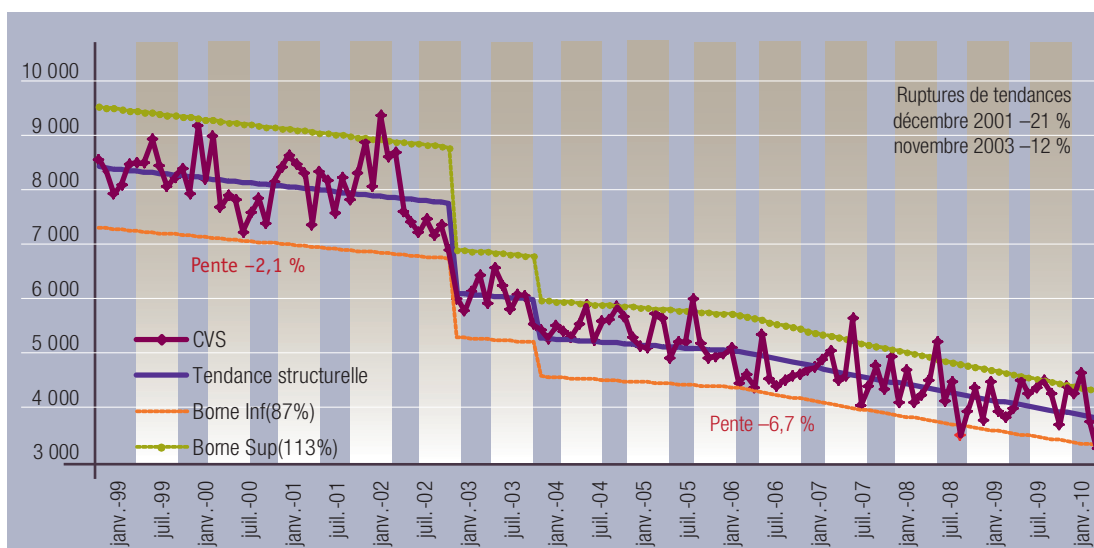


Source : ONISR.

Cette première analyse peut être étendue sur vingt ans.

Le graphique ci-dessous montre, pour la période allant de janvier 1999 à juillet 2002, une tendance structurelle en baisse lente (- 2,1 % par an) puis une première forte rupture de juillet 2002 à janvier 2003 (- 21 %) suivie d'une nouvelle rupture de juillet 2003 à octobre 2004 (- 12 %), et enfin une nouvelle baisse d'abord lente (- 2,2 %) jusqu'en janvier 2006 puis plus marquée (- 6,7 %).

TENDANCE STRUCTURELLE DE LA MORTALITÉ (janvier 99 à janvier 2010)



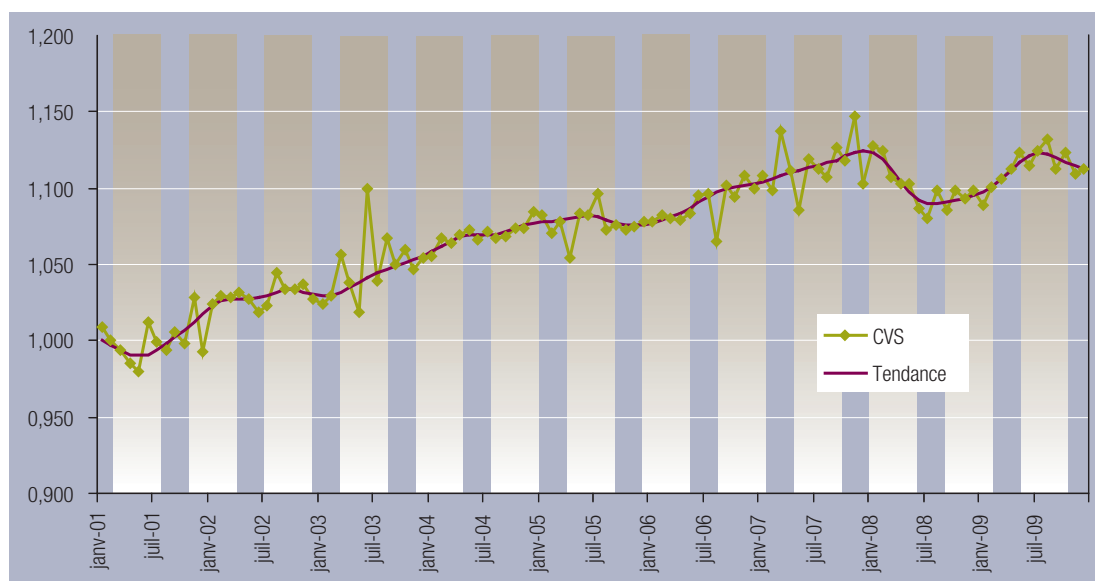
Source : ONISR.

Les deux ruptures correspondent à deux périodes fortes dans la politique de sécurité routière. La première correspond à l'annonce par le Président de la République du lancement du grand chantier que constitue la sécurité routière. La seconde correspond au déploiement du contrôle sanction automatisé.

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

Les données trafic mesurées sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes), faites par le SETRA, permettent de constituer un indice de circulation. Cet indice peut être analysé également selon un indice brut ou un indice corrigé CVS. Le graphe ci-dessous donne l'évolution de l'indice corrigé ainsi que la tendance qui en résulte.

INDICE DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (janvier 2001-juillet 2009)



Source : ONISR.

On constate une augmentation du trafic régulière comprise entre 2 et 3 % depuis janvier 2001 jusqu'au deuxième semestre 2007 suivie d'une inflexion allant jusqu'au premier semestre 2008 avant une reprise de la croissance du trafic progressivement fin 2008 et au premier semestre 2009.

Cette inflexion à la baisse correspond à peu près à 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 doit être attribuée à la crise économique qui limite les effets positifs habituels d'une baisse des prix pétroliers sur le trafic, et qui a des effets très directs sur l'activité du transport routier de marchandises.

Malgré la tendance à la hausse du trafic général, le nombre de personnes tuées continue de baisser.

Données d'exposition au risque d'accident

L'analyse quantitative des enjeux de l'insécurité routière s'appuie sur la connaissance de la distribution des accidents et des victimes selon toute une série de critères pertinents, qu'ils soient démographiques (selon les classes d'âge ou le sexe des victimes – ou des conducteurs responsables), géographiques (selon les départements ou les régions du site de l'accident, selon les réseaux routiers, selon les milieux – en agglomération ou hors agglomération), temporels (selon la saison, l'horaire ou le jour de la semaine, de jour ou de nuit), relatifs à des situations d'infractions (conduite sans permis, conduite sous alcool ou sous cannabis, conduite sans ceinture...) ou autres (selon les catégories d'usagers, plus ou moins segmentées – par exemple pour les motocyclistes par tranches de cylindrées, ou selon la nationalité d'immatriculation, etc.). Toutes les distributions de l'accidentalité (ou de la mortalité) sont fournies, avec une plus ou moins grande fiabilité, par le fichier national des accidents corporels.

Ces ventilations brutes des accidents selon divers critères sont amplement exposées et commentées dans divers chapitres de ce document. Elles permettent notamment d'instructives comparaisons entre classes d'âge ou autres entités (notamment avec d'autres pays ou avec l'ensemble européen) ainsi que des analyses d'évolution différenciées d'une année sur l'autre ou à plus long terme. Cependant, elles ne prennent vraiment sens que si l'on peut les confronter aux mêmes distributions dans la circulation, ce qui permet d'apprécier d'éventuels niveaux de sur-risque. En effet, savoir que x % des personnes tuées en motos ont entre 40 et 50 ans est une chose, mais restera un peu vain tant que l'on ne connaîtra pas la part y % des motocyclistes circulants qui ont entre 40 et 50 ans – ou mieux, z %, la part du volume de trafic motocycliste attribuable aux 40-50 ans, ce qui permettra d'identifier s'il y a ou non un problème spécifique à cette classe d'âge chez les motocyclistes. À défaut de ces données, on cherchera des substituts plus grossiers, et bien moins pertinents, par exemple la fraction des 40-50 ans dans la population française, mais l'enseignement à en tirer sera plus ténu.

Cette démarche de recherche de données dites « d'exposition » qualifiant plus ou moins précisément l'intensité de la présence sur nos routes du groupe considéré (donc le niveau de son « exposition » au risque d'accident) puis, de détermination de niveaux de sur-risques par rapprochement avec les données d'accidentalité, est typique du monde de l'assurance – en vue de correctement segmenter les tarifs. C'est également un outil essentiel pour les pouvoirs publics, mais en vue de focaliser l'action de sécurité routière dans toutes ses dimensions (prévention, répression, etc.) sur les meilleures cibles.

L'exposition peut être mesurée au regard de différents paramètres qui correspondent à différents points de vue de la collectivité dans son souhait d'évaluer les risques : la population (en terme de santé publique), la longueur du réseau (pour la sécurité des infrastructures), le parc de véhicules (pour la sécurité des véhicules) et la circulation exprimée en kilomètres parcourus (pour les politiques modales de sécurité routière). Très souvent, les meilleures données d'exposition font défaut (particulièrement les comptages de sous-trafics spécifiques) et les données de deuxième choix sont des estimations peu fiables (par exemple estimations des parcs circulants pour les deux-roues motorisés).

La connaissance du risque d'avoir un accident constitue également un élément d'évaluation pour l'utilisateur de son propre risque dans sa catégorie (en tant que jeune, en tant que motocycliste,...). Son comportement peut modifier le risque individuel ainsi attribué.

LA POPULATION

Évolution de la population

L'estimation prise en compte est celle de l'INSEE pour l'année 2008¹.

Au 1^{er} janvier 2008, la population française (hors département d'outre-mer) compte 62,1 millions d'habitants dont près d'un tiers est âgé de moins de 25 ans. Cette part des moins de 25 ans diminue régulièrement depuis une trentaine d'années. En revanche, la part des personnes de 65 ans ou plus continue d'augmenter et atteint plus de 15 %.

Ce sont surtout les personnes les plus âgées (75 ans ou plus) qui sont de plus en plus nombreuses : en vingt ans, leur nombre a augmenté de plus de 1 700 000, soit une hausse de 45 %.

Estimation du risque d'être tué dans un accident de la route pour les différentes classes d'âge

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est un indicateur de risque habituellement utilisé en santé publique qui permet de cibler les classes de population à risque. Il permet aussi des comparaisons notamment au niveau international et également des comparaisons avec d'autres types de risque (accidents domestiques, suicides, maladies,...).

Depuis 2002, cet indicateur a été réduit de 44 % (passant de 121 à 68,8) ramenant la France à une meilleure place par rapport aux autres pays européens (*chapitre 1-6*).

À partir de la classification des âges communément utilisée par l'INSEE, il apparaît que la classe d'âge des 15-24 ans présente un risque deux fois plus important d'être tuée sur les routes que la moyenne de l'ensemble de la population, ce qui explique que les politiques publiques de sécurité routière ciblent particulièrement cette classe d'âge.

Du point de vue de la sécurité routière, il peut être intéressant de considérer d'autres classes d'âge plus pertinentes au regard des pratiques de déplacements. Ainsi, la classe d'âge des 15-24 ans est depuis quelques années divisée entre la classe d'âge des 15-17 ans (où l'usage du cyclomoteur est très présent) et la classe d'âge des 18-24 ans (qui marque le début de l'accès à la conduite automobile).

Face à la forte hausse de la démographie des personnes âgées et compte tenu d'une mobilité différente, la classe d'âge des 65 ans et plus a été divisée dans ce document entre la classe d'âge des 65-74 ans et la classe d'âge des 75 ans et plus.

Il apparaît ainsi que la classe d'âge des plus de 75 ans est une classe d'âge à risque avec un risque relatif supérieur d'un de plus d'une fois et demi à la moyenne. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge nécessite d'être suivie avec vigilance.

La classe d'âge des 0-14 ans (qui agrège des classes d'âge ayant des mobilités différentes) est celle qui encourt le moins de risque par rapport à la moyenne de la population.

1. Dernier recensement complet par département.

La classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque avec un risque relatif supérieur de presque deux fois et demi à la moyenne.

Métropole	Nombre de personnes tuées en 2009	%	Population au 1 ^{er} janvier 2008	%	Personnes tuées par million d'habitants	Risque relatif
0-14 ans	122	2,9	11 357 926	18,3	10,7	0,2
15-17 ans	189	4,4	2 340 644	3,9	80,8	1,2
18-24 ans	901	21,1	5 537 227	8,9	162,6	2,4
25-44 ans	1 366	32	16 654 492	26,8	82,0	1,2
45-64 ans	899	21	15 928 726	25,6	56,4	0,8
65-74 ans	288	6,7	4 938 284	7,9	58,3	0,9
75 et plus	508	11,9	5 373 701	8,6	113,1	1,6
Ensemble	4 273	100	62 131 000	100	68,8	1

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE 2008.

LE RÉSEAU ROUTIER

Évolution de la longueur du réseau routier

Au 1^{er} janvier 2010, la longueur totale du réseau routier était estimée à 1 027 716 kilomètres. Pratiquement, la longueur du réseau routier n'augmente guère chaque année qu'au rythme des ouvertures des autoroutes concédées, de l'ordre de 100 km par an (117 km ont été ouverts en 2009).

Le kilométrage des routes nationales s'élevait fin 2009 à 9 154 km dont 4 000 km environ de routes à chaussées séparées. Il a été réduit de près de 18 000 km depuis la dernière loi sur la décentralisation.

Le kilométrage total des voiries locales n'est pas connu avec précision.

Estimation du risque d'accident pour les différents types de route

Les responsables de voirie utilisent indifféremment deux indicateurs de risque afin d'identifier des routes ou des sections de routes présentant un risque anormalement élevé pour les usagers.

L'indicateur de risque d'accident le plus souvent utilisé est la densité d'accident. Il s'agit du nombre d'accidents ou de victimes sur un réseau ou une section de route rapporté au nombre de kilomètres de ce réseau ou de cette section. Il permet d'identifier des « points noirs ».

Cette identification se fait en comparant l'indicateur à un indicateur national pour la catégorie de route étudiée.

Pour avoir des comparaisons significatives statistiquement, l'indicateur est habituellement calculé sur une période de 3 ans. Pour la période 2006-2008, les données SETRA sont les suivantes pour trois grands types de routes :

- autoroute : 13 accidents corporels (par an) pour 100 km ;
- route nationale à chaussées séparées : 23 accidents corporels (par an) pour 100 km ;
- route nationale à chaussée unique : 18 accidents corporels (par an) pour 100 km.

Un autre indicateur de risque utilisé est le taux d'accidents par milliard de kilomètres parcourus. Ce taux permet davantage d'évaluer la sécurité « intrinsèque » d'une infrastructure (puisqu'il neutralise le poids du trafic), en le comparant avec le taux national de référence correspondant au même type de voie.

La connaissance des trafics par catégorie de voies est donc nécessaire pour calculer cet indicateur.

Ce taux pour les accidents corporels (calculé uniquement sur l'année 2009) est le suivant :

- autoroutes concédées : 13,4 ;
- routes nationales (à une chaussée) : 93.

Ce taux pour les personnes tuées est le suivant :

- autoroutes concédées : 1,8 ;
- routes nationales (à une chaussée) : 8,7.

Sur la base de ces deux données, on en déduit que les autoroutes concédées présentent presque sept fois moins de risque d'accidents corporels que les routes nationales et presque cinq fois moins de risque d'être tué.

Réseaux	Longueur (1) (en kilomètre)		Parcours (2) (en milliard de km)		Accidentalité	
	01/01/2009	01/01/2010	2008	2009	Accidents corporels 2009	Nombre de personnes tuées 2009
Autoroutes concédées	8 431	8 548	81,1	82,3	1 103	152
Autoroutes non concédées	2 610	2 614	58,4	58,4	2 811	73
Routes nationales	9 143	9 154	46,6	47,0	4 381	408
Réseau routier national	20 184	20 316	186,1	187,7	8 295	633
Routes départementales et communales	1 007 400^e	1 007 400^e	365,9	363,3	64 020	3 640
Total	1 027 584^e	1 027 716^e	552	551	72 315	4 273

Source : SETRA (1).

e : estimation dont 630 000 km de routes communales.

Source : 47^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. SoeS-MEEDM (2).

LE PARC DE VÉHICULES

Avertissement

L'estimation des parcs circulants est une question complexe, particulièrement pour les véhicules non immatriculés (vélos) ou immatriculés depuis peu (cyclomoteurs), mais plus généralement

pour toutes les catégories de véhicules. Il s'agit de croiser des données d'origines diverses (immatriculations, résultats d'enquêtes, données des assurances, etc.).

Dans cette partie, sont rassemblées les estimations issues du rapport annuel de la commission des comptes des transports de la Nation dans son chapitre « le bilan de la circulation » pour ce qui concerne les véhicules motorisés à l'exception des deux-roues motorisés. La méthode d'estimation utilisée est de tenir compte des nouvelles immatriculations d'une part et d'estimer le volume de véhicules mis à la casse.

Elle est également utilisée par l'ONISR pour l'estimation du parc circulant des deux-roues motorisés.

Notons que les catégories de véhicules utilisées sont légèrement différentes de celles utilisées au niveau des accidents pour ce qui concerne les voitures particulières (catégorie plus restrictive que celle des véhicules légers du BAAC) et les véhicules utilitaires légers (catégorie plus large que celle du BAAC qui ne considère dans cette classe que les véhicules de plus de 1,5 tonne, les véhicules de moins de 1,5 tonne étant classés dans les véhicules légers).

Évolution du parc des véhicules neufs en 2009 par rapport à 2008

Les immatriculations de voitures particulières neuves enregistrent une forte augmentation en 2009 (+ 10,7 %) portées par la prime à la casse et le bonus/malus.

De leur côté, les immatriculations de poids lourds ont baissé de 38,7 % et celles des véhicules utilitaires (camionnettes) de 19,1 %, conséquence essentiellement de la crise économique.

En ce qui concerne les motocyclettes, les immatriculations baissent en 2009 pour la deuxième année consécutive (- 16 %), après une période de forte augmentation entre 2003 et 2007 (+ 11,4 % en moyenne). Les immatriculations des cyclomoteurs sont également en baisse de 18 %.

Cependant, la baisse ou la hausse des immatriculations neuves n'induit pas forcément la baisse ou la hausse du parc circulant, puisqu'un effet de vieillissement ou de rajeunissement du parc circulant joue également. Ainsi, l'estimation du parc circulant des motocyclettes est en augmentation par rapport à 2008 (+ 1,1 %).

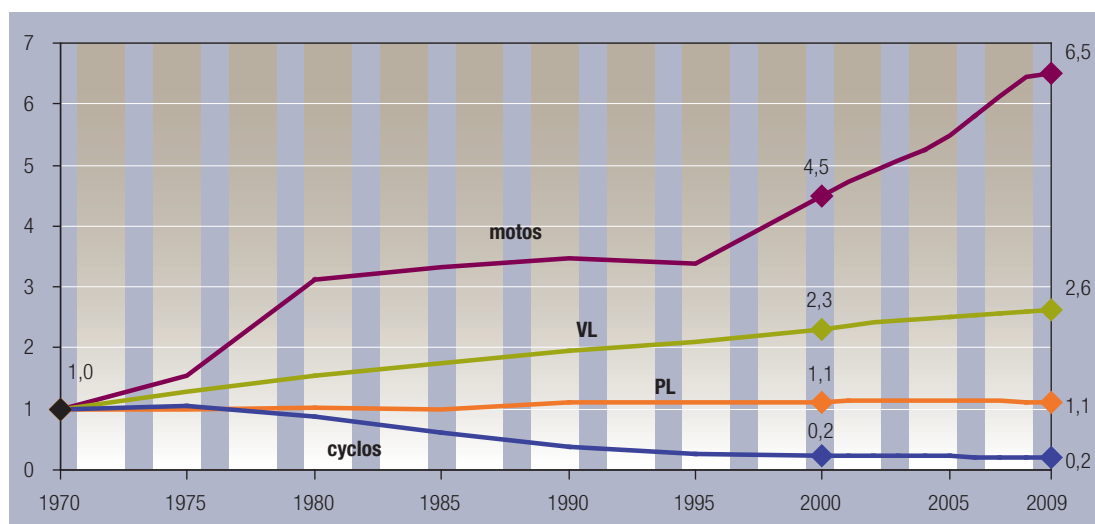
On ne dispose d'aucune estimation solidement construite du parc circulant des bicyclettes, le chiffre utilisé plus loin doit être considéré comme indicatif. Notons que le nombre de bicyclettes neuves vendues en 2009 a été estimé à plus de 3 millions (source : Conseil national du cycle), soit une baisse de 6 % par rapport à 2008. 65 % concernaient des vélos de loisirs dont 25 % des cycles destinés aux déplacements quotidiens et 10 % des vélos de sport.

Le marché a été aussi marqué par la très forte progression du marché des vélos à assistance électrique (VAE) dont les ventes ont augmenté de 50 % (23 700 unités). Le secteur des bicyclettes en location ou pseudo-location se développe fortement dans les grandes villes (au niveau municipal, par abonnements ou assimilé).

Estimation du parc des véhicules circulants

Le graphe ci-dessous donne l'évolution des parcs depuis 1970.

ÉVOLUTION DU PARC CIRCULANT JUSQU'EN 2009 (indice 1 en 1970) PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES



Source : ONISR.

En trente ans, le parc circulant des motocyclettes a été multiplié par 6,5, celui des voitures de tourisme par 2,6 et celui des poids lourds de 1,2. Celui des cyclomoteurs est par contre en baisse régulière.

Plus récemment entre 2002 et 2009, le parc circulant des motocyclettes a augmenté de 32,6 %, celui des voitures de tourisme de 7,9 % alors que celui des poids lourds a baissé de 4 % et celui des cyclomoteurs de 17 %.

Enfin entre 2008 et 2009, le parc circulant des motocyclettes a augmenté de 1,1 % quand bien même la baisse des immatriculations, celui des voitures de tourisme de 0,6 % alors que celui des poids lourds a baissé de - 1,6 % et celui des cyclomoteurs de 5,1 %.

PARCS CIRCULANTS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

		2002	2008	2009	2008-2009 Évolution en %
Parcs (million de véhicules)	motos	1 054	1 383	1 398	1,1
	cyclos	1.4	1 221	1 159	- 5,1
	VT	28.7	30.78	30 967	0,6
	PL	0.6	0.55	0.545	- 0,9

Source : 47^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Estimation du risque pour les différentes catégories de véhicule

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre estimé de véhicules en circulation permet d'approcher le risque encouru au regard des véhicules utilisés.

Il présente cependant certains défauts, outre celui de l'estimation approximative des parcs circulants réellement, celui de ne pas tenir compte du taux d'occupation dans les véhicules, ni du parc de véhicules étrangers circulant en France.

Il est néanmoins donné à titre indicatif, cet indicateur étant repris dans certaines comparaisons internationales.

Cet indicateur (nombre de personnes tuées par million de voitures particulières) a été réduit de 55,4 % depuis 2002.

ÉVOLUTION DU TAUX DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION DE VOITURES PARTICULIÈRES

Année	2002	2005	2007	2008	2009
Voitures particulières en million	26,1	30	30,6	30,8	31
Taux de personnes tuées par million de voitures particulières	157	102	81	72	70

Source : ONISR.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORTÉ AU NOMBRE ESTIMÉ DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Catégories de véhicules	Estimation du parc au 1 ^{er} janvier 2009	Nombre de personnes tuées (conducteurs et passagers) dans les véhicules de la catégorie ¹	Personnes tuées dans les véhicules de la catégorie par million de véhicules de cette catégorie
Bicyclettes	25 000 000 ²	162	7,7
Cyclomoteurs	1 159 000 ³	299	258
Motocyclettes	1 398 000 ³	888	63,5
Voitures particulières	30 967 000 ⁴	2 160	70
Véhicules utilitaires légers	5 754 000 ⁴	145	25
Poids lourds	545 000 ⁴	54	99

Sources :

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

² Estimation du parc des bicyclettes en circulation à partir des ventes communiquées par le Conseil national du Cycle.

³ Estimation des parcs en circulation selon l'ONISR à partir des immatriculations.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Avertissement

L'indicateur de trafic communément utilisé pour le calcul du risque en matière de transport est la distance parcourue par passager.

Pour le trafic routier, la distance parcourue est estimée à partir de l'estimation du parc circulant d'une part et de celle de la distance moyenne parcourue annuellement d'autre part.

Dans cette partie, les données pour ce qui concerne tous les véhicules motorisés sont issues du rapport annuel de la commission des comptes des transports de la Nation dans son chapitre « le bilan de la circulation ». Le rapport identifie la catégorie « véhicules divers » qui comprend notamment les deux-roues motorisés sans pour autant les individualiser. Les données concernant les cyclomoteurs et les motocyclettes ont donc été estimées par l'ONISR selon la même méthode.

Estimation et évolution des distances parcourues

En 2009, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 551 milliards de kilomètres parcourus, soit un trafic pratiquement stable par rapport à 2008 (- 0,2 %) mais en très légère augmentation sur le réseau routier national (+ 0,7 %).

Cette stabilité masque néanmoins des phénomènes différents : la circulation des poids lourds est en forte chute (- 11,7 %). Cette diminution s'explique essentiellement par la crise économique et la baisse du transport de marchandises.

La circulation des véhicules utilitaires légers se maintient (+ 0,4 %) alors que la circulation des voitures particulière augmente légèrement (+ 0,9 %). Cette augmentation est à mettre en relation avec la hausse de 1,6 % par rapport à 2008 du nombre de kilomètres moyens parcourus par an par le premier véhicule d'un ménage par an (12 260 km) en 2009 contre 12 460 en 2008. Il était de 13 690 en 2002.

PARCOURS EN FONCTION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Catégories de véhicules	Parcours (en milliard de km)		Évolution en %
	2008	2009	
Voitures particulières	392,2	395,9	0,9
Utilitaires légers	92	92,4	0,4
Poids lourds	26,5	23,4	- 11,7
Bus et cars	2,8	2,8	0
Véhicules immatriculés à l'étranger	28,8	26,5	- 8
Véhicules divers	9,7	10,1	4
Total	552	551	- 0,2

Source : 47^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Quant au trafic des motocyclettes, il a augmenté de 1,1 % (augmentation correspondant à l'augmentation estimée du parc circulant en faisant l'hypothèse d'une distance parcourue annuellement de 4 717 km). Le trafic cyclomoteur poursuit sa baisse estimée à - 5,1 %, diminution correspondant à la diminution estimée du parc circulant en faisant l'hypothèse d'une distance parcourue annuellement de 2 020 km.

L'estimation du parcours annuel des bicyclettes ne peut également pas être faite en l'état des enquêtes disponibles. Seules, quelques enquêtes ménages réalisées dans quelques grandes villes donnent quelques indications sur la part modale de ce mode de déplacement.

Estimation du risque pour différentes catégories de véhicules en fonction de la distance parcourue

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre de kilomètres parcourus est l'indicateur de risque le plus souvent utilisé pour effectuer des comparaisons sur le risque que court les usagers d'une catégorie de véhicules.

Le nombre de personnes tuées sur la route par milliard de kilomètres parcourus toutes catégories de véhicule confondues est estimé en 2009 à 7,75. Ce taux est quasiment stable par rapport à 2008 (7,74). En sept ans, ce taux qui mesure le risque d'être tué dans la circulation a baissé de plus de 40 %.

Il reste néanmoins très largement supérieur à d'autres modes de transports comme le train (de l'ordre de 20 fois).

Par catégorie de véhicules motorisés, le risque le plus élevé d'être tué en tant qu'occupant (conducteur ou passager) est celui des motocyclistes. Leur risque d'être tué est environ de l'ordre de vingt-cinq fois supérieur à celui d'un occupant d'un véhicule léger. À l'inverse, celui d'un occupant d'un poids lourd voit son risque divisé par plus de deux (2,4). Le risque le moins élevé par rapport à celui d'un occupant d'un véhicule léger serait encouru par les passagers des transports en commun (3 fois moins).

Un indicateur complémentaire est le risque que courent les usagers d'une catégorie mais aussi d'ajouter celui qu'il fait courir aux autres.

On remarquera alors que le ratio entre les deux indicateurs est proche de 1 pour tous les deux-roues motorisés, qu'il vaut 1,44 pour les voitures particulières, et qu'il s'accroît fortement avec la masse des véhicules : 3 pour les véhicules utilitaires, 9,4 pour les poids lourds, 13,3 pour les transports en commun. Ce ratio reflète également la différence de vulnérabilité entre catégories d'usagers.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORTÉ AUX DISTANCES PARCOURUES

Catégories de véhicules	Estimation du km parcourus en milliard	Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie de véhicule ²	Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie de véhicule par milliard de km parcourus cette catégorie	Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant au moins un véhicule de la catégorie ²	Nombre de personnes tuées dans les véhicules de la catégorie par milliard de km parcourus cette catégorie
Bicyclettes	inconnu	162	–*	169	–*
Cyclomoteurs	2,4 ³	299	124,6	323	134,6
Motocyclettes	6,6 ⁴	888	134,5	934	141,5
Voitures de tourisme	395,9	2 160	5,5	3 141	7,9
Véhicules utilitaires	92,4	145	1,6	445	4,8
Poids lourds	23,4	54	2,3	507	21,7
Transport en commun	2,8	5	NP ⁵	67	23,9
Tous usagers motorisés	551			4 273	7,75

Sources :

¹ Personnes tuées à l'intérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger). ONISR, fichier des accidents.

² Personnes tuées à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger) ONISR, fichier des accidents.

³ Sur la base d'un parcours moyen annuel de 2 020 km – Année 2006 source Chambre syndicale nationale du motorcycle.

⁴ Sur la base d'un parcours moyen annuel de 4 717 km – Année 2006 source Chambre syndicale nationale du motorcycle.

⁵ Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué reste celui où une motocyclette est impliquée. Ce risque est environ de l'ordre de vingt fois supérieur (17,9) à celui où une voiture particulière est impliquée. On remarquera que le risque est aussi pratiquement trois fois supérieur (2,7) lorsqu'un poids lourd est impliqué par rapport à celui où un véhicule léger est impliqué.

LES CONDUCTEURS DANS LA CIRCULATION

Nombre de permis délivrés

En 2009, il a été enregistré une stagnation du nombre de permis de conduire délivrés (+ 0,3 %). Néanmoins, l'on remarque que la progression du nombre de permis moto est plus importante que celui des permis de voiture de tourisme entre 2008 et 2009 et plus globalement entre 2002 et 2009.

PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

	2002	2008	2009	Évolution 2008-2009	Évolution 2002-2009
Permis A1 (motocyclette de moins de 125 cm ³)	5 895	3 775	3 877	+ 2,7 %	- 34 %
Permis A (motocyclette de plus de 125 cm ³)	102 282	109 568	112 067	+ 2,3 %	+ 9,7 %
Permis B (voiture de tourisme)	714 685	735 659	745 858	+ 1,4 %	+ 4,4 %
Permis C (permis Poids lourds)	26 579	31 747	28 582	- 10 %	+ 7,5 %
Permis D (permis transport en commun)	6 833	6 534	5 982	- 8,5 %	- 12,4 %
Permis EC (permis avec remorque)	21 440	33 450	27 125	- 18,9 %	+ 26,5 %
Total des permis délivrés	877 684	920 733	923 491	+ 0,3 %	+ 5,2 %

Source : DSCR.

Nombre de conducteurs dans la circulation

Le nombre de conducteurs dans la circulation qu'ils conduisent régulièrement ou non ne peut être estimé à partir du fichier national du permis de conduire dans la mesure où une part significative des détenteurs du permis ne conduit jamais.

L'enquête annuelle réalisée par le MEEDEM (chiffre 2008) sur le parc automobile des ménages permet cependant d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à plus de 40 millions (40,3) et celui des conducteurs circulant régulièrement (82,6 %) ou occasionnellement (10,4) à 37,5 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire déclarent ainsi ne jamais conduire.

L'enquête nous apprend également que :

- sur 10 conducteurs qui conduisent régulièrement, 6 ont entre 25 et 54 ans, 3 ont 55 ans ou plus et 1 à moins de 25 ans ;
- en moyenne, 84 % de la population âgée de 18 ans et plus détient le permis de conduire ;

- la quasi-totalité de la classe d'âge 25-34 ans détient le permis de conduire (96 %) suivie de très près par les 35-44 ans (92 %) puis, avec 86 % et 87 % viennent les 45-54 ans et 55-64 ans ;
- entre 18 et 24 ans, plus de la moitié (53,8 %) est titulaire du permis de conduire.

Estimation du risque pour différentes catégories de conducteur en fonction de la distance parcourue

L'indicateur de risque retenu est le nombre de conducteurs tués dans sa catégorie par milliard de km parcourus. Cet indicateur permet de mesurer le risque spécifique d'implication d'un conducteur d'une catégorie dans un accident provoquant son décès.

Pour identifier ce risque, il convient de faire la part des personnes tuées selon qu'elles sont conducteurs ou passagers (*chapitre 2-2*).

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué est celui du motocycliste. Ce risque est supérieur à trente fois (31,5) celui d'un conducteur d'un véhicule léger. Celui d'un chauffeur de poids lourd est trois fois moindre (3,3).

RISQUE D'ÊTRE TUÉ POUR DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE CONDUCTEUR

Catégories de conducteurs	Nombre de conducteurs tués	Conducteurs tués par milliard de km parcourus
Cyclistes	162	–
Cyclomotoristes	275	114,6
Motocyclistes	830	125,8
Conducteurs de voiture de tourisme	1 565	4
Camionnettes	109	1,2
Chauffeurs de Poids lourds	41	1,2
Conducteurs de transport en commun	NS	
Total conducteurs	3 069	

Source : ONISR.

L'action des pouvoirs publics

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes de l'accidentologie : l'utilisateur 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'accidentalité et par une politique locale forte visant à associer les pouvoirs publics (services de l'État et collectivités territoriales) ainsi que les nombreuses associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière.

Ce chapitre présente les principales actions menées au titre de l'année 2009 sous l'autorité de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, également déléguée à la sécurité et à la circulation routières.

LES ACTIONS AU NIVEAU INTERNATIONAL

Au niveau de l'ONU

Les accidents de la route sont responsables de 1,3 million de décès et d'environ 50 millions de blessés chaque année dans le monde. La France s'est résolument engagée lors de la conférence ministérielle mondiale pour la sécurité routière qui s'est déroulée à Moscou en novembre 2009, en faisant partie du petit groupe de quinze pays qui a soutenu la Déclaration de Moscou, déclarant 2011-2020 décennie de l'action pour la sécurité routière. Elle a ensuite largement contribué à ce qu'en mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies adopte une résolution consacrant cette décennie pour la sécurité routière dans le monde.

Au niveau de la Commission européenne

La France s'est positionnée comme force de proposition vis-à-vis de la Commission européenne qui a pris l'initiative de définir une politique européenne de sécurité routière pour la décennie à venir (2011-2020). Les orientations politiques pour la sécurité routière qui seront publiées à ce titre viseront à atteindre l'objectif ambitieux de réduire à nouveau de moitié le nombre de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne d'ici à 2020.

En tout, entre 2001 et 2009, 79 000 vies ont été épargnées sur la route dans l'ensemble de l'Union européenne du fait des actions de sécurité routière. La France a contribué à ce résultat européen à hauteur de 29 %, soit 22 900 vies sauvées à elle seule.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Les actions menées au titre de l'année 2009 ont été fortement orientées par les décisions du Conseil interministériel de sécurité routière consacré à la réforme du permis de conduire qui s'est tenu le 13 janvier 2009.

La réforme du permis de conduire comprendra 15 mesures qui répondront à trois objectifs : un permis moins long, un permis moins cher et surtout un permis plus sûr.

Les concertations nationales

■ La concertation nationale pour l'amélioration de la sécurité des deux-roues motorisés

Le rapport du Préfet Guyot intitulé « Gisements de sécurité routière : les deux-roues motorisés » avait formulé en 2008, 74 propositions de mesures pour améliorer les conditions de sécurité et de circulation des deux-roues motorisés. L'ensemble de ces propositions fait l'objet d'un examen dans le cadre d'une concertation nationale, lancée à l'été 2009, qui rassemble les structures représentatives du monde du cyclomoteur et de la motocyclette et des acteurs de la sécurité routière. Quatre réunions plénières se sont tenues au deuxième semestre 2009, appuyées par les travaux de cinq groupes de travail œuvrant dans les domaines suivants : règles et équipements ; véhicules ; formation et noviciat ; infrastructure et partage de l'espace public ; connaissance des causes et conséquences de l'accident. L'objectif de cette concertation est d'aboutir à des recommandations de mesures gouvernementales appropriées, susceptibles d'être actées dès 2010.

■ La concertation nationale sur le thème Santé et sécurité routière

Début novembre 2009, une première réunion d'experts du monde médical organisée par la DSCR, a donné le coup d'envoi d'un cycle de concertation qui se poursuivra en 2010 sur les thèmes suivants :

- aptitude à la conduite en lien avec la transposition de la directive européenne « permis de conduire » ;
- handicap et conduite ;
- conduite et prise de médicaments ;
- conduite et âge ;
- organisation et fonctionnement des commissions médicales du permis de conduire.

Cette concertation est également susceptible de déboucher sur des mesures gouvernementales à prendre en 2010.

LA CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Mise en ligne du Portail « accidents »

L'année 2009 a vu la mise en service du Portail « accidents ». Ce portail devient le cœur du dispositif de constitution du fichier national des accidents corporels en centralisant les bulletins d'analyse des accidents corporels rédigés par les forces de l'ordre.

Ce portail permettra de raccourcir les délais de production des statistiques et d'en améliorer la fiabilité.

Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) sont les acteurs clés du dispositif ; ils seront en effet responsables au plan départemental de la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national.

Statistiques « accidents »

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière a publié à la Documentation française le document – « La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2008 », ONISR, septembre 2009.

L'ONISR a également réalisé de nombreuses exploitations du fichier national des accidents, notamment pour alimenter les campagnes nationales de communication.

Études et recherches

Les études et les recherches financées par le programme « sécurité routière » font l'objet depuis 2009 d'un pilotage par un Comité des études au sein de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) dont l'objectif est :

- d'assurer la cohérence du programme d'études et de recherche avec les orientations définies par la politique de sécurité routière et les décisions du CISR ;
- de coordonner les programmations établies avec les différentes entités concernées au sein du réseau scientifique et technique du ministère (SETRA, CERTU, INRETS, INSERR et LCPC, ainsi que certains CETE impliqués directement ou non) ;
- de veiller à la valorisation rapide des enseignements et conclusions de ces études et des recherches.

Ce comité a notamment examiné les résultats des recherches suivantes :

- évaluation du LAVIA (limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée), présentée par l'INRETS ;
- enquête MARC (mobilité, attitudes, risques, comportements) – troisième vague, réalisée par l'INRETS et l'université de Strasbourg ;
- analyse des performances des écoles de conduite et outils de pilotage du secteur, présentée par l'Université de Marne-la-vallée ;
- mesures réalisées par l'enregistreur des données des événements de la route (EDR) présentée par l'INRETS avec les CETE Méditerranée, de Lyon et de Normandie-Centre ;
- différents volets du projet SARI (surveillance automatisée des routes et de l'information), présenté par le LCPC.

Le comité des études de la DSCR a également lancé une expertise collective, menée par l'INRETS avec le concours de l'INSERM, sur l'usage du kit mains libres et des systèmes de navigation sur la sécurité des usagers, dont les conclusions seront connues fin 2010.

Enfin, un certain nombre de recherches a été initié en 2009 au titre du groupe 2 « Qualité et sécurité des systèmes de transport » du PREDIT, dont un appel à projet sur le thème « économie de la sécurité routière ».

LA COMMUNICATION

La Sécurité routière est quotidiennement sollicitée par les médias sur tous les sujets relatifs à la sécurité et à la circulation routières. Durant l'année 2009, dix conférences de presse ont été organisées, six dossiers de presse et 70 communiqués de presse ont été diffusés sur des sujets très divers.

Les campagnes d'information et de sensibilisation du grand public

En 2009, trois thèmes prioritaires ont fait l'objet de campagnes de communication d'envergure à destination du grand public :

- **L'éducation routière.** L'objectif a été de remettre au cœur des politiques publiques de lutte contre l'insécurité routière l'enjeu de l'éducation routière tout au long de la vie. À cet effet, un site Internet « *permisdeconduire.gouv.fr* », a été créé au cours du premier trimestre ainsi qu'un kit de communication diffusé par le réseau de la sécurité routière auprès des écoles de conduite. Ces actions faisaient suite au Comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009, consacré à la réforme du permis de conduire (permis de voiture B).
- **Le respect des règles de conduite.** Plusieurs campagnes sur différents registres ont rappelé l'importance du respect des règles de conduite :
 - la campagne « *Vies sauvées, continuons* »¹ a eu pour objectif de donner aux Français les raisons d'assumer avec fierté le choix d'une conduite apaisée et respectueuse, en leur rappelant que 12 000 vies ont été sauvées sur les routes entre 2002 et 2008, grâce à l'amélioration du comportement des conducteurs. Une campagne d'affichage et dans la presse écrite en juin 2009, un site Internet « *les12000.fr* » et l'illumination par les 12 000 habitants de Mazamet (Tarn) de leur ville le 30 juin 2009 ont permis d'incarner ces messages ;
 - la campagne « *Les dossiers de la route : un accident n'arrive jamais par accident* »² a rappelé qu'une infraction au Code de la route est à l'origine de 9 accidents mortels sur 10. Une série de 20 programmes courts a été réalisée en partenariat avec l'ensemble des chaînes du groupe France Télévision et diffusée en septembre et octobre 2009, puis mise à disposition du réseau de la sécurité routière ;
 - la campagne « *Juste un peu* » a permis de mettre en avant que sur la route, les petits arrangements que l'on peut s'accorder avec la règle sont parfois mortels, *a fortiori* pour les usagers de

1. Découvrir la campagne : http://www.securiteroutiere.gouv.fr/article.php3?id_article=3200.

2. Découvrir la campagne : http://www.securiteroutiere.gouv.fr/article.php3?id_article=3230.

deux-roues motorisés. Des spots télévisés et radio ont affirmé le caractère irresponsable de ce type de complaisance ;

- une campagne spécifique pour un usage pacifié des routes françaises, en direction des conducteurs étrangers de passage en France pour des raisons touristiques ou professionnelles a été menée durant l'été 2009. L'édition de plusieurs documents rappelant les règles en matière de limitation de vitesse, les principales caractéristiques du Code de la route ou les avantages de l'éco-conduite ont été réalisés en plusieurs langues et diffusés aux barrières de péage des zones frontalières ;
- la campagne sur l'extrême danger à ne pas respecter les règles de conduite aux abords des passages à niveau a fait l'objet d'affiches apposées dans toutes les gares SNCF et une opération de publipostage dans 2,5 millions de boîtes aux lettres visant les personnes habitant à proximité d'un passage à niveau est venue rappeler qu'il est inutilement dangereux de s'imaginer « *pouvoir être plus rapide que le train* ».

• **La lutte contre l'alcool au volant.** Ce thème a fait l'objet de deux campagnes :

- une première campagne, menée en direction des jeunes, incitant à ne pas boire d'alcool du tout avant de conduire, a rappelé la solution (« *Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas* »), durant l'été 2009 et pendant les fêtes de fin d'année, par la diffusion de messages à la radio et sur différents lieux festifs fréquentés par les jeunes adultes – tournée des discothèques des stations balnéaires en partenariat avec la radio NRJ, opérations de terrain dans les centres ville des principales métropoles régionales, présence sur les festivals de musique (Solidays, Rock en Seine, Printemps de Bourges) ;
- une seconde campagne s'est adressée au grand public : au travers du message « *Ne laissez pas une personne qui a bu reprendre le volant* »³ diffusé via des spots télévisés, radios et sur Internet, 500 000 éthylotests ont été distribués pendant les fêtes de fin d'année aux barrières des péages d'autoroutes.

La mobilisation des acteurs

■ La semaine de la mobilité et de la sécurité routière

En 2009, deux grands événements : la « *Semaine européenne de la mobilité* » et la « *Semaine de la sécurité routière* » ont fusionné pour devenir la « semaine » de la mobilité et de la sécurité routière. Cet événement national qui s'est tenu du 15 au 22 septembre a eu pour objectif de promouvoir l'intermodalité, la sécurité des déplacements des usagers, notamment les plus vulnérables d'entre eux.

Sous le slogan « *Bougez autrement* », les Français ont été invités à repenser leurs modes de déplacement, en faveur d'une mobilité plus durable et plus sécurisée.

Ainsi, plus de 3 000 événements ont été organisés à cette occasion dans toute la France par l'État, les collectivités locales, les associations et les entreprises qui ont répondu à l'appel à projets lancé par le ministère. Les thèmes abordés ont été très variés : éco-conduite, partage de la rue entre tous les usagers, nouvelles zones de circulation urbaines, promotion d'autres modes de déplacement domicile-travail.

3. Découvrir la campagne : http://www.securiteroutiere.gouv.fr/article.php3?id_article=3246.

■ Les éditions

Un numéro spécial de la *Revue de la Sécurité routière* a été publié pour présenter les objectifs et les modalités de la réforme du permis de conduire. Il a été largement diffusé à tous les établissements d'enseignements de la conduite en plus des 30 000 destinataires habituels (partenaires institutionnels, préfectures, inspecteurs du permis de conduire, associations) soit, au total à près de 52 000 exemplaires.

De nouveaux dépliants pour le grand public ont été réalisés pour mobiliser et conseiller tous les usagers sur des thèmes aussi divers que la réglementation (*La vitesse, Quelle réglementation sur les routes françaises ?, Conduite en France*), la conduite (*Le Guide du bon conducteur*), la récupération de points (*Le Permis à points*), les personnes à mobilité réduite (*Conduite pour tous : comment conduire malgré le handicap*).

D'autres ont été mis à jour comme *Les grandes données de l'accidentologie, Le siège auto, Le 50 cm³ sans risque, L'alcool et la conduite, « prenez la mesure du risque »*.

La communication par le biais des sites internet

En 2009, la Sécurité routière a continué à agir sur le web en renforçant le lien direct avec les internautes et en les encourageant à agir pour sauver des vies.

– **www.les12000.fr.** Avec ce site, la Sécurité routière a prolongé la campagne « *Vies sauvées, continuons* », Ce site montre des hommes et des femmes qui racontent leurs petits bonheurs de la vie quotidienne qui n'ont pas été gâchés par un accident de la route et remercient les internautes pour leur changement de comportement ces dernières années.

– **www.securiteroutiere.gouv.fr.** En décembre 2009, la Sécurité routière a complété sa campagne de sensibilisation aux dangers de l'alcool au volant par un module Internet installé sur son site où étaient fournis aux internautes toutes les clés et « bons mots » pour dissuader un proche qui a trop bu d'alcool de reprendre le volant. Ce volet Internet a ainsi permis d'appeler directement les citoyens à agir, chacun à leur niveau, pour sauver des vies.

– **Facebook.** La Sécurité routière a également poursuivi sa politique de sensibilisation auprès des jeunes, principales victimes des accidents de la route liés à l'alcool, en œuvrant sur les réseaux sociaux. Ainsi, un nouveau jeu a été mis en ligne sur Facebook permettant de tirer au sort un « *Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas* », conducteur s'engageant à ne pas boire d'alcool pour ramener ses amis sains et saufs chez eux après des sorties festives.

LES PARTENARIATS NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

■ Les actions du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel

Ce comité dont fait partie la Délégation interministérielle à la sécurité routière aux côtés des assureurs sociaux : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), Mutualité

sociale agricole (MSA), caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL), Régime social des indépendants (RSI) a poursuivi son travail de réflexion qui a donné lieu à :

- la publication du rapport de synthèse des travaux du groupe de concertation sur le véhicule utilitaire léger (VUL) ;
- la tenue le 18 juin 2009 d'un colloque sur le sujet « Activité de conduite, activité de travail ». Celui-ci a présenté les études réalisées sur le risque routier lié à la mobilité des salariés dans l'exercice de leur métier ;
- la tenue d'une table ronde sur le risque « trajets domicile-travail » le 9 octobre dont les conclusions ont mis en lumière la nécessité de faire converger les politiques de prévention du risque portant sur les trajets et les politiques de mobilité durable.

■ Les chartes de sécurité routière

Un certain nombre de chartes destinées à promouvoir la prise en compte du risque routier en milieu professionnel, ont été signées au cours de l'année 2009 :

- une première charte avec la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) qui, en région, décline, et au sein des entreprises de travaux publics, des actions en vue d'améliorer notamment la sécurité des chantiers ;
- le renouvellement de la charte avec l'entreprise Colas qui réaffirme un partenariat de longue date. Fort de son expérience, Colas fait progresser les bonnes pratiques au sein de ses filiales et de la profession des travaux publics ;
- le renouvellement de la charte avec la société Axa dont les actions de prévention et de sensibilisation ont pour cible les collaborateurs, les clients d'Axa et le grand public ;
- la première signature avec la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) d'une charte alliant les aspects « sécurité routière et développement durable » au bénéfice des entreprises de transport de voyageurs, des salariés et des passagers ;
- la première signature d'une convention avec la conférence des universités pour une prise en compte de la prévention en matière de risques routiers dans l'organisation de la vie étudiante ;
- la première signature d'une convention avec la Conférence des directeurs d'IUFM (Instituts universitaires de formation des maîtres) avec un double objectif : sensibiliser les professeurs stagiaires à la problématique de la sécurité routière, et par leur intermédiaire, transmettre les messages de prévention à leurs futurs élèves.

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.

31 associations ont bénéficié au niveau national d'une subvention de la DSCR en 2009.

Parmi elles, certaines assurent l'écoute, le soutien des victimes d'accidents de la circulation et de leurs familles et mettent en place des actions de sensibilisation du grand public sur les conséquences de l'insécurité routière. C'est le cas d'associations comme la Ligue contre la violence

routière, de « Victimes et citoyens », ou de l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens.

D'autres associations telles que « Voiture & Co », Animafac, la Fage ou encore « Avenir santé » s'adressent à un public de jeunes pour les sensibiliser essentiellement aux risques de la conduite en présence d'alcool ; ces associations, présentes sur de nombreuses soirées et festivals, font la promotion du conducteur sobre, préalablement désigné « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».

D'autres encore apportent leur expertise pour agir en direction des usagers de deux-roues motorisés, en insistant en particulier sur les aspects de la formation et du comportement. Il s'agit notamment de la Fédération française de motocyclisme, de « Solidarité motards accidentés », de la Fédération française des motards en colère.

D'autres peuvent avoir une vocation plus large, intégrant la prévention du risque routier dans ses différentes composantes, au travers de projets de formation, de sensibilisation, de conception d'outils éducatifs, de formation de bénévoles, etc. On trouve là des associations telles Prévention MAIF ou « Familles rurales ».

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'activité locale de la Sécurité routière a été concernée, comme toutes les actions locales menées par l'État, par la réforme des services au niveau départemental. Ainsi, les services en charge de l'éducation routière, de l'action locale et les Observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) ont connu une mutation sur l'ensemble du territoire sous la conduite des Préfets de département tout en continuant à assurer les missions qui leur étaient confiées.

Cette réforme a vu l'émergence des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) dont les services en charge des transports ont développé leurs compétences en matière de sécurité routière pour le moment surtout axées sur le pilotage et l'analyse de l'accidentalité avec les observatoires régionaux de la sécurité routière (ORSR). Les DREAL assurent ainsi depuis 2009 une mission de connaissance des accidents et d'accompagnement des actions locales de sécurité routière menées sous la conduite des préfets de département.

Au titre de leurs compétences en matière de gestion des budgets opérationnels de programme (BOP), les DREAL ont mis en place un système de dialogue avec les niveaux départementaux de l'État en vue d'une meilleure concertation au niveau régional pour la réalisation des actions de Sécurité routière.

Enfin, grâce au soutien des pôles d'appui placés sous leur direction, les DREAL ont commencé à proposer des espaces d'échanges aux acteurs du réseau local de sécurité routière, ainsi que des formations relatives aux actions de sécurité routière prévues dans les Plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR).

Au niveau national, la formation des acteurs de la Sécurité routière, et notamment celle des responsables des structures en charge de ces questions dans les services déconcentrés de l'État,

a été optimisée par la création d'un point d'appui national (PAN) pour la gestion des outils de formation de sécurité routière. Ce point d'appui a ainsi permis, non seulement de planifier les sessions de formation au niveau national, mais aussi et surtout d'améliorer le travail des acteurs de la Sécurité routière, ainsi que la diffusion des savoir-faire.

Par ailleurs, la DSCR a continué son travail de mobilisation des collectivités locales avec la tenue de rencontres locales avec l'Association des maires de France (AMF), plus particulièrement à l'adresse des élus des communes rurales, et avec l'organisation d'un colloque national pour les conseils généraux, conjointement avec l'Assemblée des départements de France (ADF). Ces rencontres ont toutes pour objectif d'impliquer les responsables et les pouvoirs publics afin d'œuvrer à une plus grande sécurité sur nos routes, au plus près de nos concitoyens.

LE CONTRÔLE - SANCTION AUTOMATISÉ

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.

Conformément aux orientations du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR), la DPICA a poursuivi en 2009 le déploiement des « radars vitesse » tout en diversifiant les dispositifs de contrôle sanction automatisé par l'installation et la mise en service d'équipements de contrôle de franchissement des feux rouges.

Ainsi 118 équipements pour le contrôle des franchissements de feux rouges ont été installés dans les villes en 2009 pour contribuer à la sécurisation des centres urbains, l'objectif étant d'en installer 800 pour 2012.

De plus, dans le cadre du plan de sécurisation des passages à niveau, 26 radars vitesse ont été installés en 2009 à l'approche de passages à niveau préoccupants. De plus, une expérimentation de dispositifs spécifiques de contrôle de franchissement de passages à niveaux a été lancée sur 2 sites, pour préparer, en 2010, un marché de déploiement.

Pour les radars vitesse, 293 dispositifs de contrôle supplémentaires – 188 équipements fixes et 105 mobiles – ont été implantés en 2009.

La répartition des 1 661 radars fixes par type de voie était fin 2009 la suivante : 15,6 % des radars fixes étaient installés sur les autoroutes, 28,9 % sur les routes nationales, 52,7 % sur les routes départementales, 2,2 % sur les voies communales et 0,6 % sur les boulevards périphériques.

Le nombre de dispositifs de contrôle automatisé installés fin 2009 s'élève ainsi à 2 711, dont 1 661 radars fixes, 932 radars embarqués et 118 équipements de contrôle de franchissement de feux rouges.

Pour atteindre le volume de 4 500 dispositifs déployés fin 2013, deux nouveaux marchés de déploiement ont été notifiés à la fin de l'année 2009. Un de ces marchés a pour objet la mise en place de dispositifs de contrôle de la vitesse qui permettront également de différencier les véhicules légers des poids lourds, ainsi que de désigner précisément la voie de circulation du véhicule en infraction.

Le centre national de traitement (CNT) de Rennes a traité en 2009, 17,5 millions de messages d'infraction, ainsi que l'envoi de 8,6 millions d'avis de contravention (+ 2,4 % par rapport à 2008).

Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent toujours une part importante des véhicules en infraction estimée à 25 %. Dans l'attente d'une décision au niveau européen, les accords de coopération bilatérale avec les pays voisins ont progressé en 2009 avec la mise en œuvre notamment de l'accord avec la Suisse qui donne lieu à des échanges « automatisés » depuis le dernier trimestre.

Le CNT a eu également pour tâche le traitement des très nombreux courriers qu'il reçoit, près de 3 millions en 2009, dont plus de 2 millions portant sur la désignation d'un autre conducteur et environ 245 000 étant des lettres de contestation.

Par ailleurs, le centre d'appel a traité plus de 1 334 000 appels en 2009.

Ce bilan ne serait pas complet si on ne soulignait pas la mise en œuvre à titre expérimental du procès-verbal électronique grâce auquel l'État modernise ses procédures en substituant au carnet à souche des moyens modernes comme les assistants personnels.

LA ROUTE

Le Code de la route

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 de circulation, des progrès sont encore nécessaires. Les piétons et les cyclistes, usagers vulnérables, restent, en milieu urbain, fortement touchés par l'insécurité routière.

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...), avaient permis la publication du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008.

Ce texte a 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.

En 2009, un certain nombre de zones de rencontre a d'ores et déjà été réalisé sur le territoire. Enfin, ce décret généralise les double-sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre, sauf dispositions différentes prises par l'autorité de police (les zones 30 existantes doivent être mises en conformité avec cette règle avant le 1^{er} juillet 2010).

Des réflexions sont toujours menées notamment sur les règles de traversée de la chaussée par les piétons, sur le stationnement en ville ou encore sur les règles de circulation des nouveaux usagers de la rue (patineurs, gyropodes...). Ces réflexions aboutiront prochainement à d'autres modifications du Code de la route.

Mise en sécurité des passages à niveau

Afin d'accélérer la politique de traitement des passages à niveau engagée depuis 10 ans, le Gouvernement avait lancé une campagne de diagnostic des 15 450 passages à niveau publics ouverts au trafic automobile sur le réseau ferré national afin de définir les mesures de renforcement de la sécurité ou de suppression des passages à niveau le nécessitant (circulaire du 11 juillet 2008).

Pour mener à bien cette démarche, un appui méthodologique a été diffusé auprès des différents gestionnaires concernés : grille d'analyse plus mode opératoire (circulaire du 4 décembre 2008). Parallèlement, différentes mesures portant notamment sur la limitation de vitesse à 50 km/h et l'interdiction de doubler au droit des passages seront bientôt intégrées au code de la route. Des expérimentations sur la signalisation sont également en cours afin d'améliorer encore la sécurité des usagers.

Les Commissions consultatives départementales des usagers de la signalisation routière

L'ensemble de la signalisation routière doit être lisible et compréhensible par tous les usagers. Afin d'être mieux à l'écoute des usagers de la route, il avait 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, il a été décidé d'étendre cette initiative à l'ensemble du territoire national. En 2009, le déploiement des Commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière s'est poursuivi. Plus d'un tiers des départements en sont désormais dotés. Leur mise en place s'accompagne de la création d'un espace Internet dédié où les usagers peuvent formuler leurs remarques et leurs propositions.

Au vu des premiers bilans encourageants, la généralisation de ces commissions qui apportent une contribution importante à l'amélioration de la signalisation et à la sécurité routière demeure l'objectif.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

À la demande du Président de la République, le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a lancé le 13 janvier 2009 le grand chantier de la réforme de l'apprentissage de la conduite et du permis de conduire.

Cette réforme a trois objectifs principaux : un permis moins long, moins cher et plus sûr, pour répondre à une problématique majeure de sécurisation de la conduite des jeunes. Ce grand chantier est déployé sur 3 ans.

Pour un permis moins long, et dans l'attente de l'entrée en fonction des 35 premiers inspecteurs supplémentaires recrutés en 2009, il a été décidé de mettre en place des examens supplémentaires afin de réduire les délais d'attente entre les présentations. Cette mesure s'est traduite par l'organisation de 43 133 examens supplémentaires en 2009, qui ont permis la réduction significative des délais d'attente (deux mois ou moins dans 80 % des départements).

Pour un permis moins cher, il a été décidé de lever l'obstacle de la caution pour l'accès au « permis à un euro par jour ». À cet effet, une convention entre l'État (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi) et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) a été signée le 30 novembre 2009 donnant mandat à la CDC (à travers le Fonds de cohésion sociale) de prendre en charge le cautionnement du prêt au bénéfice des jeunes concernés.

Pour un permis plus sûr, l'élaboration de nouveaux dispositifs d'apprentissage et d'évaluation (nouvelles modalités de conduite accompagnée, banque de questions renouvelée pour l'épreuve de code, bilan de compétences pour l'évaluation des candidats lors de l'épreuve de conduite de catégorie B) a été engagée en 2009.

Toujours dans le cadre de cette réforme, le Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP) s'est transformé en 2009 en Conseil supérieur de l'éducation routière (CSER). Ce conseil, aux compétences élargies, est composé de cinq collègues : État, collectivités locales, représentants de la profession de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, associations et personnalités qualifiées, afin d'intégrer tous les acteurs de l'éducation routière. Il s'agit de renforcer au sein de cette instance le dialogue entre la profession et l'État, pour pouvoir traiter l'ensemble des questions relatives à l'éducation routière.

L'État a poursuivi en 2009 son engagement à améliorer les conditions d'accueil des candidats et des inspecteurs au sein des centres d'examen (notamment des permis de conduire moto et du groupe lourd) en consacrant 5,8 millions d'euros en crédits de paiement à la rénovation des centres existants et à la construction de centres neufs. La DSCR a ainsi fait le choix en 2009 de privilégier l'achèvement de projets de centres d'examen importants comme Carpiquet près de Caen, La Rochelle, Biguglia, Langueux, Olivet et d'engager la construction des centres de Gennevilliers, Poilley, Amiens et Châteauroux qui se poursuivra en 2010.

Dans le même temps, la DSCR a engagé avec les services déconcentrés régionaux et départementaux une réflexion stratégique visant à bâtir un programme pluriannuel de construction et de rénovation des centres d'examen sur l'ensemble du territoire.

LE VÉHICULE

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

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 l'un des États membres et peuvent ensuite être mis en circulation, sans contrôle supplémentaire, dans tous les autres États membres. La réception CE mise en œuvre initialement pour les seules voitures particulières a été étendue, depuis le 30 avril 2009, aux autres catégories de véhicules que sont les camionnettes, les poids lourds et les véhicules de transport en commun de personnes, en application de la directive 2007/46/CE.

Dans ce contexte, les activités correspondantes pour l'année 2009 au niveau français s'évaluent à :

- 8 837 réceptions CE et réceptions par type de portée nationale ;
- 52 663 réceptions individuelles de véhicules ;
- 20,7 millions de contrôles techniques de véhicules légers ;
- 1,2 million de contrôles techniques de véhicules industriels ;
- 3,1 millions d'immatriculations de véhicules neufs ;
- 6,8 millions d'immatriculations de véhicules d'occasion.

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires parus en 2009 sont les suivants :

1 - Réglementation internationale de Genève

Une centaine d'amendements techniques ou compléments ont été adoptés modifiant principalement les règlements applicables en matière de sécurité : l'éclairage et la signalisation (règlements 3, 6, 7, 19, 27, 38, 45, 48, 53, 86, 87, 98, 99, 104, 112, 113, 123), le champ de vision (règlement n° 125), le freinage (règlements n° 13, 13H et 90), la sécurité des serrures et fixation des portes (règlement n° 11), les ceintures de sécurité et leurs ancrages (règlements n° 14 et 16), les pneumatiques (règlements n° 30, 54, 75, 106, 107, 108 et 109), la protection en cas de chocs (règlements n° 12, 32, 33, 66 et 94), la prévention du risque d'incendie (règlement n° 34), les équipements pour véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel comprimé (règlements n° 67, 110 et 115) et les sièges pour enfants (règlement n° 44).

2 - Directives et règlements de l'Union européenne

27 règlements et directives ont été adoptés en 2009 portant principalement sur la protection des piétons (règlements n° 78/2009 et n° 631/2009), la sécurité des véhicules à hydrogène (règlement n° 79/2009), la sécurité générale des véhicules à moteur (règlement n° 661/2009) et sur l'étiquetage des pneumatiques (règlement n° 1222/2009), le contrôle technique des véhicules (directive 2009/40/CE), la sécurité des tracteurs agricoles et forestiers (directives 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE) et la sécurité des cyclomoteurs et motocycles (directives 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE, 2009/108/CE, 2009/139/CE).

Le contrôle technique

■ Véhicules légers

Le contrôle technique des véhicules légers a concerné en 2009 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2009 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2007 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2009 ;
- les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

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 2009, 20,71 millions de contrôles, dont 17,61 millions de visites techniques périodiques, et 3,1 millions de contre-visites ont été réalisées dans les 5 411 centres de contrôle agréés (5 213 centres spécialisés et 198 centres auxiliaires). Les 17,61 millions de visites techniques périodiques réalisées se répartissent en 15,33 millions pour les voitures particulières et 2,28 millions pour les utilitaires légers. Ces résultats traduisent une augmentation de 3,7 % du nombre de contrôles par rapport à 2008.

En 2009, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en augmentation par rapport à 2008. Il s'établit à 16 % en 2009 alors qu'il était de 15,2 % en 2008.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en diminution par rapport à 2008. Il s'établit en 2009 à 21,2 % alors qu'il était de 21,9 % en 2008.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une diminution du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2008 : il est de 25,6 % en 2009 contre 26,6 % en 2008. En 2009, environ 1 003 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,66 %.

■ Véhicules lourds

Le contrôle technique des véhicules lourds (poids lourds, véhicules de transports en commun et véhicules spécifiques) a été réalisé en 2009 dans 413 installations de contrôle dont 312 centres spécialisés et 101 installations auxiliaires. Ces chiffres traduisent un accroissement du nombre d'installations de contrôle agréées de 12,23 % en 2009.

En 2009, 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 2009, 1 193 740 contrôles ont été effectués dont 1 078 657 visites initiales et 115 083 contre-visites. Ces volumes représentent une diminution de 0,04 % du nombre de contrôles techniques par rapport à 2008 (1 194 133 contrôles réalisés l'an passé, avec 1 068 501 visites initiales et 125 632 contre-visites).

Le taux de prescription de contre-visite constaté en 2009 est en baisse par rapport à l'an passé. Il s'établit en 2009 à 12,48 % alors qu'il était de 13,56 % en 2008.

En 2009, 9,28 % des véhicules lourds (9,82 % en 2008) ont fait l'objet d'une prescription de contre-visite sans interdiction de circuler et 3,20 % (contre 3,74 % en 2008) des véhicules contrôlés se sont vus prescrire une contre-visite assortie d'une interdiction de circuler.

■ EuroNCAP

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

Le ministère en charge des Transports (Délégation à la sécurité et à 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. Ces dernières années, la quasi-totalité des nouveaux modèles ont obtenu un classement de cinq étoiles au lieu de la référence trois étoiles utilisée en 2000.

Textes réglementaires parus en 2009

■ Loi

- Loi n° 2009-879 du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires (SASX0822640L) (JO du 22 juillet 2009).

L'article 94 de la loi comprend la mesure d'interdiction de la vente d'alcool dans les points de vente de carburant de 18 heures à 8 heures.

■ Décrets

- Décret CE n° 2009-397 du 10 avril 2009 relatif notamment aux conditions de remise en circulation des véhicules endommagés (JO du 12 avril 2009) (DEVS0825483D).

Le décret s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau système d'immatriculation des véhicules en vigueur à compter du 15 avril 2009. Il fusionne les deux procédures relatives aux véhicules endommagés, l'une portant sur les véhicules économiquement irréparables et l'autre applicable aux véhicules gravement accidentés, conformément à ce que prévoit le chapitre VII du titre II du livre III du code de la route, dans sa partie législative.

Cette procédure unifiée a pour objectif de renforcer la sécurité routière en prévoyant une suspension de l'autorisation de circuler du véhicule dès lors que l'état de ce dernier n'est plus compatible avec les conditions normales de sécurité telles qu'exigées par le code de la route.

- Décret CE n° 2009-497 du 30 avril 2009 relatif aux réceptions et homologations des véhicules (JO du 3 mai 2009) (DEVS0818815D).

Ce décret modifie et complète les articles des titres I et II du livre III du code de la route (partie réglementaire) afin de transposer les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinées à ces véhicules.

- Décret simple n° 2009-804 du 26 juin 2009 relatif aux conditions d'utilisation à des fins professionnelles sur des terrains privés des cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles ou quadricycles à moteur définis à l'article L. 321-1-1 du code de la route (JO du 28 juin 2009) (DEVS0909363D).

Ce décret est pris en application de l'article 2 de la loi n° 2208-491 du 26 mai 2008 relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés. L'article 2 de cette loi modifie la rédaction de l'article L. 321-1-1 du code de la route en édictant des interdictions ou des restrictions de circulation pour les cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles ou quadricycles à moteur non soumis à réception.

Le décret détermine les conditions dans lesquelles les cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles à moteur ou quadricycles à moteur non soumis à réception et dont la vitesse peut, par construction excéder vingt cinq kilomètres par heure peuvent être utilisés sur des terrains privés à des fins professionnelles. Il définit les engins et les activités visées.

- Décret simple n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes classées à grande circulation (JO du 5 juin 2009) (DEVS0804222D).

Ce décret vise à établir la liste exhaustive des routes à grande circulation (RGC). Il abroge tous les décrets pris antérieurement en la matière. C'est, après le décret n° 2006-253 du 27 février 2006 relatif aux routes classées à grande circulation, le deuxième décret pris en application de la loi « libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004, qui présente, en son article 22, (nouvel article 110-3 du code de la route) une nouvelle définition des RGC.

- Décret simple n° 2009-991 du 20 août 2009 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation (JO du 23 août 2009) (DEVS0917417D).

Ce décret rectifie l'annexe au décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation pour ce qui concerne les départements de la petite couronne parisienne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne).

- Décret simple n° 2009-1182 du 5 octobre 2009 relatif au Conseil supérieur de l'éducation routière (CSER) (JO du 7 octobre 2009) (DEVS0911543D).

Ce décret vise à transformer le conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP) en conseil supérieur de l'éducation routière (CSER).

Il veut répondre à l'évolution de conduite automobile et sa profession en élargissant les compétences du conseil.

- Décret CE n° 2009-1590 du 18 décembre 2009 relatif à l'apprentissage de la conduite d'un véhicule à moteur et au permis de conduire (JO du 20 décembre 2010) (DEVS0911620D).

Ce décret comporte 10 articles mettant en place la mesure 3 de la réforme du permis de conduire « favoriser l'apprentissage anticipée de la conduite ».

- Décret CE n° 2009-1678 du 29 décembre 2009 relatif à l'enseignement de la conduite et à l'animation des stages de sensibilisation à la sécurité routière (JO du 31 décembre 2009) (DEVS0901849D).

Ce décret a un triple objet : l'application réglementaire des dispositions de l'article 23, I, II, III de la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, l'application réglementaire des dispositions nouvelles relatives à la libre prestation de services (LPS) et l'adaptation des articles réglementaires du code de la route relatifs aux procédures et conditions d'accès, à titre permanent, par des ressortissants d'un État membre, aux professions réglementées.

- Décret n° 2009-136 du 9 février 2009 portant diverses dispositions relatives aux plaques et inscriptions, à la réception et à l'homologation et à l'immatriculation des véhicules.
- Décret n° 2009-497 du 30 avril 2009 relatif aux réceptions et homologations des véhicules et modifiant le code de la route.
- Décret n° 2009-780 du 23 juin 2009 relatif au transport de bois ronds et complétant le code de la route.
- Décret n° 2009-949 du 29 juillet 2009 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur desservant des ports intérieurs et d'autres sites fluviaux aménagés en bordure des voies navigables.

■ Arrêtés

- Arrêté du 30 janvier 2009 modifiant l'arrêté du 10 avril 2008 relatif au montage a posteriori de rétroviseurs sur certains véhicules poids lourds.
- Arrêté du 9 février 2009 modifiant l'arrêté du 15 avril 1996 relatif aux plaques d'immatriculation réflectorisées.
- Arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules.
- Arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,
- Arrêté du 23 mars 2009 relatif à l'entrée en vigueur de dispositions relatives aux plaques et inscriptions, à la réception et à l'homologation et à l'immatriculation des véhicules.
- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 20 novembre 1997 relatif à l'application de la directive 97/27/CE concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques.

- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 5 février 1969 relatif à la protection du conducteur contre le dispositif de direction en cas de choc.
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 14 janvier 1958 fixant les spécifications auxquelles doivent répondre les avertisseurs sonores des véhicules automobiles.
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif à la réception nationale par type de petite série des véhicules à moteur concernant les parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique).
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif aux dispositifs de remorquage des véhicules à moteur.
- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux réservoirs de carburant des véhicules à moteur.
- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 28 juillet 2006 relatif aux véhicules à moteur équipés de systèmes radar à courte portée dans la bande de fréquences des 24 GHz.
- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes,
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes et équipements destinés à ces véhicules en application de la directive 2007/46/CE.
- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules automobiles.
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif au recouvrement des roues des véhicules à moteur.
- Arrêté du 4 mai 2009 modifiant l'arrêté du 26 mars 1999 relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur pour ce qui concerne leur dispositif de protection contre une utilisation non autorisée.
- Arrêté du 4 mai 2009 relatif aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 18 mai 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.
- Arrêté du 8 juin 2009 modifiant l'arrêté du 23 mars 2009 relatif à l'entrée en vigueur de dispositions relatives aux plaques et inscriptions, à la réception et à l'homologation et à l'immatriculation des véhicules.
- Arrêté du 13 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

- Arrêté du 14 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes.
- Arrêté du 14 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds.
- Arrêté du 14 octobre 2009 relatif aux visites techniques des véhicules de collection.
- Arrêté du 3 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et de leurs équipements.
- Arrêté du 18 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 26 décembre 2007 relatif aux modalités de gestion de l'aide à l'acquisition des véhicules propres.
- Arrêté du 22 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules.

■ Circulaires

- Circulaire du 28 janvier 2009 relative au cahier des charges techniques des éthylotests anti-démarrage équipant les véhicules à moteur.
- Circulaire du 4 décembre 2009 modifiant la circulaire du 28 janvier 2009 relative au cahier des charges techniques des éthylotests anti-démarrage équipant les véhicules à moteur.

Contexte européen et environnement international

Aujourd'hui, aucun pays ne peut prétendre lutter seul contre l'insécurité routière, sans tenir compte des expériences des autres et de leurs bonnes pratiques. Il faut élargir l'action au contexte européen et à l'environnement international.

La France y attache une importance d'autant plus grande que sa position géographique et son histoire en font un pays de transit très important, ainsi que la première destination touristique dans le monde chaque année. Il en résulte l'utilisation et le partage de l'espace routier national par un très grand nombre de conducteurs, ce qui nécessite qu'au plan mondial et surtout européen, des règles de conduite et de comportement sinon communes, du moins les plus proches possibles, soient adoptées.

Pour ce faire, les mesures de sécurité routière mises en œuvre par les gouvernements des différents pays, en particulier par ceux des États membres de l'Union européenne doivent être prises de manière de plus en plus concertée. L'échange des bonnes pratiques qui ont engendré des résultats remarquables en termes de réduction du nombre de victimes (personnes tuées et blessées) dans certains pays constitue un moyen efficace de lutte contre l'insécurité routière pour d'autres pays qui cherchent à s'en inspirer.

La mise en œuvre du système de contrôle sanction automatisé en France depuis quelques années en est un exemple, puisque de nombreuses délégations étrangères ont été reçues à la Délégation à la sécurité et à la circulation routières au cours de l'année 2009, comme les années précédentes, afin de s'inspirer du modèle français avec les ajustements nécessaires au niveau national.

Ce chapitre présente l'action internationale de la France ainsi qu'un bilan de l'insécurité routière des pays de l'Union européenne pour l'année 2009, à travers certains indicateurs extraits de la base de données européenne dite « CARE », pour « *Community database on Accidents on the Roads in Europe* ».

Depuis le 1^{er} janvier 2007, l'Union européenne compte 27 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 qui est l'année des dernières données consolidées disponibles dans la base de données CARE en 2009.

L'ACTION AU NIVEAU INTERNATIONAL

L'Organisation des Nations-Unies, l'Organisation mondiale de la santé, mais aussi tous les gouvernements, les organisations non gouvernementales et le secteur privé ont pris conscience de manière encore plus aiguë récemment qu'il convenait d'endiguer l'augmentation très inquiétante du nombre de morts et de blessés sur les routes dans le monde.

L'insécurité routière est aujourd'hui la première cause de décès des 15-29 ans dans le monde et la neuvième toutes tranches d'âge confondues. Si rien ne change, elle deviendra la cinquième cause de mortalité dans le monde en 2030, derrière les cardiopathies, les maladies cardiovasculaires, les broncho-pneumopathies et les infections des voies respiratoires.

Les accidents de la route tuent chaque année près d'1,3 million de personnes et font jusqu'à 50 millions de blessés dans le monde. Près de la moitié des victimes sont des usagers vulnérables : enfants, personnes âgées, piétons, cyclistes et motocyclistes.

Plus de 90 % des décès par accident de la route surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où l'on ne compte toutefois que 48 % des véhicules au niveau mondial.

C'est face à ce constat qu'a été organisée, en collaboration avec les autorités de la Fédération de Russie, une conférence ministérielle mondiale les 19 et 20 novembre 2009 à Moscou, en vue de mettre un coup d'arrêt à cette tendance inquiétante. Elle a regroupé plus de mille participants d'environ cent cinquante pays et soixante-dix ministres étaient présents. Tous se sont engagés pour faire de la décennie 2011-2020, la décennie pour l'action en sécurité routière.

Le rôle de la France dans ce processus politique

La France, très sollicitée, notamment en raison des bons résultats qu'elle a connus ces dernières années en la matière, a notamment présidé une réunion relative aux cadres des politiques de sécurité routière. La politique française qui combine prévention, éducation, communication et contrôle-sanction a fait l'objet d'un grand intérêt de la part des participants ainsi que le caractère interministériel affirmé de la politique française de sécurité routière. Les échanges de bonnes pratiques et d'expériences sont une nécessité et la volonté d'agir ensemble pour éradiquer ce fléau une obligation incontournable.

Lors de cette conférence, la France s'est par ailleurs engagée, aux côtés de quatorze autres pays des cinq continents à soutenir activement la déclaration de Moscou, adoptée lors de la conférence, déclarant la décennie 2011-2020, décennie pour l'action pour la sécurité routière. Ces quinze pays ont constitué les pays dits « Amis de la Déclaration de Moscou ».

Le soutien à l'action mondiale s'est manifesté sous forme de deux actions concrètes :

- à court terme, en participant aux efforts visant à faire de cette déclaration une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies au tout début du mois de mars 2010 ;
- pour le moyen et le long terme, en s'impliquant dans les réflexions et les travaux pour définir les actions concrètes à mettre en œuvre pour que les dix ans à venir voient une amélioration sensible de la sécurité de tous sur la route, à l'échelle de la planète, mais aussi dans chaque pays.

Des actions coordonnées entre les pays sont aussi à prévoir à moyen terme et long terme, en soutien d'actions nationales et locales. Il convient d'envisager la question du financement des actions de sécurité routière au niveau mondial, mais il faut surtout une coordination au plan international autour des 5 piliers suivants :

- Le management de la sécurité routière ;
- L'amélioration des infrastructures routières ;
- La sécurité des véhicules ;

- Le comportement du conducteur (éducation, prévention, campagnes de sensibilisation) ;
- L'intervention des secours et les soins post-accident.

En matière de management de la sécurité routière, il sera utile de partager nos expériences avec les pays émergents : nécessité d'un engagement au plus haut niveau politique, définition d'une stratégie, des objectifs et prévision des financements.

Sur les infrastructures routières, indépendamment de la question de financement des routes, très importante dans les pays émergents, il conviendra de faciliter le transfert de nos connaissances et de nos savoir-faire en ce domaine par des missions de coopération et de formation, pour que la sécurité routière soit mieux prise en compte dès la conception d'une nouvelle route, notamment en tenant compte des spécificités selon les usagers.

L'amélioration de la sécurité des véhicules passe par l'harmonisation des normes techniques au niveau mondial (EuroNCAP), par exemple en faisant en sorte, dans un premier temps, que tous les véhicules soient équipés de ceintures de sécurité et qu'elles soient utilisées (pour le deux-roues – port du casque), dans un deuxième temps, que les véhicules soient plus sûrs, que la recherche soit développée, en particulier dans le domaine de la sécurité des usagers vulnérables, surtout des utilisateurs de deux-roues motorisés, très nombreux dans les pays en développement.

En ce qui concerne le comportement des usagers, l'expérience accumulée dans les pays à haut revenu doit bénéficier aux pays émergents dans le domaine de l'éducation routière des enfants, de la formation des conducteurs, de l'élaboration des règles de circulation, de la mise en place d'un système de contrôle routier et de sanction des conducteurs, etc.

En terme de calendrier, il a été décidé dès 2009 d'inscrire un certain nombre d'événements dans la décennie à venir, afin de soutenir les efforts déployés et d'éviter que le sujet ne passe au deuxième plan :

- 2010 doit être l'année de la Résolution de l'Assemblée générale de l'ONU déclarant la décennie 2011-2020, décennie de l'action pour la sécurité routière ;
- 2011, année de l'organisation de la 2^e semaine mondiale de la sécurité routière et du lancement de la décennie de l'action ;
- 2012, année du 2^e rapport mondial sur la situation de la sécurité routière dans le monde par l'OMS ;
- 2013, année d'un rapport d'étape de l'ONU sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde ;
- 2014, année du 3^e rapport de la situation de la sécurité routière dans le monde par l'OMS ;
- 2015, à mi-parcours, organisation d'une 2^e Conférence mondiale ;
- 2018, organisation de la 3^e semaine mondiale de la sécurité routière ;
- 2020, 3^e Conférence mondiale sur la sécurité routière.

La place de notre pays dans les instances internationales

Indépendamment des grands rendez-vous de sécurité routière, comme celui de Moscou de novembre 2009, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières représente régulièrement notre pays dans les instances « onusiennes », notamment à Genève, au sein de la Division des Transports de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU.

Cette représentation existe dans deux groupes de travail, certes distincts, mais qui s'efforcent de travailler en bonne cohérence. Il s'agit du :

- **Groupe de travail sur la sécurité routière ou WP 1** (WP = Working Party), aussi appelé « Forum pour la sécurité routière » dont la principale tâche consiste à actualiser régulièrement, en tant que de besoin, les deux Conventions internationales de Vienne du 8 novembre 1968, à savoir :
 - celle sur la circulation routière internationale qui vise à rapprocher le plus possible les réglementations du code de la route des différents pays ;
 - celle sur la signalisation routière internationale, tant il est important, sinon d'harmoniser parfaitement la dite signalisation pour une meilleure compréhension et lisibilité de la route par les conducteurs, du moins d'en réduire le plus possible les différences.

Créé en 1950, le WP 1 est composé de plus de cinquante pays, regroupant tous les pays de l'Europe géographique auxquels il convient d'ajouter les États-Unis, le Canada et Israël. La Commission européenne y est invitée en tant qu'organisation gouvernementale observatrice.

Ce groupe a par exemple adopté lors de sa session de mars 2009 une résolution d'ensemble sur la sécurité et la circulation routières qui est susceptible de servir de socle à une bonne gestion de la sécurité routière dans un pays. Pour l'essentiel, les principes figurant dans cette résolution sont d'ores et déjà en vigueur dans notre pays.

- **Groupe de travail sur l'harmonisation de la réglementation technique des véhicules ou WP 29**, aussi appelé « Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules ». Il traite de toutes les questions relatives à la réception et à l'homologation des véhicules : de leur sécurité en général, des questions de pollution et d'énergie, de roulement et de freinage, d'éclairage et de signalisation lumineuse, du bruit et de la sécurité passive.

La Direction Générale Énergie et Climat du MEEDDM est largement partie prenante dans le travail de ce groupe qui définit au niveau mondial les conditions dans lesquelles un véhicule peut être mis en circulation, tant au niveau de sa sécurité que de ses caractéristiques ayant un impact environnemental.

La Commission européenne, en tant qu'organisation gouvernementale ayant l'initiative législative au sein de l'Union européenne en la matière, y intervient de manière tout à fait officielle.

À l'inverse du WP 1 qui se réunit deux fois par an, les réunions du WP 29 sont plus nombreuses et il voit l'adoption chaque année de plusieurs dizaines de règlements liés aux caractéristiques techniques des véhicules. Ce sont bien sûr ceux qui ont un impact en termes de sécurité routière qui intéressent de manière privilégiée la DSCR.

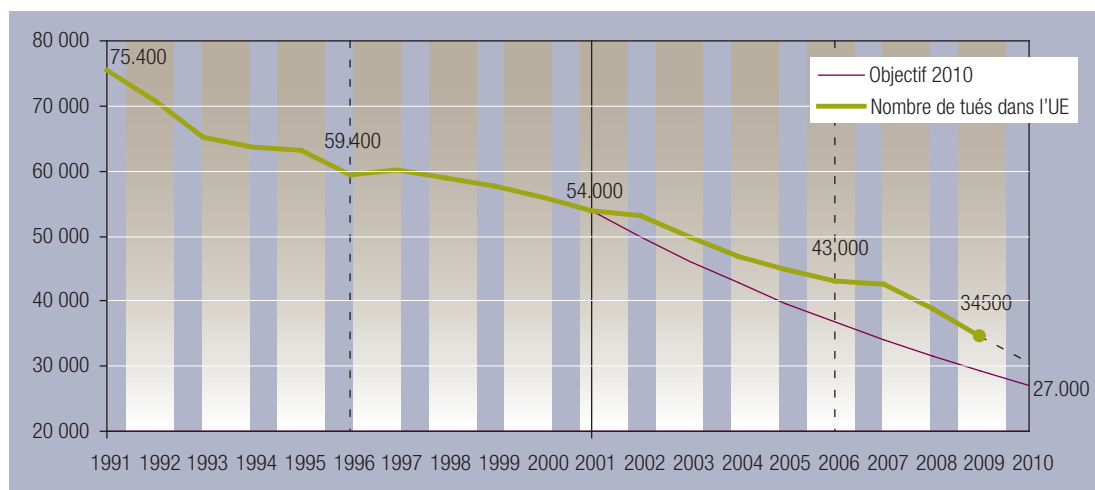
L'ACTION EUROPÉENNE

La politique des transports de l'Union européenne comporte un volet « sécurité » important et, en matière de sécurité des transports routiers, la Commission européenne avait lancé en 2003 un

programme d'action pour la sécurité routière visant à diviser par deux le nombre de morts sur les routes de l'Union européenne à l'horizon 2010.

La Commission admet elle-même que l'objectif ne sera pas atteint, tout en constatant que l'affichage d'une telle ambition a toutefois permis d'enregistrer des progrès considérables dans certains États, devenus membres de l'Union européenne ces récentes années, et dans lesquels des politiques de sécurité routière déterminées ont été de ce fait engagées. Comme l'indique clairement le graphique ci-dessous, les efforts pour lutter contre l'insécurité routière en Europe doivent être redoublés.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE DANS L'UNION EUROPÉENNE DE 1990 À 2010



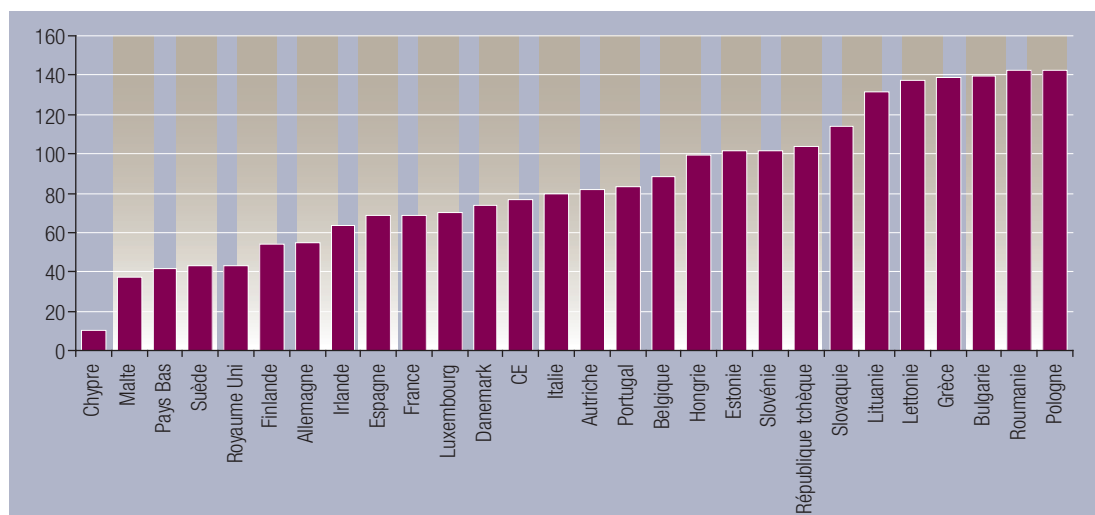
Source : CARE.

En tout, entre 2001 et 2009, **79 000 vies** ont été épargnées dans l'Union européenne. À noter que **la France a donc contribué à ce résultat à hauteur de 29 %, soit 22 900 vies épargnées.**

De plus, même si la France a connu un ralentissement dans cette réduction en 2009, elle reste dans le lot des pays dont **le taux de personnes tuées par million d'habitants est inférieur à la moyenne européenne** (graphe ci-après).

Au vu des résultats encourageants au niveau européen, mais encore insuffisants, la Commission européenne a engagé dès 2009 des travaux de préparation pour une nouvelle stratégie européenne en matière de sécurité routière pour la décennie à venir, à savoir 2011-2020.

MORTALITÉ ROUTIÈRE PAR MILLION D'HABITANTS



Source : ONISR-CARE.

L'implication de la France dans ce processus

La France a soutenu la Commission européenne et a été force de proposition auprès d'elle dans sa volonté de définir une politique européenne de sécurité routière pour la décennie à venir.

La délégation à la sécurité et à la circulation routières a participé activement, durant l'automne 2009, aux différents ateliers de travail organisés par la Commission sur des thèmes spécifiques liés à la sécurité routière, comme l'éducation routière et la formation des conducteurs, la sécurité des deux-roues motorisés, l'amélioration de la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la communication en matière de sécurité routière.

Puis, le 2 décembre 2009, à l'occasion de la Conférence organisée par la Commission européenne, la France s'est trouvée en bonne position pour mettre en avant les priorités que devrait comporter une politique européenne efficace de sécurité routière pour les 10 années à venir, mais aussi pour défendre le principe d'un espace routier européen apaisé pour lequel les politiques menées par les États membres devraient être sinon similaires, du moins complémentaires.

Travailler ensemble entre tous les États membres de l'Union européenne pour bâtir cet espace routier commun de sécurité est une priorité, mais ce travail ne sera fructueux et efficace que s'il respecte les usages et les cultures des différents pays qui composent l'Union.

Le triptyque fondateur, à savoir comportement – véhicule – infrastructure, doit rester la référence et ces piliers doivent être interactifs et se renvoyer constamment. En matière de comportement, il faut une politique équilibrée entre prévention, formation et contrôle-sanction ; la loi est faite pour protéger et elle est la même pour tous quel que soit notamment l'État membre d'origine du conducteur : c'est dans cette perspective que la France soutient toute nouvelle proposition de directive de

la Commission sur les poursuites transfrontières des infractions routières. Son adoption constituerait un socle a minima permettant de vivre la sécurité routière dans tous les pays européens.

En attendant l'adoption d'un tel texte au niveau européen, la DSCR s'efforce de conclure des accords bilatéraux entre la France et ses principaux voisins, de manière à mettre fin à l'impunité dont jouissent encore trop de conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger et dont les infractions commises sont constatées par l'intermédiaire du système du contrôle-sanction automatisé (au moins 1/4 des contrevenants en 2009 n'a pu être poursuivi pour cette raison).

Le travail de ratification d'accords bilatéraux d'ores et déjà signés (avec l'Allemagne et la Belgique), d'extension d'accords de coopération policière et douanière (avec le Luxembourg, l'Italie et la Suisse) et les négociations engagées pour signer de nouveaux accords bilatéraux (avec les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Espagne) vont dans le sens de la création de cet espace commun de sécurité routière.

La coopération renforcée sur le thème de la sécurité routière entre les États membres devrait nous permettre d'affronter les changements à venir dans nos sociétés en étant plus forts. Pour ce faire, il convient d'élargir nos connaissances statistiques, de créer des sources et des remontées d'informations communes, de lancer des études et des recherches en matière de sécurité routière avec des cahiers des charges établis ensemble et en mutualisant les fonds y afférents, d'autant plus que l'Union européenne, comme le reste du monde, connaît une période de crise économique majeure.

Cela étant, par l'exigence qu'elle contient de trouver des solutions innovantes, la crise peut aussi constituer une extraordinaire occasion de développement d'opportunités, de foisonnement d'idées nouvelles pour répondre aux défis et aux complications à venir : plus de véhicules électriques, plus de véhicules plus légers devant cohabiter avec des gros véhicules, etc. Quelle place faut-il donner aux skate-boards, aux patinettes, aux Segways, etc. ? Quelle place réserver aux deux-roues motorisés de tous types et comment améliorer leur sécurité ? Ces questions sont quelques-unes de celles qui nourriront les discussions à venir au niveau européen et auxquelles il convient d'apporter des solutions concertées entre les pays et les institutions européennes.

Pour ce faire, institutions et États membres accueillent très favorablement l'idée de l'organisation annuelle d'une conférence sur la sécurité routière au niveau européen, destinée à faire le point sur l'état d'avancement des situations dans les différents États membres et mutualiser les moyens déployés pour lutter contre l'insécurité routière.

La présence française dans les instances européennes

Indépendamment de la participation active à de telles conférences qui seraient organisées à un rythme annuel, la DSCR assure la représentation de notre pays dans de nombreux groupes et/ou comités qui contiennent des aspects en général plus spécifiques et/ou plus techniques de la politique de sécurité routière :

- **Le Groupe à haut niveau de la sécurité routière** : notre pays y est représenté par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière. Cette instance, qui a connu deux réunions en 2009, est le lieu d'échanges privilégiés entre les responsables de la politique de sécurité routière de

chaque État membre et l'occasion d'apprendre des uns et des autres quel est l'état d'avancement et les bénéfices retirés des mesures mises en œuvre ; c'est surtout une occasion de partager les réflexions sur les mesures envisagées dans un avenir proche dans les différents États membres pour lutter contre tel ou tel facteur particulier d'insécurité routière.

Des Comités plus techniques :

- **Le Comité pour le permis de conduire**, créé par la directive 91/439/CEE du 29 juillet 1991 et relative au permis de conduire, dans lequel la DSCR est représentée et qui s'est réuni deux fois en 2009. C'est au cours de sa réunion de février 2009 qu'a été adoptée par les États membres après des discussions antérieures approfondies, une directive modifiant certaines dispositions relatives à l'état de santé du conducteur, en ce qui concerne les troubles de la vision, l'épilepsie et le diabète. Cette directive sera transposée en droit national le 15 septembre 2010 au plus tard et elle permettra de mettre en phase l'état de la connaissance et de la technique médicale avec l'état de la réglementation relative à l'aptitude physique du conducteur d'un véhicule. D'une manière plus générale, ce Comité a compétence pour traiter de toute question relative au permis de conduire, d'autant plus que tous les États membres sont engagés dans un travail très important de transposition de la 3^e directive sur le permis de conduire pour 2010, à savoir la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 dont la transposition doit être effectuée au plus tard le 19 janvier 2011.
- **Le Comité pour la gestion de la sécurité des infrastructures routières**, créé par la directive 2008/96 du 19 novembre 2008, dans lequel à la fois la DSCR et la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la Mer) sont représentées, car le thème concerne ces deux Directions d'administration centrale. La première réunion est prévue pour 2010. L'année 2009 a vu un travail important de collaboration entre ces deux Directions qui doit bien entendu se prolonger en 2010, dans la perspective de la transposition et de l'application de cette directive au plan national le 19 décembre 2010.

D'autres Comités relatifs aux caractéristiques techniques des véhicules, comme le Comité pour l'équipement et l'utilisation obligatoires des ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants, le Comité relatif aux contrôles techniques des véhicules, se réunissent régulièrement. En règle générale, la DGEC y participe, compte tenu de la technicité des sujets, mais en concertation étroite avec la DSCR, en raison de l'impact de nombre de sujets sur la sécurité routière.

Des groupes d'experts sur des sujets spécifiques :

- **Le groupe** mis en place en 2009 par la Commission européenne, dit « **groupe RESPER** » (pour réseau du permis de conduire), qui traite des spécificités techniques que devrait comporter un tel réseau d'échanges de données sur les permis de conduire en Europe en vue de l'application à l'horizon 2013 de la directive 2006/126 citée plus haut. Les aspects éminemment techniques du dossier font que notre pays est représenté par un représentant du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, évidemment en lien avec les services traitant du permis de conduire à la DSCR ;
- **Le groupe « alcool, drogues, médicaments et conduite »** a été créé il y a environ 15 ans par la Commission européenne. Son mandat consiste à conseiller la Commission sur la politique à mettre en œuvre en vue de lutter contre la conduite sous l'influence de telles substances

psychoactives. Il a été décidé de renforcer en 2009 la présence de la DSCR dans ce groupe, compte tenu du caractère de plus en plus aigu que prend ce phénomène au sein de l'Union européenne.

- **Le groupe sur les maladies cardio-vasculaires.** La Commission européenne ayant décidé d'actualiser les normes d'aptitude à conduire un véhicule en ce qui concerne les maladies cardio-vasculaires, la DSCR s'est employée en 2009, en concertation avec la DGS (Direction générale de la santé), à proposer la nomination d'un médecin français au sein de ce groupe, spécialiste de cette affection, pour participer aux travaux qui débiteront en 2010.

L'action de notre pays au niveau européen se manifeste par la participation de la DSCR aux grands rendez-vous fixés et aux conférences majeures organisées par les institutions européennes, mais aussi par sa présence régulière et active aux réunions de ces Comités et groupes d'experts.

COMPARAISONS DES DONNÉES AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

Les comparaisons des bilans de la sécurité routière entre les différents États membres de l'Union européenne sont extraites de la base de données européenne dite « CARE », pour « *Community database on Accidents on the Roads in Europe* », c'est-à-dire : « Base de données communautaire sur les accidents de la route en Europe ». Elle est gérée par l'Unité « Sécurité routière » de la Direction Générale Mobilité et Transports (DG MOVE) de la Commission européenne.

Cette base contient des données détaillées d'accidents mortels et/ou corporels fournies par chaque État membre. Les données sur les personnes tuées dans les accidents de la route sont regroupées dans des tableaux par type d'utilisateur, par genre, selon le mode de transport utilisé, selon la classe d'âge, par mois et par an.

Après agrégation des données obtenues pays par pays, la tendance européenne en matière de sécurité routière peut être établie. Les résultats ainsi dégagés permettent de définir les grandes orientations et domaines d'intervention de la Commission européenne dans sa stratégie de sécurité routière, en collaboration étroite avec les États membres.

La base « CARE » constitue aussi, comme les tableaux qui vont suivre le montrent, un outil très intéressant d'appréciation de la situation de chaque État membre dans ce domaine.

Par ailleurs, il existe également une base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (IRTAD) gérée par l'OCDE.

Bilan définitif 2008 des pays de l'Union européenne

En 2008, les pays de l'Union européenne ont connu 1 234 millions d'accidents corporels ayant occasionné le décès de 38 927 personnes.

Entre 2007 et 2008, la tendance est à la baisse pour les accidents corporels (- 4,9 %) ainsi que pour les personnes tuées (- 8,4 %).

Certains pays ont connu des baisses remarquables du nombre de personnes tuées entre 2007 et 2008. C'est le cas des trois pays baltes : l'Estonie (- 32,7 %) – la Lituanie (- 32,4 %) – la Lettonie (- 24,6 %), de la Slovaquie (- 27 %), de l'Espagne (- 18,9 %), de la Hongrie (- 19,1 %) ainsi que l'Irlande (- 17,1 %).

Quelques pays ont, par contre connu une augmentation du nombre de personnes tuées : la Bulgarie (+ 5,5 %), Malte (+ 7 %), la Roumanie (+ 9,3 %).

ÉVOLUTION 2007-2008

	Accidents corporels			Personnes tuées (à trente jours)		
	2007	2008	Évolution en %	2007	2008	Évolution en %
Allemagne	335 845	320 614	- 4,54	4 949	4 477	- 9,54
Autriche	41 096	39 173	- 4,68	691	679	- 1,74
Belgique	43 239	42 115	- 2,60	1 071	944	- 11,86
Bulgarie	8 010	8 045	0,44	1 006	1 061	5,47
Chypre	1 468	1 392	- 5,18	89	82	- 7,87
Danemark	5 549	5 020	- 9,53	406	406	0,00
Espagne	100 508	93 161	- 7,31	3 823	3 100	- 18,91
Estonie	2 449	1 868	- 23,72	196	132	- 32,65
Finlande	6 657	6 881	3,36	380	344	- 9,47
France	81 272	74 487	- 8,35	4 620	4 275	- 7,47
Grèce	15 499	15 083	- 2,68	1 612	1 555	- 3,54
Hongrie	20 634	19 174	- 7,08	1 232	996	- 19,16
Irlande	6 018	6 736	11,93	338	280	- 17,16
Italie	230 871	218 963	- 5,16	5 131	4 731	- 7,80
Lettonie	4 780	4 196	- 12,22	419	316	- 24,58
Lituanie	6 448	4 897	- 24,05	739	499	- 32,48
Luxembourg	954	927	- 2,83	46	35	- 23,91
Malte	942	764	- 18,90	14	15	7,14
Pays-Bas	25 819	23 708	- 8,18	709	677	- 4,51
Pologne	49 536	49 054	- 0,97	5 583	5 437	- 2,62
Portugal	35 311	33 613	- 4,81	974	885	- 9,13
République tchèque	23 060	22 481	- 2,51	1 221	1 076	- 11,88
Roumanie	24 661	29 307	18,84	2 800	3 061	9,32
Royaume-Uni	188 105	176 814	- 6,00	3 059	2 645	- 13,53
Slovaquie	8 500	8 245	- 3,00	627	614	- 2,1
Slovénie	11 640	9 165	- 21,26	293	214	- 26,96
Suède	18 548	18 462	- 0,46	471	397	- 15,71
Total Union européenne	1 297 419	1 234 345	- 4,86	42 499	38 927	- 8,40

Source : CARE – International Road Traffic and Accident Database.

Comparaison de l'évolution du nombre de personnes tuées depuis 2002

Depuis 2002, la baisse du nombre de personnes tuées sur les routes de la communauté européenne a été de 27 %. 14 pays ont connu une baisse plus forte parmi les 27 États-membres.

Parmi ces 14 pays, six ont connu une baisse très forte, supérieure à 40 % : l'Espagne, l'Estonie, la France, la Lituanie, le Luxembourg et le Portugal.

À l'opposé, 3 pays ont connu une très faible baisse du nombre de personnes tuées (moins de 10 %) : la Pologne, la Grèce, Malte et la Slovaquie.

Quant à la Bulgarie et la Roumanie, elles connaissent une augmentation régulière de leur mortalité depuis 2002.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Évolution en % 2002/2008
Allemagne	6 842	6 613	5 842	5 361	5 091	4 949	4 477	- 35
Autriche	956	931	878	768	730	691	679	- 29
Belgique	1 306	1 214	1 162	1 089	1 069	1 071	944	- 28
Bulgarie	959	960	943	957	1 043	1 006	1 061	11
Chypre	94	97	117	102	86	89	82	- 13
Danemark	463	432	369	331	306	406	406	- 12
Espagne	5 347	5 400	4 749	4 442	4 104	3 823	3 100	- 42
Estonie	223	164	170	170	204	196	132	- 41
Finlande	415	379	375	379	336	380	344	- 17
France	7 655	6 058	5 530	5 318	4 709	4 620	4 275	- 44
Grèce	1 634	1 605	1 670	1 658	1 657	1 612	1 555	- 5
Hongrie	1 429	1 326	1 296	1 278	1 303	1 232	996	- 30
Irlande	376	337	377	400	365	338	280	- 26
Italie	6 980	6 563	6 122	5 818	5 669	5 131	4 731	- 32
Lettonie	697	709	752	773	760	739	499	- 28
Lituanie	559	532	516	442	407	419	316	- 43
Luxembourg	62	53	50	47	43	46	35	- 44
Malte	16	16	13	17	11	14	15	- 6
Pays-Bas	987	1 028	804	750	730	709	677	- 31
Pologne	5 826	5 642	5 712	5 444	5 243	5 583	5 437	- 7
Portugal	1 655	1 542	1 294	1 247	969	974	885	- 47
République tchèque	1 430	1 447	1 382	1 286	1 063	1 221	1 076	- 25
Roumanie	2 411	2 229	2 442	2 629	2 587	2 800	3 061	27
Royaume-Uni	3 581	3 658	3 368	3 336	3 298	3 059	2 645	- 26
Slovaquie	610	645	603	606	614	627	614	+ 0.7
Slovénie	269	242	274	258	262	293	214	- 20
Suède	560	529	480	440	445	471	397	- 29
Total Union européenne	53 342	50 351	47 290	45 346	43 104	42 499	38 933	- 27

Source : CARE – International Road Traffic and Accident Database.

Les pays connus pour leur bon niveau de sécurité continuent de connaître une baisse importante du nombre de personnes tuées (Royaume-Uni : – 26 % ; Pays-Bas : – 31 % ; Suède : – 29 %) à l'exception du Danemark qui ne connaît qu'une baisse de 9 % du nombre des personnes tuées entre 2002 et 2008.

Comparaison du nombre de personnes tuées par million d'habitants

Au titre de l'année 2008, la valeur de cet indicateur de santé publique est de 77 personnes tuées par million d'habitants pour l'ensemble de l'Union européenne (voir graphique page 83).

Au regard de cet indicateur, mis à part Chypre et Malte qui connaissent des conditions de circulation insulaires particulières, on distingue trois groupes de pays :

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2008

	Population * (million d'habitants)	Personnes tuées	Ratio
Chypre	7,9	82	10,38
Malte	0,4	15	37,50
Pays-Bas	16,4	677	41,28
Suède	9,2	397	43,15
Royaume-Uni	61,2	2 645	43,22
Finlande	6,4	344	53,75
Allemagne	82,2	4 477	54,46
Irlande	4,4	280	63,64
Espagne	45,3	3 100	68,43
France	62,1	4 275	68,8
Luxembourg	0,5	35	70,00
Danemark	5,5	406	73,82
CE	506	38 933	76,90
Italie	59,6	4 731	79,38
Autriche	8,3	679	81,81
Portugal	10,6	885	83,49
Belgique	10,7	944	88,22
Hongrie	10	996	99,60
Estonie	1,3	132	101,54
Slovénie	2,1	214	101,90
République tchèque	10,4	1 076	103,46
Slovaquie	5,4	614	113,70
Lituanie	3,8	499	131,32
Lettonie	2,3	316	137,39
Grèce	11,2	1 555	138,84
Bulgarie	7,6	1 061	139,61
Roumanie	21,5	3 061	142,37
Pologne	38,1	5 437	142,70

* Le nombre d'habitants est celui communiqué par l'État-membre à CARE. Il peut être antérieur à 2008.

- les pays du Nord de l'Europe (Pays-Bas, Suède, Royaume-Uni, Finlande, Allemagne) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 60 personnes tuées par million d'habitants) ;
- les pays de l'Europe centrale, en cours de développement économique, où la mortalité est la plus forte avec plus de 100 personnes tuées par million d'habitants (auxquels s'ajoute la Grèce), sans pour autant atteindre le niveau des pays émergents qui dépassent largement les 200 personnes tuées par million d'habitants ;
- Les autres pays où la mortalité routière se situe autour de la moyenne européenne, dont fait partie la France, qui occupe le 10^e rang.

Comparaison par catégorie d'usagers

Les pratiques locales de déplacement ont des conséquences sur la répartition du nombre des personnes tuées suivant les différentes catégories d'usagers. Ainsi, l'analyse des données 2008 montre qu'aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est de 20,4 % suivi du Danemark (13,3 %) alors que la moyenne européenne est de 5 %. Cette proportion s'explique essentiellement par un usage beaucoup plus important de ce mode de transport.

Le Danemark et les Pays-Bas présentent également une proportion élevée de cyclomotoristes tués, respectivement 7,6 et 7,4 %, soit plus du double de la moyenne européenne (3,4 %). La France apparaît également dans ce groupe avec 6,8 %.

Le Luxembourg, la Grèce et, l'Italie présentent une proportion élevée de motocyclistes tués, respectivement 26, 25 et 23 %, soit plus du double de la moyenne européenne (11 %).

Sur l'ensemble des deux-roues motorisés, l'Italie, la Grèce et la France présentent une proportion élevée d'usagers de deux-roues motorisés tués, respectivement 28,2, 27,6 et 25,8 %, soit près du double de la moyenne européenne (14,4 %).

En Roumanie, 34,8 % des personnes tuées sont des piétons alors que la proportion est de 17,2 % au niveau de la communauté européenne. On remarque que d'autres pays de l'Europe centrale présentent également une proportion élevée de piétons tués dans la circulation : 31,1 % pour l'Estonie, 34,6 % pour Pologne et 34,8 % pour la Slovaquie.

Curieusement, on constate que la proportion des piétons tués au Royaume-Uni est également nettement supérieure à la moyenne européenne (22,4 %).

Malte et la Roumanie présentent une proportion élevée de chauffeurs de poids lourds tués, respectivement 6,7 et 4,5 %, soit plus du double de la moyenne européenne (11 %).

PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CATÉGORIES D'USAGERS (EN % DE L'ENSEMBLE DES USAGERS) EN 2008

	Piétons	%	Cyclistes	%	Cyclo	%	Moto	%	VT	%	PL	%	Bus	%	divers	%	Total	%
Allemagne	653	14,6	456	10,2	110	2,5	656	15	2 368	52,9	91	2	10	0,2	133	2,9	4 477	100
Autriche	102	15	62	9,1	25	3,7	91	13	367	54,2	3	0,5	2	0,3	27	3,8	679	100
Belgique	99	10,5	86	9,1	32	3,4	108	11	479	50,7	25	2,6	2	0,2	113	12	944	100
Bulgarie	ND		ND		ND		ND		ND		ND		ND		ND		1 061	0
Chypre	ND		ND		ND		ND		ND		ND		ND		ND		82	0
Danemark	58	14,3	54	13,3	30	7,4	40	9,9	196	48,2	2	0,5		0	26	6,4	406	100
Espagne	502	16,2	59	1,9	181	5,8	484	16	1 495	48,2	85	2,7	28	0,9	266	8,7	3 100	100
Estonie	41	31,1	9	6,8	6	4,5	1	0,8	69	52,3	3	2,3		0	3	2,2	132	100
Finlande	53	15,4	18	5,2	13	3,8	36	11	202	58,7	5	1,5		0	17	4,9	344	100
France	548	12,8	148	3,5	291	6,8	817	19	2 205	51,6	76	1,8	20	0,5	170	3,9	4 275	100
Grèce	248	15,9	22	1,4	41	2,6	394	25	708	45,5	19	1,2	4	0,3	121	7,8	1 555	100
Hongrie	251	25,2	109	10,9	26	2,6	91	9,1	448	45	22	2,2	3	0,3	46	4,7	996	100
Irlande	49	17,5	13	4,6	0	0	29	10	160	57,1	4	1,4		0	25	9	280	100
Italie	648	13,8	288	6,1	294	6,2	1 086	23	2 116	44,7	45	1	11	0,2	243	5,3	4 731	100
Lettonie	74	23,4	15	4,7	4	1,3	6	1,9	167	52,8	3	0,9	1	0,3	46	15	316	100
Lituanie	ND		ND		ND		ND		ND		ND		ND		ND		499	0
Luxembourg	6	17,1		0	0	0	9	26	20	57,2		0		0	0	0	35	100
Malte	0			0	0	0	3	20	4	26,7	1	6,7		0	7	47	15	100
Pays-Bas	56	8,3	145	21,4	51	7,6	67	9,9	299	44,2	10	1,4	3	0,4	46	6,8	677	100
Pologne	1 882	34,6	433	7,9	87	1,6	262	4,8	2 540	46,7	175	3,2	11	0,4	47	0,8	5 437	100
Portugal	155	17,5	42	4,7	71	8	116	13	358	40,5	17	1,9	1	0,1	125	14	885	100
République tchèque	238	22,1	93	8,6	2	0,2	121	11	573	53,2	18	1,7		0	31	3	1 076	100
Roumanie	1 065	34,8	179	5,8	150	4,9	90	2,9	1 321	43,1	139	4,5	6	0,2	111	3,8	3 061	100
Royaume-Uni	591	22,4	117	4,4	21	0,8	488	18	1 312	49,6	24	0,9	14	0,5	78	3	2 645	100
Slovaquie	214	34,8	52	8,4	0	0	37	6	282	45,9	20	3,3	4	0,7	5	0,9	614	100
Slovénie	39	18,2	17	7,9	8	3,7	40	19	82	38,3		0		0	28	13	214	100
Suède	45	11,3	30	7,6	11	2,8	51	13	230	57,9	5	1,3	1	0,3	24	6	397	100
Total CE	6 862	17,2	1 929	5	1 319	3,4	4 376	11	15 266	39,2	698	1,8	109	0,3	1 578	14	38 933	100

ND : non disponible.
Source : CARE.

Comparaison par classes d'âge

La répartition des personnes tuées suivant les différentes classes d'âge peut traduire aussi bien une classe de population à risque qu'une démographie propre au pays.

Au niveau de la communauté européenne, les plus de 65 ans représentent 19,2 % des personnes tuées sur les routes et les jeunes de 18-24 ans 16,4 %. Ce sont ces deux classes d'âge qui vont l'objet d'une attention particulière dans les programmes d'action de l'Union européenne.

Pour les plus de 65 ans, la Finlande (27 %), les Pays-Bas (25,7 %), le Danemark (23,9 %) et l'Autriche (23,8 %) connaissent les proportions les plus élevées alors que les moins élevées se trouvent en Belgique (15 %), en Slovaquie (15,5 %) et en Lettonie (16,8 %).

Pour les 18-24 ans, l'Irlande (26,8 %), la France (22,4 %), l'Estonie (21,1 %) et le Royaume-Uni (20,5 %) connaissent les proportions les plus élevées alors que les moins élevées se trouvent en Hongrie (10,3 %), au Portugal (12,8 %) et en Italie (13,4 %).

À noter également que la proportion des jeunes de moins de 15 ans est particulièrement élevée en Irlande par rapport à la moyenne de la CE (6,4 % contre 2,7 %), la proportion des jeunes de 15-17 ans l'est au Royaume-Uni (6 % contre 3,3 %), et enfin la proportion des adultes de 50-64 ans l'est en Hongrie (23,8 % contre 16,2 %).

PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CLASSES D'ÂGE (EN % DU TOTAL) EN 2008

Pays	< 15	%	15-17	%	18-24	%	25-49	%	50-64	%	65+	%	inconnu	%	Total
Allemagne	102	2,3	174	3,9	887	19,8	1 515	33,8	727	16,2	1 066	23,8	6	0,1	4 477
Autriche	12	1,8	26	3,8	134	19,7	220	32,4	115	16,9	172	25,3		0	679
Belgique	30	3,2	25	2,6	162	17,2	390	41,3	133	14,1	142	15	62	6,6	944
Bulgarie		0		0		0		0		0		0		0	1 061
Chypre		0		0		0		0		0		0		0	82
Danemark	19	4,8	14	3,5	69	17	146	36	61	15	97	23,9		0	406
Espagne	83	2,7	95	3,1	469	15,1	1 400	45,2	465	15	544	17,5	45	1,5	3 100
Estonie	3	2,3	4	3	28	21,1	40	30,3	28	21,2	29	22		0	132
Finlande	8	2,3	26	7,6	50	14,5	111	32,2	56	16,3	93	27		0	344
France	125	2,9	172	4	958	22,4	1 603	37,4	606	14,2	811	19		0	4 275
Grèce	35	2,3	41	2,6	246	15,8	658	42,3	221	14,2	329	21,2	25	1,6	1 555
Hongrie	24	2,4	32	3,2	103	10,3	407	40,9	237	23,8	179	18	14	1,4	996
Irlande	18	6,4	20	7,1	75	26,8	91	32,5	24	8,6	47	16,8	5	1,8	280
Italie	86	1,8	163	3,4	637	13,4	1 938	41	660	14	1 100	23,6	147	3,1	4 731
Lettonie	11	3,5	11	3,5	48	15,2	124	39,2	62	19,6	53	16,8	7	2,2	316
Lituanie		0		0		0		0		0		0		0	499
Luxembourg	0	0	0	0	7	20	13	37,1	4	11,4	3	8,6	8	22,9	35
Malte	0	0	0	0	2	22,2	5	55,6	0	0	2	22,2		0	9
Pays-Bas	23	3,4	32	4,7	107	15,8	225	33,2	113	16,7	174	25,7	3	0,4	677
Pologne	146	2,7	185	3,4	948	17,4	1 982	36,4	1 163	21,4	962	17,7	51	0,9	5 437
Portugal	23	2,6	11	1,2	113	12,8	363	41	174	19,7	197	22,3	3	0,3	885
République tchèque	19	1,8	14	1,3	193	17,9	437	40,6	209	19,2	186	17,3	18	1,8	1 076
Roumanie	137	4,5	58	1,9	437	14,3	1 180	38,5	677	22,1	570	18,6	2	0,7	3 061
Royaume-Uni	110	4,2	160	6	542	20,5	989	37,4	344	13	499	18,9	1	0,4	2 645
Slovaquie	13	2,1	8	1,3	100	16,3	263	42,8	131	21,3	95	15,5	4	0,7	614
Slovénie	4	1,9	10	4,7	38	17,6	87	40,7	41	19,2	34	15,9		0	214
Suède	6	1,5	13	3,3	63	15,9	138	34,8	70	17,6	95	23,9	12	3	397
Total CE	1 037	2,7	1 294	3,3	6 416	16,4	14 325	36,8	6 321	16,2	7 479	19,2	413	1,1	38 927

ND : non disponible.
Source : CARE.

Comparaison concernant les accidents en présence d'alcool

Environ 10 000 décès sur les 38 927 déplorés sur les routes de l'Union européenne seraient attribuables à une conduite sous l'emprise de l'alcool selon une estimation de l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO – 2006) (soit 26 % de la mortalité). Une fourchette d'incidence de 5 à 35 % selon les pays a été mise en évidence dans le projet SafetyNet de la direction générale de l'énergie et des transports (DG-TREN) de la Commission européenne. Le taux communiqué lors du projet SafetyNet par les États-membres est fourni dans le tableau ci-dessous.

	Taux d'alcool maximum autorisé en g/l		% du nombre de personnes tuées dans un accident où au moins un conducteur présentait un taux positif au regard de la législation du pays
Allemagne	0,5		11,4 **
Autriche	0,5	**	6,2 *
Belgique	0,5		5,4* *
Bulgarie	0,5		4,4 ***
Chypre	0,5		17,4 **
Danemark	0,5		16 *
Espagne	0,5	***	26,8 **
Estonie	0,2		20,8 *
Finlande	0,5		26,2 **
France	0,5	****	30 ****
Grèce	0,5		9,5 *
Hongrie	0,0		8,7 *
Irlande	0,8		NC
Italie	0,5		NC
Lettonie	0,5	(5) *	21,7 **
Lituanie	0,4		9,3 **
Luxembourg	0,8		9 *
Malte	0,8		NC
Pays-Bas	0,5		6,2 ***
Pologne	0,2		8,6 *
Portugal	0,5		6,7 **
République tchèque	0,0		4,7 **
Roumanie	0,0		5,7 ***
Royaume-Uni	0,8		17 **
Slovaquie	0,0		NC
Slovénie	0,5		7,3 **
Suède	0,0		7 *
CE			25

* année 2005.

** année 2006.

*** année 2007.

**** année 2009.

Source : SafetyNet – Safety performance indicators for Alcohol and Drugs.

Ces importantes variations reflètent en partie des différences dans la détection de la donnée et dans son recueil. Ainsi, dans certains pays, il n'est pas légalement autorisé d'effectuer un dépistage d'alcoolémie sur une personne décédée.

Ces variations de taux s'expliquent également par le fait que la législation est encore très variable sur le sujet. Quatre pays ont un taux maximum autorisé supérieur à 0,5 g/l. Quinze pays ont adopté comme limite 0,5 g/l. Pour les huit derniers pays ayant intégré la communauté européenne, la législation est plus restrictive avec un taux maximum autorisé de 0,4 g/l ou de 0,0 g/l.

Certains pays ont de plus baissé le taux d'alcool maximum autorisé pour certaines catégories de conducteurs (les conducteurs de transports en commun, de poids lourds ou encore les conducteurs novices).

DIVERSES RÉGLEMENTATIONS EUROPÉENNES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

D'une manière générale, les réglementations au sein de l'Union européenne tendent à devenir homogènes.

Une directive européenne rend ainsi 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), il n'en est pas de même pour les réseaux hors agglomération. 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, les limitations oscillent entre 100 et 130 km/h suivant les pays.

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.

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.

ÉTAT DES RÉGLEMENTATIONS EUROPÉENNES EN 2009

Pays de l'Union européenne	Réglementation concernant le téléphone portable	Limitations de vitesse en km/h			Réglementation sur le permis à point
		Agglomération	Route à deux voies	Autoroute	
Allemagne	Interdit	50	100	130*	Oui
Autriche	Interdit	50	100	130	Non
Belgique	Interdit	50	90	120	Non
Bulgarie	Interdit	50	90	130	Non
Chypre	Aucune	50	80	100	Non
Danemark	Interdit	50	80	130	Non
Espagne	Interdit	50	90	120	Non
Estonie	Aucune	50	90	110	Non
Finlande	Aucune	50	80	120	Non
France	Interdit	50	90	130	Oui
Grèce	Aucune	50	90	120	Oui
Hongrie	Aucune	50	90	130	Non
Irlande	Interdit	50	80	120	Oui
Italie	Interdit	50	90	130	Oui
Lettonie	Interdit	50	90	100	Oui
Lituanie	Aucune	60	90	130	Non
Luxembourg	Interdit	50	90	120	Oui
Malte	Aucune	50	80	–	Non
Pays-Bas	Interdit	50	80	120	Non
Pologne	Interdit	50	90	130	Oui
Portugal	Interdit	50	90	120	Non
République tchèque	Aucune	50	90	130	Non
Roumanie	Interdit	50	90	120	Non
Royaume-Uni	Interdit	48	80	112	Oui
Slovaquie	Interdit	50	90	130	Non
Slovénie	Aucune	50	90	130	Non
Suède	Aucune	50	90	110	Non

Source : DG-TEN-UE.

Résultats détaillés

Évolution du nombre de victimes par classe d'âge

ÉVOLUTION 2008-2009

L'année 2009 a surtout été favorable aux 18-24 ans. Le nombre de personnes tuées de cette classe d'âge a baissé de 5,9 % par rapport à l'année 2008. Toutefois, cette classe d'âge reste surreprésentée dans la mortalité routière. Elle représente 21,1 % des personnes tuées pour 8,9 % de la population (*chapitre 1-4*).

Connaissent également une légère baisse de la mortalité les plus de 75 ans (- 4 %) et la classe d'âge 0-14 ans (- 2,4 %).

L'année 2009 a été moins favorable pour la classe d'âge des 15-17 ans avec une augmentation de 9,9 % du nombre de jeunes tués.

Ont également connu une année défavorable la classe d'âge des 65-74 ans (+ 4,9 %) et les 25-44 ans (+ 1,8 %).

ÉVOLUTION DEPUIS 2002

Malgré ces fluctuations annuelles, l'évolution du nombre de personnes tuées depuis 2002 bénéficie à toutes les classes d'âge, mais 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 personnes tuées sur les routes depuis sept ans avec une baisse de plus de 50 % (53,6 %) du nombre des personnes tuées, ramenant leur part dans la mortalité routière à 2,9 % en 2009 contre 3,4 % en 2002.

Les jeunes de 18-24 ans et les 25-44 ans profitent également de cette baisse. Le nombre de personnes tuées dans ces classes d'âge a baissé de plus de 46 % depuis 2002, ramenant leur part respective à 21,1 % et 32 % en 2009 contre 21,8 % et 34 % en 2002.

La classe d'âge des plus de 65 ans (16,3 % de l'ensemble des personnes tuées) est légèrement en retrait par rapport à l'évolution générale de la mortalité avec une baisse de 41,1 % mais ce résultat dissimule le contraste existant entre la classe d'âge des 65-74 ans et des plus de 75 ans. Cette dernière classe représente 63,8 % de la mortalité des plus de 65 ans (11,9 % de l'ensemble des personnes tuées).

De surcroît, la part de la classe d'âge des plus de 75 ans dans la population va connaître dans les années une augmentation significative.

C'est pourquoi cette distinction sera faite dans toutes les exploitations futures de l'ONISR.

On observe d'ailleurs que le nombre des personnes tuées de plus de 75 ans depuis 2002 n'a été réduit que de 28,4 % alors que celui des 65-74 ans a été réduit de 55,2 %.

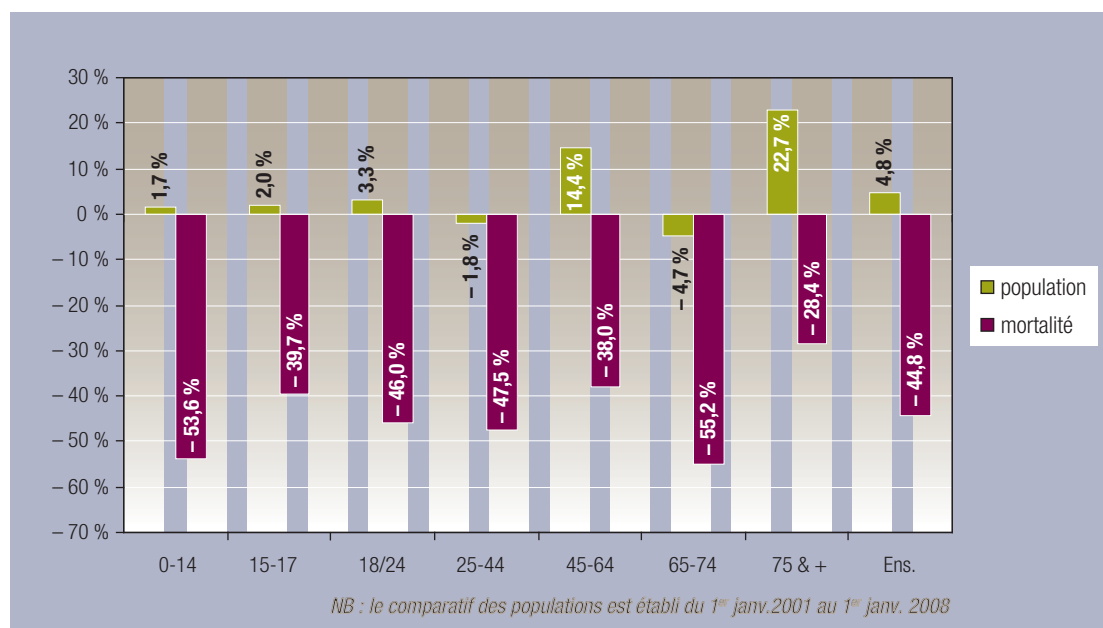
Pour la classe d'âge des plus de 75 ans, une explication de ce médiocre résultat est l'accroissement du nombre de personnes dans cette classe d'âge (+ 22,7 % entre 2002 et 2009).

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE EN 2002 ET EN 2009

	2002	2009
0-14 ans	3,4 %	2,9 %
15-17 ans	4,1 %	4,4 %
18-24 ans	21,8 %	21,1 %
25-44 ans	34 %	32 %
45-64 ans	19 %	21 %
65-74 ans	8,3 %	6,7 %
75 et plus	9,3 %	11,9 %

Source : ONISR.

ÉVOLUTIONS COMPARÉES DÉMOGRAPHIE ET MORTALITÉ ROUTIÈRE 2002/2009



Source : ONISR et INSEE.

VICTIMES PAR CLASSE D'ÂGE

Métropole		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-14 ans	Année 2009	122	2 389	4 709	7 098
	Année 2008	125	2 579	4 426	7 005
	Différence	- 3	- 190	283	93
	Évolution	- 2,4 %	- 7,4 %	6,4 %	1,3 %
15-17 ans	Année 2009	189	2 639	3 985	6 624
	Année 2008	172	2 998	4 442	7 440
	Différence	17	- 359	- 457	- 816
	Évolution	9,9 %	- 12,0 %	- 10,3 %	- 11,0 %
18-24 ans	Année 2009	901	7 175	12 673	19 848
	Année 2008	958	7 444	13 316	20 760
	Différence	- 57	- 269	- 643	- 912
	Évolution	- 5,9 %	- 3,6 %	- 4,8 %	- 4,4 %
25-44 ans	Année 2009	1 366	10 628	21 502	32 130
	Année 2008	1 342	11 341	22 033	33 374
	Différence	24	- 713	- 531	- 1 244
	Évolution	1,8 %	- 6,3 %	- 2,4 %	- 3,7 %
45-64 ans	Année 2009	899	6 715	10 889	17 604
	Année 2008	867	6 793	10 802	17 595
	Différence	32	- 78	87	9
	Évolution	3,7 %	- 1,1 %	0,8 %	0,1 %
65-74 ans	Année 2009	288	1 636	1 951	3 587
	Année 2008	282	1 705	1 971	3 676
	Différence	6	- 69	- 20	- 89
	Évolution	4,9 %	- 4 %	- 1 %	- 2,4 %
75 ans et plus	Année 2009	508	2 137	1 895	4 032
	Année 2008	529	2 088	1 832	3 920
	Différence	- 21	49	63	112
	Évolution	- 4 %	2,3 %	3,4 %	2,9 %
Âge indéterminé	Année 2009	0	4	7	11
	Année 2008	0	17	11	28
	Différence	0	- 13	- 4	- 17
	Évolution	ind	- 76,5 %	- 36,4 %	- 60,7 %
Ensemble	Année 2009	4 273	33 323	57 611	90 934
	Année 2008	4 275	34 965	58 833	93 798
	Différence	- 2	- 1 642	- 1 222	- 2 864
	Évolution	- 0,05 %	- 4,7 %	- 2,1 %	- 3,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN 2009 DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

La répartition du nombre de personnes tuées par classe d'âge dans les DOM est légèrement différente qu'en métropole. Cette différence concerne les moins de 24 ans et les plus de 65 ans.

Les jeunes de moins de 24 ans représentent 35,2 % de la mortalité routière dans les DOM (28,4 % en métropole). À l'inverse, les personnes de plus de 65 ans représentent 9,4 % de la mortalité routière dans les DOM (16,3 % en métropole).

Départements d'outre-mer Année 2009	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-14 ans	6	91	169	260
15-17 ans	7	84	134	218
18-24 ans	47	310	424	734
25-44 ans	53	428	544	972
45-64 ans	41	209	260	469
65 ans et plus	16	61	65	126
Ensemble	170	1 183	1 596	2 779

Source : ONISR, fichier des accidents.

RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE CONDUCTEURS ET PASSAGERS SELON LES CLASSES D'ÂGE

La part des passagers parmi le nombre de personnes tuées dans les véhicules est de 19,5 % en 2009.

Cette part présente des spécificités pour ce qui concerne les passagers des véhicules légers (27,6 % pour l'ensemble des classes d'âge). Elle varie de 98,6 % pour les 0-14 ans à 16,2 % pour les 25-44 ans.

Parmi les conducteurs en âge de conduire, cette part est de 31,6 % pour la classe d'âge des plus de 75 ans et de 31,1 % pour la classe d'âge des 18-24 ans.

Parmi les 596 personnes tuées en tant que passager d'un véhicule léger, 28,5 % ont entre 18 et 24 ans.

RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE CONDUCTEURS ET PASSAGERS SELON LES CLASSES D'ÂGE
POUR LES DEUX-ROUES MOTORISÉS, LES VÉHICULES LÉGERS ET LES AUTRES VÉHICULES

Métropole		Conducteurs tués	Passagers tués	Personnes tuées	% passagers
0-14 ans	2RM	7	1	8	12,5
	VL	1	69	70	98,6
	Autre	15	7	22	31,8
	Total	21	77	98	78,6
15-17 ans	2RM	91	14	105	13,3
	VL	5	57	62	91,3
	Autre	6	6	12	50
	Total	102	77	179	43
18-24 ans	2RM	259	24	283	8,5
	VL	377	170	547	31,1
	autre	34	11	45	24,4
	Total	670	205	875	23,4
25-44 ans	2RM	514	30	544	5,5
	VL	520	101	621	16,2
	Autre	113	15	128	11,7
	Total	1 147	146	1 293	11,3
45-64 ans	2RM	213	11	224	4,9
	VL	363	76	439	17,3
	Autre	122	15	137	10,9
	Total	698	102	800	12,8
65-74 ans	2RM	14	1	15	6,7
	VL	116	39	155	25,1
	Autre	50	6	56	10,7
	Total	180	46	226	20,4
75 ans et plus	2RM	7	0	7	0
	VL	182	84	266	31,6
	Autre	32	1	33	3
	Total	221	85	306	27,8
Ensemble	2RM	1 105	81	1 186	6,8
	VL	1 564	596	2 160	27,6
	Autre	370	61	431	14,1
	Total	3 039	738	3 777	19,5

Source : ONISR.

Évolution du nombre de victimes par catégorie d'usagers

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS ENTRE 2008 ET 2009 ET ENTRE 2002 ET 2009

Après 7 années de baisse continue, le nombre de personnes tuées est resté stable en 2009 par rapport à 2008 (- 2 personnes tuées). Cependant, toutes les catégories d'usagers n'ont pas connu la même évolution. Le nombre de personnes tuées utilisatrices de deux roues a augmenté tout comme les usagers des véhicules utilitaires alors que les autres usagers ont vu leur mortalité baisser.

- La catégorie des usagers de véhicules légers (50,5 % des personnes tuées) bénéficie le mieux des effets de la politique de sécurité routière avec une réduction du nombre de personnes tuées de plus de 56,1 % en sept ans. Cependant en 2009 par rapport à 2008, on note une baisse plus légère du nombre des personnes tuées de 2 %.
- La catégorie des piétons (11,6 % des personnes tuées) est également une catégorie d'usagers qui bénéficie fortement de la réduction de la mortalité sur les routes avec une baisse de 43,3 % du nombre des personnes tuées en sept ans. En 2009, cette tendance se poursuit avec une réduction de 9,5 % par rapport à 2008.
- Le bilan est moins positif pour les usagers de deux-roues. Hors deux-roues, la mortalité routière abaisse de - 3,8 % entre 2008 et 2009.
- La catégorie des usagers motocyclistes (20,8 % des personnes tuées) est la catégorie d'usagers qui bénéficie la moins de la baisse du nombre de personnes tuées sur les routes. En effet, le nombre de motocyclistes tués a seulement baissé de 13,7 % en sept ans pendant que le nombre total de personnes tuées sur les routes baissait de 44,8 %. De plus en 2009, cette tendance s'est encore détériorée par rapport à 2008 avec une très forte hausse de 11,7 % du nombre d'usagers motocyclistes tués.
- La catégorie des usagers cyclomotoristes (7 % des personnes tuées) ne connaît également qu'une baisse du nombre de tuées depuis 2002 de 23,6 %. En 2009, le nombre de cyclomotoristes tués a augmenté légèrement (+ 2,7 %) par rapport à 2008.
- La catégorie des cyclistes (3,8 % des personnes tuées) a bénéficié seulement d'une baisse de 28,2 % du nombre des personnes tuées en sept ans, et connaît pour la deuxième année consécutive une hausse du nombre de tués. Cette hausse (9,5 %) est même la plus importante enregistrée en 2009 après celle des motocyclistes.

L'évolution depuis 2002 sur les véhicules de plus de 1,5 tonne ne peut être mesurée compte tenu d'une discontinuité dans la saisie des données de cette catégorie observée depuis 2005.

Entre 2008 et 2009, on note une baisse de 28,9 % du nombre d'usagers poids lourds et une hausse de 7,4 % des usagers de véhicules utilitaires¹.

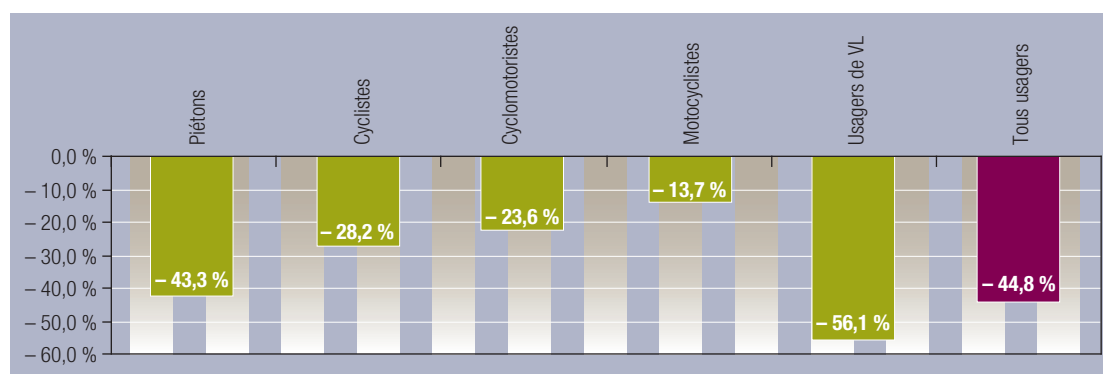
PART DE LA MORTALITÉ DE DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'USAGERS

Personnes tuées	2002	2009
Piétons	11,3 %	11,6 %
Cyclistes	2,9 %	3,8 %
Cyclomotoristes	5,1 %	7,0 %
Motocyclistes	13,4 %	20,8 %
Usagers VL*	63,5 %	50,5 %
Usagers VU**	1,0 %	3,4 %
Usagers PL***	1,7 %	1,3 %
Autres usagers****	1,1 %	1,6 %

* La catégorie « véhicule léger » regroupe les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires de PTAC inférieur à 1,5 tonnes.
 ** La catégorie « véhicule utilitaire » (VU) regroupe les véhicules utilitaires seuls (PTAC compris entre 1,5 et 3,5 tonnes) et les VU avec remorque ou caravanes.
 *** La catégorie « Poids lourds » (PL) regroupe des PL de plus de 3,5 tonnes ainsi que les tracteurs routiers avec ou sans remorque.
 **** La catégorie « autres usagers » regroupe principalement les voiturettes, les tracteurs agricoles et les transports en commun (autocars et autobus).
 Source : ONISR, fichier des accidents.

Les comparaisons d'évolutions entre les différentes catégories d'usagers sont à nuancer par ailleurs en fonction de la répartition de chaque catégorie dans le trafic routier (*chapitre 1-4*). Pour autant, aucune relation simple et précise n'est établie entre volume du trafic et fréquence des accidents.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LA CATÉGORIE D'USAGER EN MÉTROPOLÉ (2002-2009)



Coefficient 2002 à 30 jours = 1,069.
 Source : ONISR, fichier des accidents.

1. Pour cette catégorie de véhicule, il est utilisé une définition plus restrictive pour le recueil des données accidents que celle donnée par le code de la route sous le terme « camionnette » (article R311-1) en retenant les véhicules à moteur destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est compris en 1,5 et 3,5 tonnes. Le terme « camionnette » (VUL désigne un véhicule ayant au moins quatre roues, destiné aux transports des marchandises et dont le poids total autorisé n'exécède pas 3,5 tonnes.

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS – 2008/2009

Métropole		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons	Année 2009	496	4 789	7 714	12 503
	Année 2008	548	5 039	7 722	12 761
	Différence	- 52	- 250	- 8	- 258
	Évolution	- 9,5 %	- 5,0 %	- 0,1 %	- 2,0 %
Cyclistes	Année 2009	162	1 554	2 825	4 379
	Année 2008	148	1 559	2 847	4 406
	Différence	14	- 5	- 22	- 27
	Évolution	9,5 %	- 0,3 %	- 0,8 %	- 0,6 %
Cyclomotoristes (y compris les scooters ≤ 50 cm ³)	Année 2009	299	4 829	8 605	13 434
	Année 2008	291	5 391	9 317	14 708
	Différence	8	- 562	- 712	- 1 274
	Évolution	2,7 %	- 10,4 %	- 7,6 %	- 8,7 %
Motocyclistes (y compris les scooters > 50 cm ³)	Année 2009	888	6 742	9 672	16 414
	Année 2008	795	6 873	9 724	16 597
	Différence	93	- 131	- 52	- 183
	Évolution	11,7 %	- 1,9 %	- 0,5 %	- 1,1 %
Usagers de véhicules légers	Année 2009	2 160	13 594	25 867	39 461
	Année 2008	2 205	14 127	26 173	40 300
	Différence	- 45	- 533	- 306	- 839
	Évolution	- 2,0 %	- 3,8 %	- 1,2 %	- 2,1 %
Usagers de poids lourds	Année 2009	54	405	466	871
	Année 2008	76	399	527	926
	Différence	- 22	6	- 61	- 55
	Évolution	- 28,9 %	1,5 %	- 11,6 %	- 5,9 %
Usagers de véhicules utilitaires	Année 2009	145	894	1 427	2 321
	Année 2008	135	981	1 505	2 486
	Différence	10	13	- 78	165
	Évolution	7,4 %	8,9 %	- 5,2 %	- 6,6 %
Usagers de voitures	Année 2009	21	125	165	290
	Année 2008	22	130	164	294
	Différence	- 1	- 5	1	- 4
	Évolution	- 4,5 %	- 4,6 %	0,6 %	- 1,4 %
Autres usagers ¹	Année 2009	48	391	870	1 261
	Année 2008	55	466	844	1 310
	Différence	- 7	- 75	26	51
	Évolution	0,9 %	- 16,1 %	3,1 %	- 3,7 %
Ensemble des usagers	Année 2009	4 273	33 323	57 611	90 934
	Année 2008	4 275	34 965	58 833	93 798
	Différence	- 2	- 1 642	- 1 222	- 2 864
	Évolution	- 0,05 %	- 4,7 %	- 2,1 %	- 3,1 %

¹ Usagers transports en commun, tracteurs agricoles, engins spéciaux dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES SELON LA CYLINDRÉE DES MOTOCYCLETTES

Le tableau suivant donnent l'accidentalité en fonction de la cylindrée de la motocyclette impliquée (segment 50/125 cm³ et segment de plus de 125 cm³), en distinguant pour chaque segment entre le type « scooter » et le type « autre motos » (qui recouvrent essentiellement les motocyclettes d'architecture classique).

On constate que 90,3 % de l'augmentation du nombre de motocyclistes tués en 2009 par rapport à 2008 concerne le segment des autres motos de plus de 125 cm³ (84 motocyclistes sur les 93).

VICTIMES SELON LA CYLINDRÉE DES MOTOCYCLETTES

Métropole		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Scooters de plus de 50 cm ³ jusqu'à 125 cm ³	Année 2009	34	705	2 413	3 118
	Année 2008	49	776	2 529	3 305
	Différence	- 15	- 71	- 116	- 187
	Évolution	- 30,6 %	- 9,1 %	- 4,6 %	- 5,7 %
Autres motos de plus de 50 cm ³ jusqu'à 125 cm ³	Année 2009	112	1 077	1 704	2 781
	Année 2008	103	1 292	1 690	2 982
	Différence	9	- 215	14	- 201
	Évolution	8,7 %	- 16,6 %	0,8 %	- 6,7 %
Total segment 50/125 cm³	Année 2009	146	1 782	4 117	5 899
	Année 2008	152	2 068	4 219	6 287
	Différence	- 6	- 286	- 102	- 388
	Évolution	- 3,9 %	- 13,8 %	- 2,4 %	- 6,2 %
Scooters de plus de 125 cm ³	Année 2009	27	323	729	1 052
	Année 2008	12	315	658	973
	Différence	15	8	71	79
	Évolution	125,0 %	2,5 %	10,8 %	8,1 %
Autres motos de plus de 125 cm ³	Année 2009	715	4 637	4 826	9 463
	Année 2008	631	4 490	4 847	9 337
	Différence	84	147	- 21	126
	Évolution	13,3 %	3,3 %	- 0,4 %	1,3 %
Total segment plus de 125 cm³	Année 2009	742	4 960	5 555	10 515
	Année 2008	643	4 805	5 505	10 310
	Différence	99	155	50	205
	Évolution	+ 15,4 %	3,2 %	0,9 %	2,0 %
Total motos y compris scooters de plus de 50 cm ³	Année 2009	888	6 742	9 672	16 414
	Année 2008	795	6 873	9 724	16 597
	Différence	93	- 131	- 52	- 183
	Évolution	11,7 %	- 1,9 %	- 0,5 %	- 1,1 %

Source : ONISR.

BILAN 2009 DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Le nombre de personnes tuées dans les départements d'outre-mer est également resté stable en 2009 par rapport à 2008 (+ 2 personnes tuées).

La répartition des catégories d'usagers impliqués dans un accident mortel diffère notablement dans les DOM de la répartition de la métropole. En 2009, 62 % des personnes tuées dans les DOM sont des usagers vulnérables (piétons et deux roues) contre 43 % en métropole.

Les cyclomotoristes et les piétons sont particulièrement touchés par cette surmortalité (respectivement 19 % et 23 % des tués dans les DOM contre 12 % et 7 % en métropole).

VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN 2009 – DOM

Départements d'outre-mer Année 2009	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons	33	153	199	352
Cyclistes	6	84	115	199
Cyclomotoristes	39	246	317	563
Motocyclistes	28	249	189	438
Usagers de voitures de tourisme	57	398	698	1 096
Usagers de poids lourds	1	8	12	20
Autres usagers ¹	6	45	66	111
Ensemble	170	1 183	1 596	2 779

¹ Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE ET CATÉGORIE D'USAGERS ET ÉVOLUTION DEPUIS 2002

L'utilisation d'une catégorie de véhicules plutôt qu'une autre varie fortement selon les classes d'âge. Elle est également en évolution depuis quelques années notamment avec une augmentation des déplacements en deux-roues. Ces spécificités se retrouvent dans le bilan de la mortalité sur les routes.

Ainsi, la baisse de la mortalité des piétons depuis 2002 profite essentiellement aux enfants de 0-14 ans (61,3 % par rapport à la moyenne tous usagers de 44,8 %). Par contre, les personnes âgées de plus de 75 ans avec 202 personnes tuées en 2009 représente maintenant 40,7 % de la mortalité piétonne (baisse depuis 2002 de seulement 16,8 %). Plus d'un piéton tué sur deux est une personne âgée de plus de 65 ans.

Près d'un usager de deux-roues motorisés tué sur deux a entre 25 et 44 ans. L'évolution de la mortalité de cette classe d'âge depuis 2002 est faible (- 18,7 %). La classe d'âge des 45-64 ans a connu une augmentation entre 2002 et 2009 de 12 %.

Parmi les deux-roues motorisés, plus d'un usager cyclomotoriste tué sur deux a entre 15 et 24 ans.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'USAGERS PAR CLASSE D'ÂGE

Métropole	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total personnes tuées (y compris poids lourds, véhicules utilitaires,...)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	24	4,8	13	8,0	8	0,7	70	3,2	122	2,9
%	<i>19,7</i>		<i>10,7</i>		<i>6,6</i>		<i>57,4</i>		<i>100,0</i>	
15-17 ans	10	2,0	5	3,1	106	8,9	62	2,9	189	4,4
%	<i>5,3</i>		<i>2,6</i>		<i>56,1</i>		<i>32,8</i>		<i>100,0</i>	
18-24 ans	26	5,2	7	4,3	283	23,8	547	25,3	901	21,1
%	<i>2,9</i>		<i>0,8</i>		<i>31,4</i>		<i>60,7</i>		<i>100,0</i>	
25-44 ans	73	14,7	29	17,9	544	45,8	621	28,8	1 366	32,0
%	<i>5,3</i>		<i>2,1</i>		<i>39,8</i>		<i>45,5</i>		<i>100,0</i>	
45-64 ans	99	20,0	57	35,2	224	18,9	439	20,3	899	21,0
%	<i>11,0</i>		<i>6,3</i>		<i>24,9</i>		<i>48,8</i>		<i>100,0</i>	
65-74 ans	62	12,6	31	19,1	15	1,3	155	7,2	288	6,7
%	<i>21,5</i>		<i>10,8</i>		<i>5,2</i>		<i>53,8</i>		<i>100,0</i>	
75 ans et plus	202	40,7	20	12,3	7	0,6	266	12,3	508	11,9
%	<i>39,8</i>		<i>3,9</i>		<i>0,1</i>		<i>52,2</i>		<i>100,0</i>	
Ensemble	496	100,0	162	100,0	1 187	100,0	2 160	100,0	4 273	100,0

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

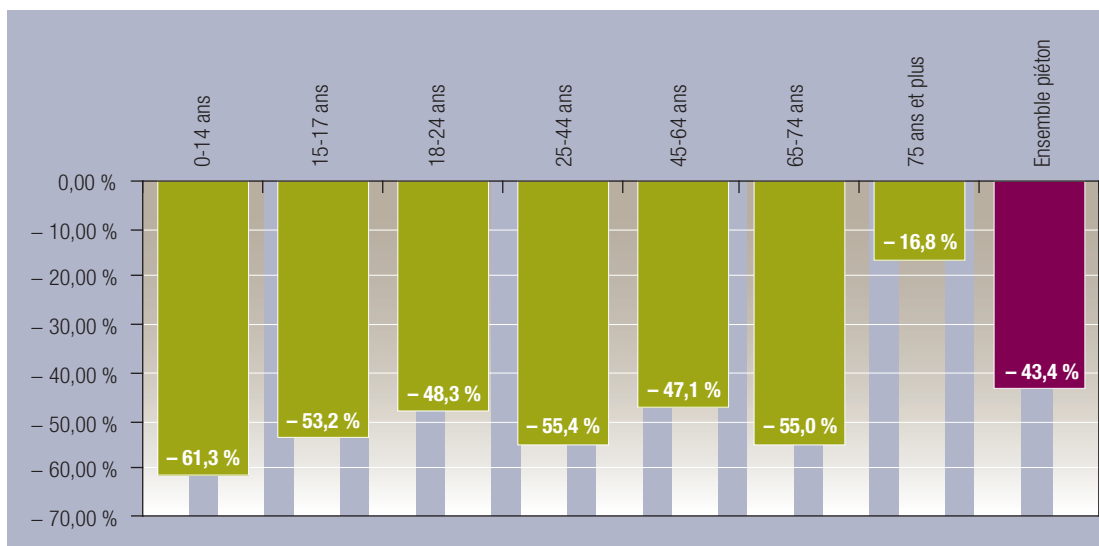
La répartition des personnes tuées en tant qu'usagers de voitures en fonction des classes d'âge présente une certaine stabilité mais les progrès réalisés depuis 2002 sont très variables allant d'une réduction de 63,8 % pour la classe d'âge des 65-74 ans à seulement 34,4 % pour celle des plus de 75 ans, à comparer avec 56,1 %, baisse de la mortalité de l'ensemble des usagers de véhicules légers. La classe d'âge des 18-24 ans se situe à 57,3 %.

Encore faut-il distinguer dans cette analyse la part des conducteurs des passagers car si 72 % des personnes tuées sont des conducteurs, ils sont 82 % dans la classe d'âge des 45-64 ans et 58 % dans celle des 18-24 ans ou celle des plus de 65 ans.

Depuis 2002, la baisse de la mortalité des conducteurs a été de 55,5 % concernant essentiellement la classe d'âge des 25-44 ans (- 58,7 %) et à un degré moindre des 45-64 ans (- 48 %). La mortalité des conducteurs de 18-24 ans a baissé de 43 % alors que celle des personnes âgées de plus de 65 ans, n'a baissé que de 35 %.

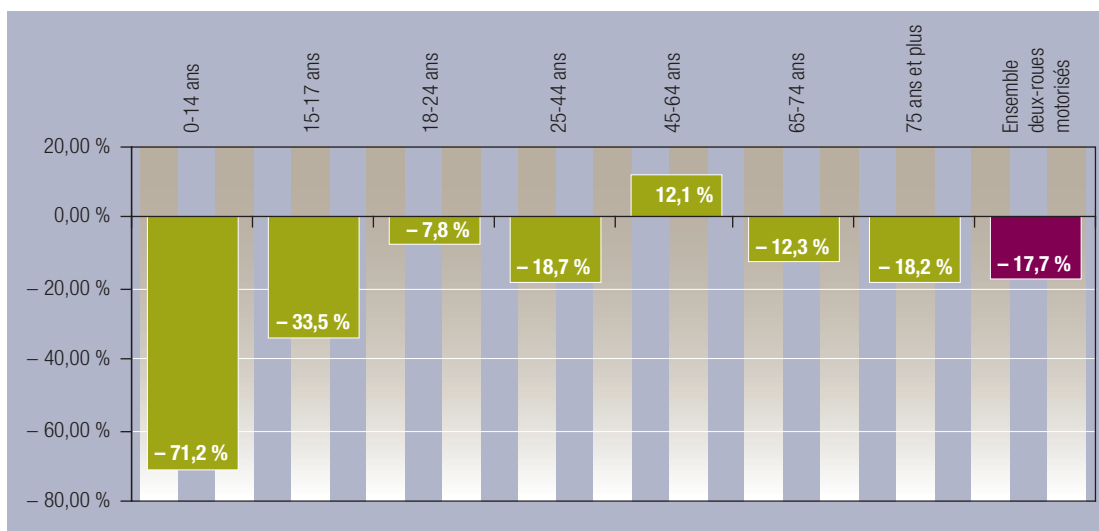
Cette faible baisse est à mettre en relation avec la hausse démographique de cette classe d'âge.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PIÉTONS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE 2002-2009



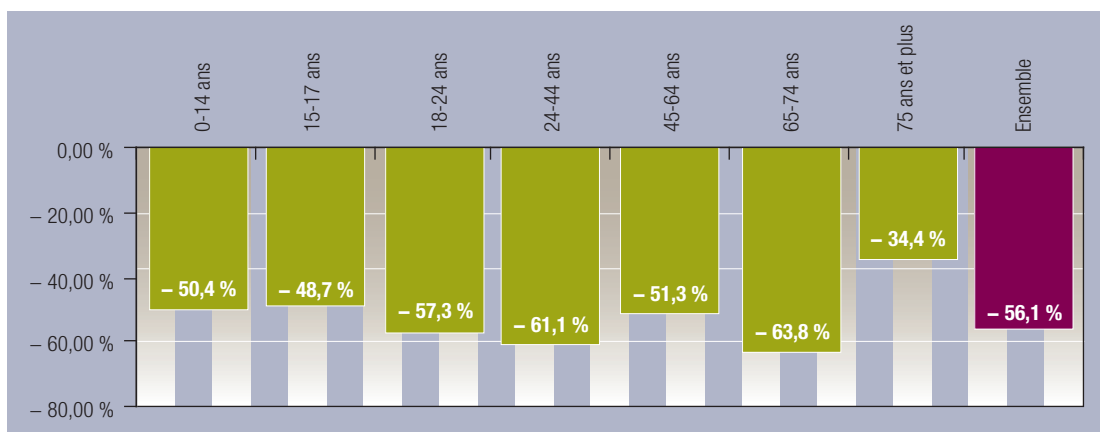
Source : ONISR.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DEUX ROUES MOTORISÉS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE EN MÉTROPOLE 2002-2009



Source : ONISR.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES
DANS LES VÉHICULES LÉGERS PAR CLASSE D'ÂGE 2002-2009



Source : ONISR.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS
PAR CLASSE D'ÂGE ET CATÉGORIES D'USAGERS
DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Dans les départements d'outre-mer, la classe d'âge 18-24 ans et la catégorie des deux roues à moteur sont particulièrement touchées par la mortalité routière.

Les 18-24 ans représentent 27,6 % des personnes tuées (contre 21,1 % en métropole). Les usagers des deux roues à moteur représentent 39,4 % des personnes tuées (contre 27,8 % en métropole).

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'USAGERS PAR CLASSE D'ÂGE
DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Départements d'outre-mer	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total personnes tuées (y compris poids lourds, véhicules utilitaires,...)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	2	6,1	0	0,0	2	3,0	2	3,5	6	3,5
%	33,3		0,0		33,3		33,3		100,0	
15-17 ans	0	0,0	1	16,7	4	6,0	2	3,5	7	4,1
%	0,0		14,3		57,1		28,6		100,0	
18-24 ans	1	3,0	1	16,7	26	38,8	17	29,8	47	27,6
%	2,1		2,1		55,3		36,2		100,0	
25-44 ans	4	12,1	0	0,0	25	37,3	21	36,8	53	31,2
%	7,5		0,0		47,2		39,6		100,0	
45-64 ans	17	51,5	4	66,7	9	13,4	9	15,8	41	24,1
%	41,5		9,8		22,0		22,0		100,0	
65 ans et plus	9	27,3	0	0,0	1	1,5	6	10,5	16	9,4
%	56,3		0,0		6,3		37,5		100,0	
Ensemble	33	100,0	6	100,0	67	100,0	57	100,0	170	100,0

Source : ONISR.

L'accidentalité des départements

Ce chapitre présente le bilan de l'accidentalité (accidents corporels, personnes tuées et blessées) dans les départements, ainsi qu'un certain nombre d'autres indicateurs : la mortalité dans la population résidente, la proportion des jeunes de 18-24 tués sur la route ainsi que celle des personnes tuées en deux-roues motorisés (2RM) et la proportion d'accidents mortels en présence du « facteur alcool » (rapportés à l'ensemble des accidents mortels avec une alcoolémie connue).

Ces indicateurs permettent éventuellement de mieux appréhender des enjeux spécifiques propres.

Toutefois, il convient de prendre quelques précautions avant d'interpréter ces indicateurs départementaux car il s'agit souvent de petits chiffres. Or, ces chiffres s'avèrent très volatils compte tenu du caractère aléatoire des accidents de la circulation routière et de leur gravité. Ainsi, le nombre de personnes tuées dans un département peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre. Ces variations risquent d'être statistiquement non significatives et par conséquent, on ne pourra conclure ni à une détérioration ni à une amélioration de la sécurité routière dans ce département. Cette impossibilité d'interpréter ces indicateurs est encore plus vraie quand il s'agit d'analyser une mortalité routière spécifique.

Le chapitre suivant (« L'accidentalité par régions ») traitant d'ensembles géographiques plus vastes que les départements donne des indicateurs plus significatifs, notamment quand il s'agit de comparer une évolution d'une année sur l'autre.

De plus, si la comparaison de ces indicateurs entre départements peut être pertinente dans l'élaboration d'un diagnostic de sécurité, elle est néanmoins délicate car très sensibles à un certain nombre de paramètres propres à chaque département, notamment la géographie, le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que de le contexte socio-économique.

Pour permettre néanmoins cette comparaison, l'ONISR proposait dans ce document depuis 2001 un indicateur nommé « indicateur d'accidentologie locale (IAL) ». Cependant, l'ONISR a choisi d'abandonner cet indicateur en 2009 en raison de l'absence de données de trafic exhaustives, fiables et harmonisées relatives aux réseaux départementaux. Cette situation prévaut depuis la dernière vague de décentralisation routière en 2005, qui a transféré aux départements la gestion des 18 000 km les moins structurants du réseau des routes nationales, qui constituent dorénavant les itinéraires départementaux parmi les plus circulés. Depuis lors, le dispositif national de consolidation de ces données de trafic n'est pas reconstitué à ce jour. Les parcours départementaux (en centaines de millions de véhicules x kilomètres), qui entraient dans la composition de l'IAL, sont ainsi devenus des données d'une qualité globalement trop médiocre dans nombre de départements pour continuer à publier les résultats des IAL départementaux au niveau national.

Par ailleurs, des travaux ont été engagés en 2010 pour établir un nouvel indicateur pluriannuel, suffisamment significatif pour permettre des comparaisons entre départements.

LES RÉSULTATS 2009

Nombre de personnes tuées selon le département

La répartition suivante, pour les 99 départements est la suivante :

- Départements ayant jusqu'à 25 personnes tuées = 21
- Départements ayant entre 26 et 50 personnes tuées = 44
- Départements ayant entre 51 et 75 personnes tuées = 22
- Départements ayant entre 76 et 100 personnes tuées = 10
- Départements ayant entre 101 et 125 personnes tuées = 2
- Département ayant plus de 125 personnes tuées = 1

Cette répartition permet de constater le faible nombre de personnes tuées par an dans un département – en moyenne 40. Ce faible nombre rend délicat toute interprétation de variation annuelle sur deux années consécutives (et encore davantage toute interprétation mensuelle) à défaut d'un test de significativité, (un seul accident mortel avec plusieurs personnes décédées peut créer un écart relatif considérable).

L'aspect aléatoire des accidents de la route conduit par ailleurs à des variations erratiques. Ainsi, on peut noter que le département qui a connu les plus grandes diminutions du nombre de personnes tuées en 2009 (Hérault – 36 %) est un département qui avait connu une forte hausse l'année précédente (+ 31 %).

À l'opposé, si le Rhône connaît en 2009 une forte augmentation du nombre de personnes tuées (+ 24 %), il avait connu une forte baisse l'année dernière (– 16 %).

On en déduit qu'au niveau départemental, il est préférable de faire des analyses pluriannuelles soit en comparant plusieurs années successives (par exemple 2009/2008/2007 à 2006/2005/2004) pour avoir des effectifs suffisants à comparer (plus de 100 pour le moins), soit en analysant la série chronologique de l'indicateur sur une dizaine d'année.

La comparaison entre départements est également délicate à mener.

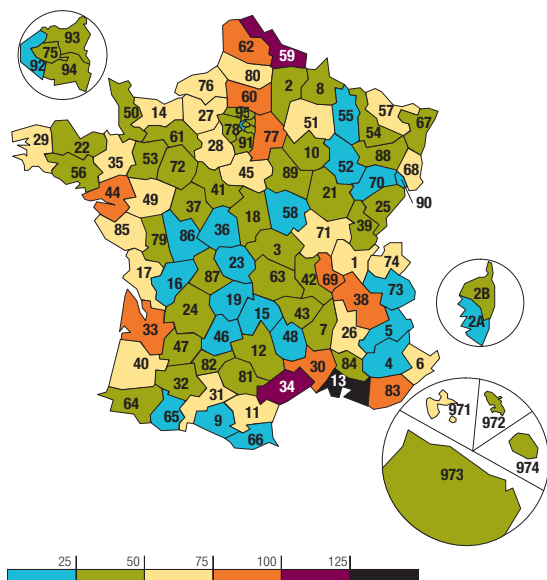
Entre le département où il y a eu le plus de personnes tuées en 2009 (Bouches-du-Rhône, 139 personnes tuées) et celui où il y en a eu le moins (Lozère, 6 personnes tuées), on observe un rapport de plus de 20. On constate cependant que le premier est un département très urbain alors que le second à l'opposé est un département très rural.

Si l'on rapporte le nombre de personnes tuées à la population du département, on obtient toujours un facteur multiplicatif important (facteur de 12) entre le ratio le plus élevé (Gers, 149 personnes tuées par million d'habitants) et le plus faible (Hauts-de-Seine, 12 personnes tuées par million d'habitants), avec le même constat sur leur urbanité respective.

Plusieurs paramètres peuvent biaiser la comparaison : la géographie, le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique.

Pour avoir une typologie des départements, on se rapportera au document « Typologie des régions et départements français » pour l'aide à l'analyse en accidentologie – ONISR – 1995.

MORTALITÉ ROUTIÈRE 2009
PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR.

BILAN PAR DÉPARTEMENT DES VICTIMES 2008/2009

	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Personnes blessées		Population ¹	Personnes tuées par million d'habitants en 2009
	2009	2008	2009	2008	2009	2008		
Ain	486	487	51	49	663	714	580 500	87,9
Aisne	322	389	49	51	402	512	537 500	91,2
Allier	301	310	36	24	397	426	342 500	105,1
Alpes-de-Haute-Provence	125	149	19	14	192	221	157 500	120,6
Hautes-Alpes	111	140	11	14	153	213	133 500	82,4
Alpes-Maritimes	2 563	2 832	75	65	3 166	3 450	1 089 500	68,8
Ardèche	203	203	32	15	286	283	312 000	102,6
Ardennes	143	167	28	21	176	205	284 000	98,6
Ariège	116	100	9	13	149	141	150 000	60,0
Aube	244	228	29	17	316	294	302 000	96,0
Aude	492	373	52	58	623	521	349 500	148,8
Aveyron	183	206	31	27	245	271	275 500	112,5
Bouches-du-Rhône	3 927	4 295	139	156	5 152	5 489	1 973 000	70,5
Calvados	575	429	51	41	777	566	676 000	75,4
Cantal	87	79	9	6	119	97	148 500	60,6
Charente	143	191	25	45	167	203	350 500	71,3
Charente-Maritime	1 038	1 019	64	71	1 291	1 310	609 500	105,0
Cher	398	345	39	29	490	427	314 500	124,0

Corrèze	291	301	24	26	363	390	242 500	99,0
Corse-du-Sud	252	249	19	11	384	365	141 500	134,3
Haute-Corse	372	366	27	24	528	527	161 500	167,2
Côte-d'Or	574	573	50	41	720	737	520 500	96,1
Côtes-d'Armor	521	520	41	56	726	654	579 000	70,8
Creuse	97	96	10	8	117	130	123 500	81,0
Dordogne	298	333	41	39	390	435	408 500	100,4
Doubs	499	453	39	52	627	564	522 500	74,6
Drôme	502	472	57	61	738	640	477 500	119,4
Eure	446	504	52	68	582	657	575 500	90,4
Eure-et-Loir	476	435	53	40	591	525	424 000	125,0
Finistère	585	632	53	56	764	789	888 500	59,7
Gard	1 191	1 071	90	69	1 608	1 459	696 500	129,2
Haute-Garonne	1 149	1 450	69	74	1 504	1 813	1 220 000	56,6
Gers	187	201	31	29	274	283	184 500	168,0
Gironde	2 087	2 091	91	100	2 538	2 596	1 422 500	64,0
Hérault	1 301	1 476	102	138	1 678	1 837	1 023 000	99,7
Ille-et-Vilaine	841	959	56	70	1 042	1 187	965 500	58,0
Indre	287	306	13	20	363	384	232 500	55,9
Indre-et-Loire	560	291	42	46	660	335	585 500	71,7
Isère	781	903	85	76	1 075	1 224	1 188 500	71,5
Jura	127	126	32	21	166	151	259 500	123,3
Landes	316	283	54	36	405	393	371 500	145,4
Loir-et-Cher	357	340	40	58	453	453	327 500	122,1
Loire	842	788	38	42	1 062	1 018	741 500	51,2
Haute-Loire	231	203	29	14	299	295	221 500	130,9
Loire-Atlantique	1 049	1 072	86	86	1 288	1 331	1 259 000	68,3
Loiret	561	500	69	54	730	641	651 000	106,0
Lot	140	168	20	17	149	198	172 000	116,3
Lot-et-Garonne	346	295	36	35	460	426	326 000	110,4
Lozère	79	89	6	5	110	128	77 000	77,9
Maine-et-Loire	900	937	55	42	1 083	1 184	775 000	71,0
Manche	501	493	35	49	657	669	496 000	70,6
Marne	369	384	55	33	454	484	566 000	97,2
Haute-Marne	266	250	19	26	360	321	186 500	101,9
Mayenne	125	147	28	28	133	179	302 000	92,7
Meurthe-et-Moselle	706	654	33	47	898	828	727 500	45,4
Meuse	189	220	22	20	234	280	194 000	113,4
Morbihan	728	734	48	52	931	872	708 000	67,8
Moselle	764	802	55	56	1 019	1 072	1 039 500	52,9
Nièvre	211	227	16	26	272	259	221 000	72,4
Nord	2 246	2 621	109	99	2 797	3 339	2 563 000	42,5
Oise	486	539	76	82	655	762	799 500	95,1

Orne	185	203	37	31	228	280	292 000	126,7
Pas-de-Calais	992	1 075	78	103	1 334	1 442	1 459 000	53,5
Puy-de-Dôme	793	811	47	31	1 008	1 056	629 000	74,7
Pyrénées-Atlantiques	952	885	37	37	1 206	1 061	647 000	57,2
Hautes-Pyrénées	252	291	22	18	306	407	229 000	96,1
Pyrénées-Orientales	263	278	24	35	405	362	441 500	54,4
Bas-Rhin	1 174	1 079	44	53	1 480	1 326	1 091 000	40,3
Haut-Rhin	549	581	51	44	650	728	746 500	68,3
Rhône	2 228	2 015	77	53	2 818	2 566	1 689 000	45,6
Haute-Saône	130	135	23	32	182	164	238 000	96,6
Saône-et-Loire	488	530	60	54	632	777	552 500	108,6
Sarthe	466	475	42	34	595	615	559 500	75,1
Savoie	238	201	22	23	332	244	409 000	53,8
Haute-Savoie	543	575	66	54	709	811	715 000	92,3
Paris	7 990	8 286	45	51	9 183	9 553	2 199 500	20,5
Seine-Maritime	1 064	1 156	65	58	1 407	1 478	1 244 000	52,3
Seine-et-Marne	929	1 042	86	104	1 208	1 439	1 301 500	66,1
Yvelines	1 421	1 500	49	40	1 840	1 933	1 409 000	34,8
Deux-Sèvres	279	227	33	22	312	260	365 000	90,4
Somme	716	728	52	48	879	952	566 500	91,8
Tarn	198	219	39	51	264	273	372 000	104,8
Tarn-et-Garonne	213	230	32	24	242	278	234 500	136,5
Var	1 267	1 334	94	95	1 670	1 755	1 005 000	93,5
Vaucluse	531	535	49	44	694	685	542 000	90,4
Vendée	343	384	62	51	468	502	615 000	100,8
Vienne	349	416	22	34	474	533	424 500	51,8
Haute-Vienne	572	609	29	36	718	749	373 000	77,7
Vosges	315	289	35	38	396	385	380 000	92,1
Yonne	309	346	42	48	421	417	342 000	122,8
Territoire de Belfort	277	246	7	5	332	321	143 000	49,0
Essonne	1 444	1 496	27	45	1 798	1 886	1 209 500	22,3
Hauts-de-Seine	2 668	2 590	18	34	3 085	2 965	1 557 500	11,6
Seine-Saint-Denis	2 561	2 741	43	30	3 033	3 260	1 517 000	28,3
Val-de-Marne	2 463	2 495	28	30	2 942	2 942	1 311 500	21,3
Val-d'Oise	860	988	31	37	1 032	1 236	1 167 000	26,6
Métropole	72 315	74 487	4 273	4 275	90 934	93 798	62 131 000	68,8
Guadeloupe	498	500	65	56	701	751	402 500	161,5
Martinique	536	603	29	35	716	850	399 500	72,6
Guyane	340	400	28	26	452	528	221 500	126,4
Réunion	720	777	48	51	910	978	805 500	59,6
DOM	2 094	2 280	170	168	2 779	3 107	1 829 000	92,9

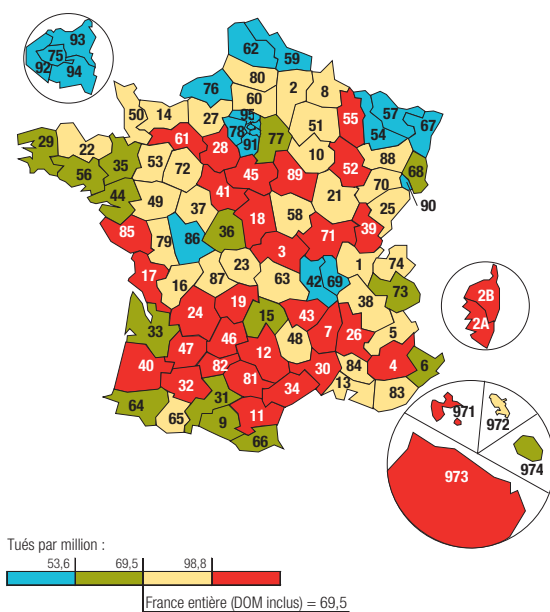
¹ INSEE, estimations de population par département au 1^{er} janvier 2008.
Sources : ONISR – fichier des accidents.

Les cartes suivantes donnent le résultat par département des indicateurs suivants :

- le nombre de personnes tuées par million d'habitant qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 68,8 contre 69 en 2008 (*carte n° 1*) ;
- la proportion des jeunes de 18-24 ans parmi les personnes tuées qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 21,1 contre 22,4 en 2008 (*carte n° 2*) ;
- la proportion des usagers de deux-roues motorisée tués qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 27,8 contre 25,4 en 2008 (*carte n° 3*) ;
- la proportion des personnes tuées dans un accident mortel en présence du facteur « alcool » qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 30 % contre 28,6 en 2008 (*carte n° 4*).

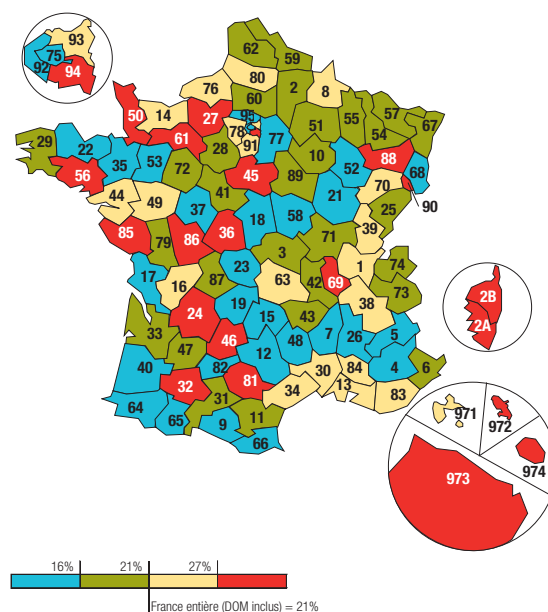
N.B. : les tableaux de chiffres et cartes qui suivent donnent également les 4 DOM (Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion) ainsi que les valeurs d'ensemble pour la France métropolitaine et pour la France entière DOM compris.

Carte n° 1
MORTALITÉ 2009 RAPPORTÉE
À LA POPULATION RÉSIDENTE PAR DÉPARTEMENT



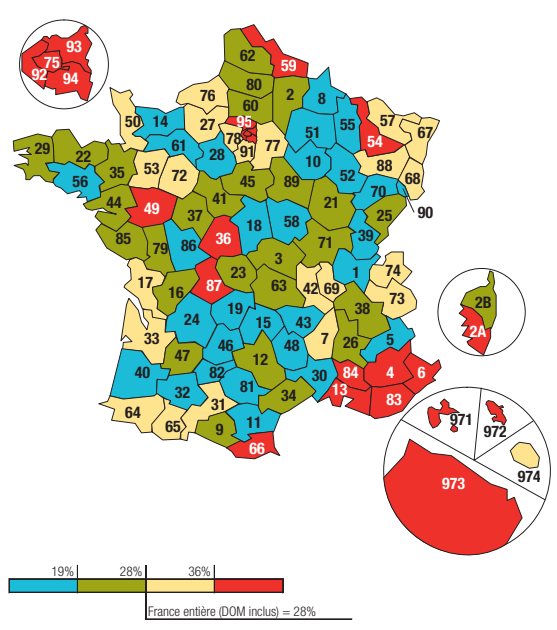
Source : ONISR.

Carte n° 2
PROPORTION DE 18-24 ANS
PARMI LES TUÉS EN 2009 PAR DÉPARTEMENT



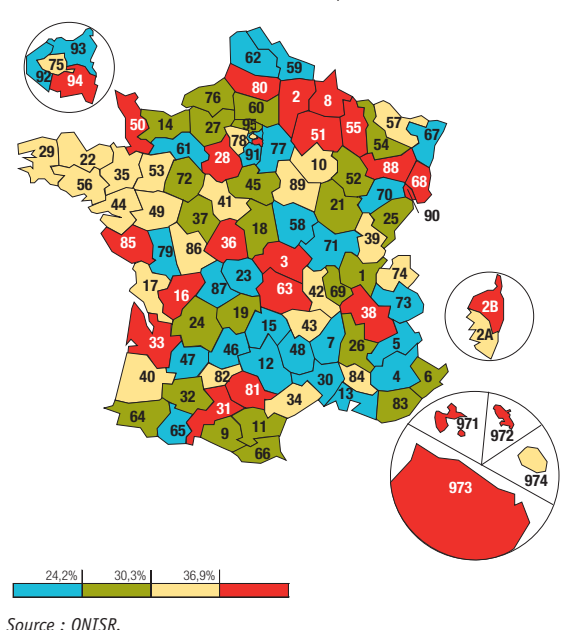
Source : ONISR.

Carte n° 3
PROPORTION DE 2RM PARI MI LES TUÉS EN 2009
PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR.

Carte n° 4
PROPORTION DE TUÉS DANS DES ACCIDENTS À FACTEUR
ALCOOL PARI MI LES TUÉS EN 2009, PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR.

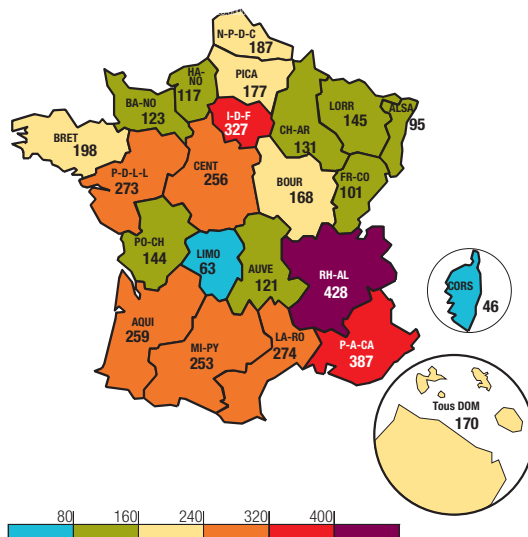
L'accidentalité des régions

Ce chapitre présente le bilan de l'accidentalité (accidents corporels, personnes tuées et blessées) dans les régions, ainsi qu'un certain nombre d'autres indicateurs : la mortalité dans la population résidente, la proportion des jeunes de 18-24 tués sur la route ainsi que celle des personnes tuées en deux-roues motorisés (2RM) et la proportion d'accidents mortels en présence du « facteur alcool » (rapportés à l'ensemble des accidents mortels avec une alcoolémie connue).

Ces indicateurs permettent éventuellement de mieux appréhender des enjeux spécifiques propres.

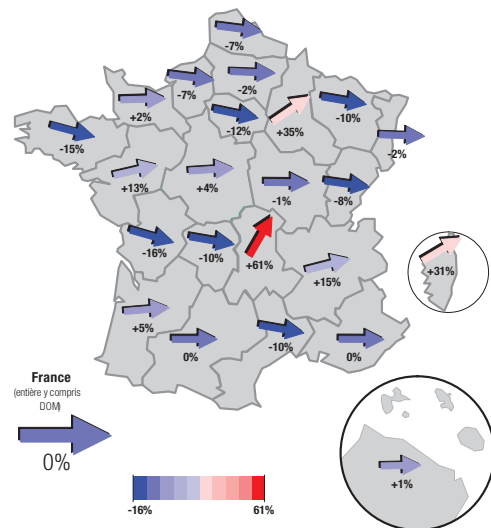
Les mises en garde figurant en tête du précédent chapitre (« L'accidentalité des départements ») quant au caractère volatil des données annuelles s'appliquent aux régions que dans une moindre mesure (vu la taille moyenne des ensembles considérés, nettement plus importante). Néanmoins, le nombre d'accidents ou de victimes peut s'avérer encore trop faible pour analyser l'évolution d'une année sur l'autre d'une mortalité spécifique.

MORTALITÉ ROUTIÈRE 2009 PAR RÉGION



Source : ONISR.

ÉVOLUTION 2008-2009 DE LA MORTALITÉ PAR RÉGION



Source : ONISR.

BILAN 2008/2009 DES VICTIMES PAR RÉGION

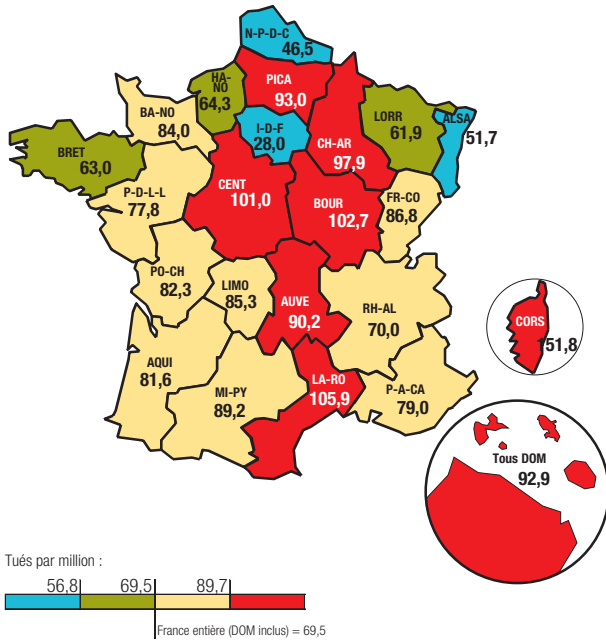
	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population ¹	Tués par million d'habitants en 2009
	2009	2008	2009	2008	2009	2008		
Alsace	1 723	1 660	95	97	2 130	2 054	1 837 500	51,7
Aquitaine	3 999	3 887	259	247	4 999	4 911	3 175 500	81,6
Auvergne	1 412	1 403	121	75	1 823	1 874	1 341 500	90,2
Basse-Normandie	1 261	1 125	123	121	1 662	1 515	1 464 000	84,0
Bourgogne	1 582	1 676	168	169	2 045	2 190	1 636 000	102,7
Bretagne	2 675	2 845	198	234	3 463	3 502	3 141 000	63,0
Centre	2 639	2 217	256	247	3 287	2 765	2 535 000	101,0
Champagne-Ardenne	1 022	1 029	131	97	1 306	1 304	1 338 500	97,9
Corse	624	615	46	35	912	892	303 000	151,8
Franche-Comté	1 033	960	101	110	1 307	1 200	1 163 000	86,8
Haute-Normandie	1 510	1 660	117	126	1 989	2 135	1 819 500	64,3
Île-de-France	20 336	21 138	327	371	24 121	25 214	11 672 500	28,0
Languedoc-Roussillon	3 326	3 287	274	305	4 424	4 307	2 587 500	105,9
Limousin	960	1 006	63	70	1 198	1 269	739 000	85,3
Lorraine	1 974	1 965	145	161	2 547	2 565	2 341 000	61,9
Midi-Pyrénées	2 438	2 865	253	253	3 133	3 664	2 837 500	89,2
Nord – Pas-de-Calais	3 238	3 696	187	202	4 131	4 781	4 022 000	46,5
Pays de la Loire	2 883	3 015	273	241	3 567	3 811	3 510 500	77,8
Picardie	1 524	1 656	177	181	1 936	2 226	1 903 500	93,0
Poitou-Charentes	1 809	1 853	144	172	2 244	2 306	1 749 500	82,3
Provence – Alpes – Côte d'Azur	8 524	9 285	387	388	11 027	11 813	4 900 500	79,0
Rhône-Alpes	5 823	5 644	428	373	7 683	7 500	6 113 000	70,0
Métropole	72 315	74 487	4 273	4 275	90 934	93 798	62 131 000	68,8
Ensemble 4 DOM	2 094	2 280	170	168	2 779	3 107	1 829 000	92,9
France entière	74 409	76 767	4 443	4 443	93 713	96 905	63 960 000	69,5

¹ INSEE, estimations de population par département au 1er janvier 2008.
Sources : ONISR – fichier des accidents.

Les cartes suivantes donnent le résultat par région des indicateurs suivants :

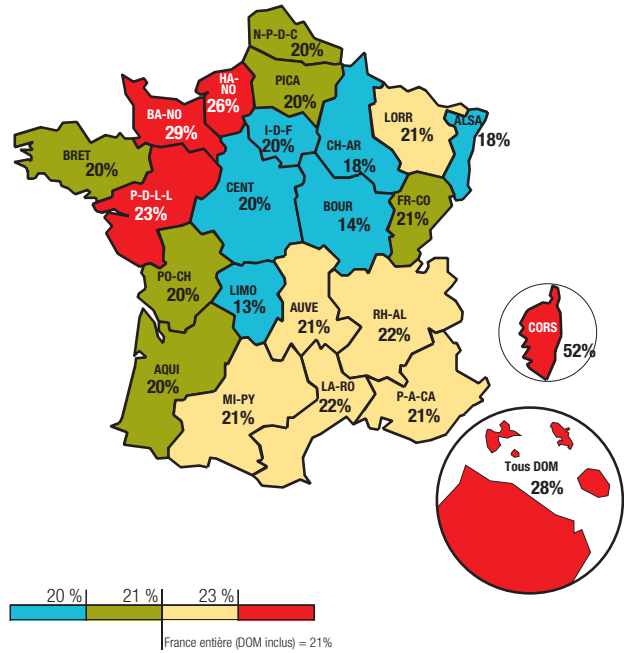
- le nombre de personnes tuées par million d'habitant qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 68,8 contre 69 en 2008 et leur évolution entre 2008 et 2009 (*carte n° 1*) ;
- la proportion des jeunes de 18-24 ans parmi les personnes tuées qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 21,1 contre 22,4 en 2008 (*carte n° 2*) ;
- la proportion des usagers de deux-roues motorisée tués qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 27,8 contre 25,4 en 2008 leur évolution entre 2008 et 2009 (*carte n° 3*) ;
- la proportion des personnes tuées dans un accident mortel en présence du facteur « alcool » qui est en 2009 pour la France métropolitaine de 30 % contre 28,6 en 2008 (*carte n° 4*) ;
- l'évolution de la mortalité en deux-roues motorisés de 2008 à 2009 (*carte n° 5*).

Carte n° 1
MORTALITÉ 2009 RAPPORTÉE
À LA POPULATION RÉSIDENTE PAR RÉGION



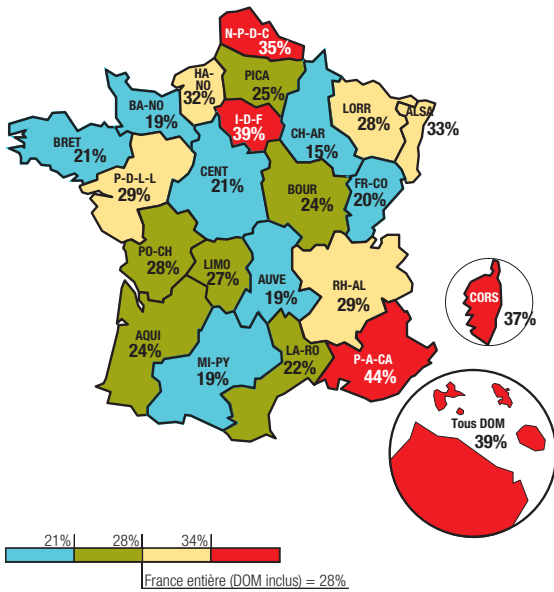
Source : ONISR.

Carte n° 2
PROPORTION DE 18-24 ANS
PARMI LES TUÉS EN 2009 PAR RÉGION



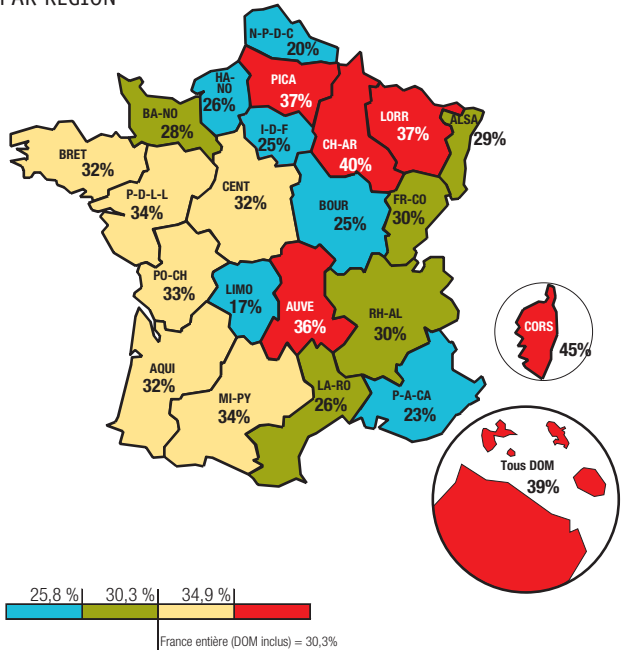
Source : ONISR.

Carte n° 3
PROPORTION DE DEUX-ROUES MOTORISÉS
PARMI LES TUÉS EN 2009 PAR RÉGION



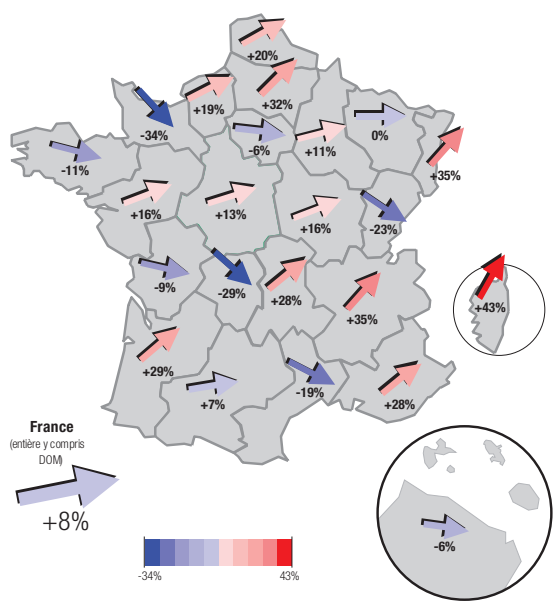
Source : ONISR.

Carte n° 4
 PROPORTION DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS
 À FACTEUR ALCOOL PARI MI LES TUÉS EN 2009
 PAR RÉGION



Source : ONISR.

Carte n° 5
 ÉVOLUTION 2008-2009
 DE LA MORTALITÉ DEUX-ROUES MOTORISÉS PAR RÉGIONS



Source : ONISR.

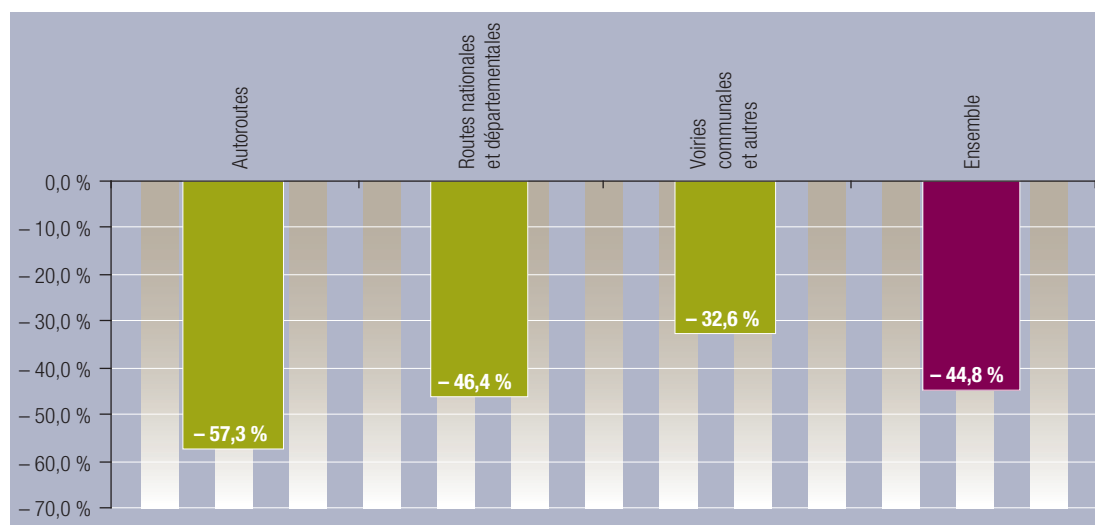
Évolution du bilan des accidents corporels par catégorie de réseaux et selon le milieu (urbain/rase campagne)

ÉVOLUTION PAR CATÉGORIE DE RÉSEAUX

En 2009, le nombre de personnes tuées et blessées diminue sur toutes les catégories de réseaux exceptées les routes départementales.

La baisse la plus importante reste sur le réseau autoroutier malgré une augmentation du nombre de personnes tuées sur les autoroutes de dégagement de 7,6 %. 2009 marque une nouvelle réduction du nombre de personnes tuées de 3,8 % par rapport à 2008 sur ce réseau. Le nombre de personnes tuées sur ce réseau a été réduit de 57,3 % depuis 2002 alors que dans le même temps, le kilométrage d'autoroutes augmentait de près de 20 %.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR TYPE DE ROUTES (2002-2009)



Source : ONISR.

Le nombre de personnes tuées sur les voies communales baisse de 1,9 % entre 2008 et 2009. Depuis 2002, ce nombre n'a été réduit que d'à peine plus de 30 %. Seule, l'année 2003 avait marqué un réel progrès avec une baisse (- 16 % de tués).

BILAN 2008/2009 DES VICTIMES PAR TYPE DE ROUTE

Métropole		Accidents corporels	Personnes tuées	Blessées hospitalisées	Blessées légers	Total blessées	Gravité ² (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 2009	3 914	225	1 690	3 826	5 516	5,75
	Année 2008	4 228	234	1 804	4 200	6 004	5,53
	Différence	- 314	- 9	- 114	- 374	- 488	0,21
	Évolution	- 7,4 %	- 3,8 %	- 6,3 %	- 8,9 %	- 8,1 %	3,6 %
dont autoroutes de liaison	Année 2009	1 085	154	1 002	674	1 676	14,19
	Année 2008	1 120	168	1 100	742	1 842	15,00
	Différence	- 35	- 14	- 98	- 68	- 166	- 0,81
	Évolution	- 3,1 %	- 8,3 %	- 8,9 %	- 9,2 %	- 9,0 %	- 5,4 %
dont autoroutes de dégagement	Année 2009	2 829	71	688	3 152	3 840	2,51
	Année 2008	3 108	66	704	3 458	4 162	2,12
	Différence	- 279	5	- 16	- 306	- 322	0,39
	Évolution	- 9,0 %	7,6 %	- 2,3 %	- 8,8 %	- 7,7 %	15,5 %
Routes nationales et départementales	Année 2009	27 925	3 168	19 120	17 878	36 998	11,34
	Année 2008	27 583	3 144	19 222	17 594	36 816	11,40
	Différence	342	24	- 102	284	182	- 0,05
	Évolution	1,2 %	0,8 %	- 0,5 %	1,6 %	0,5 %	- 0,4 %
Routes nationales	Année 2009	4 381	408	2 463	3 552	6 015	9,31
	Année 2008	5 218	411	2 731	4 276	7 007	7,88
	Différence	- 837	- 3	- 268	- 724	- 992	1,44
	Évolution	- 16,0 %	- 0,7 %	- 9,8 %	- 16,9 %	- 14,2 %	18,3 %
Routes départementales	Année 2009	23 544	2 760	16 657	14 326	30 983	11,72
	Année 2008	22 365	2 733	16 491	13 318	29 809	12,22
	Différence	1 179	27	166	1 008	1 174	- 0,50
	Évolution	5,3 %	1,0 %	1,0 %	7,6 %	3,9 %	4,1 %
Voiries communales et autres voies ¹	Année 2009	40 476	880	12 513	35 907	48 420	2,17
	Année 2008	42 676	897	13 939	37 039	50 978	2,10
	Différence	- 2 200	- 17	- 1 426	- 1 132	- 2 558	0,07
	Évolution	- 5,2 %	- 1,9 %	- 10,2 %	- 3,1 %	- 5,0 %	3,3 %
Ensemble	Année 2009	72 315	4 273	33 323	57 611	90 934	5,91
	Année 2008	74 487	4 275	34 965	58 833	93 798	5,74
	Différence	- 2 172	- 2	- 1 642	- 1 222	- 2 864	0,17
	Évolution	- 2,9 %	- 0,05 %	- 4,7 %	- 2,1 %	- 3,1 %	3 %

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

² La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle doit être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le nombre de personnes tuées sur les routes nationales et départementales est en hausse de 0,8 %. En sept ans, il s'agit d'une baisse de près de 46 %. 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 dans les départements entamé en 2005.

Néanmoins, depuis 2002, 52 % des personnes décédaient sur les routes départementales et 25 % sur les routes nationales. Ce pourcentage est maintenant en 2009 de 65 % sur les routes départementales alors que ce réseau s'est allongé d'environ 17 000 km. Il est de 9,5 % sur les routes nationales alors que la longueur de ce réseau a lui été réduite de 64 %.

BILAN 2009 DES VICTIMES PAR TYPE DE ROUTE – DOM

Départements d'outre-mer Année 2009	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité ² (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	59	1	12	74	86	1.7
Routes départementales	1 163	134	813	809	1 622	11.5
Voiries communales et autres voies ¹	872	35	358	713	1 071	4.0
Ensemble	2 094	170	1 183	1 596	2 779	8.1

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

2 La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle ne peut être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.

Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉVOLUTION SELON LE MILIEU (URBAIN/RASE CAMPAGNE)

70 % des personnes tuées en 2009 l'ont été en rase campagne alors que 70 % des accidents corporels se sont produits en milieu urbain. Ces ratios restent constants d'une année sur l'autre.

La rase campagne connaît une légère diminution du nombre de personnes tuées de 0,6 % entre 2008 et 2009. Ce nombre a diminué en sept ans de 46,6 % soit légèrement plus que la moyenne nationale (- 44,8 %).

Le milieu urbain connaît une hausse du nombre des personnes tuées de 1,4 % entre 2008 et 2009. Sur sept ans, ce nombre a diminué de 39,8 %.

En milieu urbain, ce sont les agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants qui ont connu une légère hausse de la mortalité routière entre 2008 et 2009 alors que les agglomérations de moins de 5 000 habitants et celles entre 20 000 et 100 000 habitants ont connu une légère baisse.

Sur sept ans, ce sont les villes de plus de 100 000 habitants qui ont connu la plus forte baisse (- 46 %) et les villes entre 5 000 et 20 000 habitants la moins forte (- 34,5 %).

Des indicateurs plus précis en milieu urbain, sont données dans la brochure : Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain 2008 – CERTU.

BILAN 2008/2009 DES VICTIMES MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

Métropole		Accidents corporels	Personnes tuées	Blessées hospitalisées	Blessés légers	Total blessés	Gravité ³ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain ¹	Année 2009	50 884	1 252	17 462	43 806	61 268	2,46
	Année 2008	52 076	1 235	18 382	44 235	62 617	2,37
	Différence	- 1 192	17	- 920	- 429	- 1 349	0,09
	Évolution	- 2,3 %	1,4 %	- 5,0 %	- 1,0 %	- 2,2 %	
Rase campagne ²	Année 2009	21 431	3 021	15 861	13 805	29 666	14,10
	Année 2008	22 411	3 040	16 583	14 598	31 181	13,56
	Différence	- 980	- 19	- 722	- 793	- 1 515	0,53
	Évolution	- 4,4 %	- 0,6 %	- 4,4 %	- 5,4 %	- 4,9 %	
Ensemble	Année 2009	72 315	4 273	33 323	57 611	90 934	5,91
	Année 2008	74 487	4 275	34 965	58 833	93 798	5,74
	Différence	- 2 172	- 2	- 1 642	- 1 222	- 2 864	0,17
	Évolution	- 2,9 %	- 0,05 %	- 4,7 %	- 2,1 %	- 3,1 %	

¹ Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

² Reste du réseau situé hors agglomération.

³ La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle ne peut être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN 2008/2009 DES VICTIMES PAR TAILLE D'AGGLOMÉRATION

Détail milieu urbain en métropole	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessées hospitalisées	Blessées légers	Total blessées	Gravité ¹ (tués/100 accidents corporels)
Année 2009						
< 5 000 habitants	5 012	433	3 781	2 371	6 152	8,64
5 000 à 20 000 habitants	7 702	288	3 660	5 859	9 519	3,74
20 000 à 100 000 habitants	17 807	300	6 002	15 404	21 406	1,68
> 100 000 habitants	20 363	231	4 019	20 172	24 191	1,13
Rappel milieu urbain	50 884	1 252	17 462	43 806	61 268	2,46
Année 2008						
< 5 000 habitants	5 049	438	3 895	2 368	6 263	8,67
5 000 à 20 000 habitants	7 747	267	3 975	5 537	9 512	3,45
20 000 à 100 000 habitants	18 129	325	6 351	15 527	21 878	1,79
> 100 000 habitants	21 151	205	4 161	20 803	24 964	0,97
Rappel milieu urbain	52 076	1 235	18 382	44 235	62 617	2,37
Évolution 2009/2008						
< 5 000 habitants	- 37	- 5	- 114	3	- 111	- 0,04
5 000 à 20 000 habitants	- 45	21	- 315	322	7	0,29
20 000 à 100 000 habitants	- 322	- 25	- 349	- 123	- 472	- 0,11
> 100 000 habitants	- 788	26	- 142	- 631	- 773	0,17
Ensemble milieu urbain	- 1 192	17	- 920	- 429	- 1 349	0,09

¹ La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle ne peut être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, la répartition des personnes tuées entre le milieu urbain et la rase campagne est sensiblement la même qu'en métropole.

Par contre cette répartition est différente pour ce qui concerne les accidents corporels (55 % pour les DOM, 70 % pour la métropole).

BILAN 2009 DES VICTIMES – DOM – MILIEU URBAIN – RASE CAMPAGNE

Départements d'outre-mer Année 2009	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité ¹ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain	1 168	52	549	895	1 444	4,5
Rase campagne	926	118	634	701	1 335	12,7
Ensemble	2 094	170	1 183	1 596	2 779	8,1

¹ La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle ne peut être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident

SELON LE TYPE DE COLLISION

Près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident sans tiers (39,9 %). 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.

Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (40,6 %). Il s'agit, pour 20,6 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de 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 (29,5 %) et 14,4 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes. 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 plus réduite.

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

Cependant, il est possible de noter quelques évolutions depuis 2002. La baisse de 44,8 % du nombre de personnes tuées sur les routes s'est traduite différemment par :

- une réduction de seulement 36 % du nombre de personnes tuées lors d'un accident sans tiers ;
- une réduction de plus de 50 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision par le côté. 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 et qui offrent le meilleur niveau de sécurité pour un carrefour à niveau ;
- une réduction de seulement 38 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision frontale.

BILAN 2009 SELON LE TYPE DE COLLISION – MÉTROPOLE

Types de collision en métropole	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	12 107	16,7	466	10,9
Un véhicule seul sans piéton	15 588	21,6	1 707	39,9
Total accidents à un véhicule	27 695	38,3	2 173	50,9
Deux véhicules :				
– collision frontale	6 864	9,5	880	20,6
– collision par le côté	21 366	29,5	617	14,4
– collision par l’arrière	8 229	11,4	200	4,7
– autres collisions	3 594	5,0	73	1,7
Total accidents à deux véhicules	40 053	55,4	1 770	41,4
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 070	2,9	49	1,1
– collisions multiples	2 118	2,9	262	6,1
– autres collisions	379	0,5	19	0,4
Total accidents à trois véhicules et plus	4 567	6,3	330	7,7
Ensemble	72 315	100,0	4 273	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN 2009 SELON LE TYPE DE COLLISION – DOM

Types d’accidents dans les DOM	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	340	16,2	29	17,1
Un véhicule seul sans piéton	391	18,7	56	32,9
Total accidents à un véhicule	731	34,9	85	50,0
Deux véhicules :				
– collision frontale	319	15,2	29	17,1
– collision par le côté	494	23,6	24	14,1
– collision par l’arrière	210	10,0	13	7,6
– autres collisions	204	9,7	7	4,1
Total accidents à deux véhicules	1 227	58,6	73	42,9
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	49	2,3	1	0,6
– collisions multiples	64	3,1	11	6,5
– autres collisions	23	1,1	0	0,0
Total accidents à trois véhicules et plus	136	6,5	12	7,1
Ensemble	2 094	100,0	170	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

AUTRES TYPES D'ACCIDENTS

La fiche BAAC propose d'autres rubriques que la rubrique « type de collision » qui permettent d'avoir une connaissance des enjeux sur d'autres types d'accidents, notamment sur des accidents qui sont particulièrement suivis dans les politiques de sécurité routière.

Ainsi, la rubrique « Intersection » renseigne, outre les accidents aux intersections entre routes ou rues, les accidents survenant au droit d'un passage à niveau.

En 2009, on a dénombré 77 accidents corporels au droit d'un passage à niveau avec un bilan de 25 personnes tuées (un piéton, un cycliste, quatre cyclomotoristes, 2 motocyclistes, seize automobilistes et un usager en camionnette) et 85 personnes blessées parmi les usagers de la route.

Par ailleurs, la rubrique « manœuvres principales avant l'accident » renseigne sur les accidents impliquant un véhicule à contresens.

En 2009, on a dénombré 1 176 véhicules impliqués dans ce type d'accidents corporels avec un bilan de 68 personnes tuées et 892 personnes blessées

SELON LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

Le tableau qui suit présente, pour chaque catégorie d'usagers tués, leur distribution selon le type d'accidents (accident sans usager tiers, collision avec un usager tiers ou multi-collision) et détaille, pour des collisions avec un usager tiers, selon la catégorie de cet usager tiers.

Soulignons que cette matrice, en l'état, ne prend aucunement en considération la question de la mise en cause éventuelle de l'un ou l'autre des usagers impliqués dans la genèse de l'accident (responsabilité présumée). Il ne s'agit ici, du moins pour les collisions à deux, que de la répartition du bilan mortel entre les deux catégories d'usagers impliquées.

De ce tableau, plusieurs enseignements peuvent être tirés.

39,9 % des personnes tuées (1 707) le sont dans un accident sans tiers.

8,5 % des personnes tuées (363) le sont dans des multi-collisions.

Parmi les personnes tuées dans une collision à deux véhicules 59,9 % le sont dans une collision impliquant un véhicule léger, 19,9 % dans une collision impliquant un poids lourd et 2,7 % dans une collision impliquant une motocyclette, hors personnes tuées dans les véhicules.

Parmi les 496 piétons tués, dans plus d'un cas sur deux (55,2 %), le piéton est heurté par un véhicule léger, dans 14,7 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 11,9 % par un véhicule utilitaire.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN 2009 SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

Catégorie d'usager des tués Autre usager impliqué	Piétons	Cyclistes	Cyclo motoristes	Motocyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL et TC	Autres usagers	Toutes catégories
Sans tiers	–	23	98	320	1 111	86	37	32	1 707
Contre piéton	–	0	0	4	0	0	0	0	4
Contre bicyclette	2	2	0	3	0	0	0	0	7
Contre cyclomoteur	17	1	2	3	1	0	0	0	24
Contre motocyclette	20	4	2	14	14	2	0	3	59
Contre véhicule léger (VL)	274	73	118	346	478	15	5	11	1 320
Contre camionnettes (VU)	59	12	18	59	88	10	1	5	252
Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier – PL ou TC)	73	29	22	50	232	20	7	6	439
Contre autres véhicules	17	3	17	23	35	0	0	3	98
Sous-total collisions avec un tiers	462	124	179	502	848	47	13	28	2 203
Multi-collisions	34	15	22	66	201	12	9	4	363
Total toutes situations	496	162	299	888	2 160	145	59	64	4 273

Source : ONISR.

Parmi les 162 cyclistes tués, le cycliste est heurté dans 45,1 % des cas par un véhicule léger, dans 17,9 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 7,4 % par un VU.

Parmi les 299 cyclomotoristes tués, le cyclomotoriste est heurté dans 39,5 % des cas par un véhicule léger, dans 7,3 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 6 % par un VU.

Enfin parmi les 888 motocyclistes tués, le motocycliste est heurté dans 39 % des cas par une voiture de tourisme, 6,6 % par un VU.

L'indice de mortalité sans tiers

On peut tirer du tableau ci-dessous un premier indice caractéristique de chaque catégorie d'usagers, l'indice de mortalité sans tiers, qui est le pourcentage des personnes tuées sans tiers dans cette catégorie.

INDICE DE MORTALITÉ SANS TIERS

Catégories d'usager	Piétons	Cyclistes	Cyclo motoristes	Moto cyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL et TC	Autres usagers	Toutes catégories
Indice de mortalité sans tiers	–	14 %	33 %	36 %	51 %	59 %	63 %	–	40 %

N.B. : le cas des piétons est particulier, puisque le décès d'un piéton hors implication d'un véhicule tiers n'est pas recensé comme accident de la route et n'apparaît donc pas dans ces statistiques.
Source : ONISR.

Soulignons que la mortalité sans usager tiers couvre une grande variété de situations, depuis la collision avec un animal sauvage ou domestique jusqu'à la sortie de route en virage due à

une vitesse inadaptée avec présence éventuelle du facteur alcool, en passant par le dérapage sur verglas non maîtrisé ou la sortie de route en alignement droit due à l'endormissement du conducteur.

Les faibles valeurs de l'indice pour les cyclistes et peut-être pour les cyclomotoristes s'expliquent notamment par les vitesses réduites qui limitent les conséquences d'un accident sans tiers. Pour l'ensemble des deux-roues, motorisés ou non, cela résulte aussi du risque réduit de somnolence voire d'hypovigilance, dans la mesure où la conduite d'un deux-roues et la situation de plein air sollicitent beaucoup plus le conducteur d'un point de vue physique et le maintiennent plus alerte (au contraire de l'habitacle fermé, insonorisé, chauffé, etc. d'un véhicule léger ou d'un poids lourd).

Ainsi, il apparaît que l'ensemble des deux-roues-motorisés connaît bien moins d'accidents sans tiers (36 % au maximum, pour les motocyclistes) que les autres véhicules motorisés, notamment des véhicules légers (51 %). Pour l'ensemble des usagers, on retrouve la moyenne de 40 % de mortalité sans tiers mentionnée dans le paragraphe : « selon le type de collision ».

L'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers

On peut également calculer, pour chaque catégorie d'usagers, un autre indice caractéristique, l'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers, comme suit : c'est le rapport du nombre de personnes tuées en collision avec tiers dans la catégorie considérée par le total des personnes tuées toutes catégories dans les collisions à deux impliquant un usager de cette catégorie.

Autrement dit, cet indice représente la probabilité qu'un décès donné, dans une collision à deux (un véhicule ou un piéton) impliquant un usager d'une catégorie donnée, appartienne effectivement à cette catégorie.

INDICE DE VULNÉRABILITÉ EN COLLISION AVEC UN TIERS

Catégories d'usager	Piétons	Cyclistes	Cyclo motoristes	Motocyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL et TC	Autres usagers	Toutes catégories
Indice de vulnérabilité en collision avec un tiers	0,99	0,96	0,89	0,92	0,50	0,16	0,03	-	1,00

Source : ONISR.

Cette indice illustre de façon frappante une situation bien connue : plus le véhicule est lourd, plus il occasionne des dommages aux tiers en cas de collision et moins ses propres occupants y courent de risque (ce constat ne tient pas compte des éventuelles responsabilités respectives de l'un ou l'autre dans la genèse de l'accident). Ce déséquilibre du bilan mortel tient à de nombreux facteurs notamment au rapport des masses, au rapport des gabarits et au niveau de sécurité passive des véhicules.

Les évolutions 2008-2009

La confrontation des tableaux 2008 et 2009 met en évidence les types de collision critiques de la mortalité routière, c'est-à-dire les « types d'accident » qui ont connu des hausses significatives

(alors que le bilan global de la mortalité est resté quasiment identique : 4 273 tués en 2009 contre 4 275 en 2008).

On constate l'augmentation très nette de la mortalité sans tiers, l'indice correspondant toutes catégories confondues est passé de 37 % à 40 %. Cela représente 131 personnes tuées de plus en 2009 que les 1 576 personnes tuées sans tiers de 2008, soit + 8,3 %.

Au contraire les personnes tuées dans des multi-collisions n'ont que très légèrement augmenté en valeur absolue et peu en valeur relative (7 personnes tuées de plus en 2009, pour 356 en 2008, soit + 2,0 %) et surtout les personnes tuées dans des collisions à deux véhicules ont fortement baissé : moins 136 personnes tuées, pour 2 343 en 2008, soit - 5,8 %.

L'examen des évolutions plus approfondi montre que, parmi les personnes tuées sans tiers qui ont augmenté en 2009, trois catégories d'usagers sont particulièrement concernées, en effectifs : dans l'ordre, les motocyclettes (72 personnes tuées de plus sans tiers, pour 248 en 2008, soit + 29 %), les conducteurs de véhicule léger (44 personnes tuées de plus sans tiers, pour 1 067 en 2008, soit + 4,1 %) et les usagers de véhicules utilitaires (25 personnes tuées de plus sans tiers, pour 61 en 2008, soit + 41,0 %).

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN 2008 (1^{re} LIGNE DU TABLEAU) ET L'ÉVOLUTION EN NOMBRE ENTRE 2008 ET 2009 (2^e LIGNE DU TABLEAU) SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

Catégorie d'usager des tués Autre usager impliqué	Piétons	Cyclistes	Cyclo motoristes	Motocyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL et TC	Autres usagers	Toutes catégories
Sans tiers	0 + 0	15 + 8	91 + 7	248 + 72	1 067 + 44	61 + 25	65 - 28	0 + 0	1 576 + 131
Contre piéton	0 + 0	0 + 0	2 - 2	3 + 1	0 + 0	0 + 0	0 + 0	0 + 0	5 - 1
Contre bicyclette	6 - 4	4 - 2	0 + 0	1 + 2	0 + 0	0 + 0	0 + 0	0 + 0	11 - 4
Contre cyclomoteur	8 + 9	3 - 2	3 - 1	7 - 4	0 + 1	0 + 0	0 + 0	0 + 0	21 + 3
Contre motocyclette	36 - 16	6 - 2	6 - 4	14 + 0	7 + 7	0 + 2	0 + 0	0 + 3	69 - 10
Contre véhicule léger (VL)	320 - 46	76 - 3	121 - 3	339 + 7	555 - 77	18 - 3	3 + 2	14 - 3	1 446 - 126
Contre camionnettes (VU)	49 + 10	7 + 5	19 - 1	40 + 19	103 - 15	8 + 2	2 - 1	4 + 1	232 + 20
Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier - PL ou TC)	74 - 1	29 + 0	26 - 4	46 + 4	262 - 30	31 - 11	8 - 1	8 - 2	484 - 45
Contre autres véhicules	16 + 1	2 + 1	7 + 10	18 + 5	21 + 14	3 - 3	7 - 7	1 + 2	75 + 23
Sous-total collisions avec un tiers	509 - 47	127 - 3	184 - 5	468 + 34	948 - 100	60 - 13	20 - 7	27 + 1	2 343 - 140
Multi-collisions	39 - 5	6 + 9	16 + 6	79 - 13	190 + 11	14 - 2	10 - 1	2 + 2	356 + 7
Total toutes situations	548 - 52	148 + 14	291 + 8	795 + 93	2 205 - 45	135 + 10	95 - 36	58 + 6	4 275 - 2

Source : ONISR.

Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES

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 des accidents à un seul véhicule.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
– glissières	2 811	17,9	185	11,0	6,6
– arbres	1 830	11,6	513	30,4	28,0
– murs, piles de pont, parapet	1 533	9,7	212	12,6	13,8
– parapets	142	0,9	18	1,1	12,7
– poteaux	1 302	8,3	202	12,0	15,5
– fossés, talus, parois rocheuses	2 249	14,3	316	18,7	14,1
– signalisation – mobilier urbain	740	4,7	52	3,1	7
Bordure – Ilot	1 110	7,1	62	3,6	6,4
Autres obstacles sur chaussée ou trottoir	1 315	8,4	85	5	6,5
Véhicule en stationnement	2 731	17,4	61	3,6	1,2
Ensemble des obstacles fixes	15 721	100,0	1 688	100,0	10,7
Ensemble des accidents	122 707		4 273		3,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE CONTRE OBSTACLES FIXES – MÉTROPOLE – 2009

dont accidents à un seul véhicule sans piéton en métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	10 484	100,0	1 480	100,0	14,1
dont :					
– glissières	1 750	16,7	125	8,4	7,1
– arbres	1 636	15,6	495	33,4	30,3
– murs, piles de pont	1 102	10,5	180	12,2	16,3
– parapets	105	1,0	16	1,1	15,2
– poteaux	1 003	9,6	187	12,6	18,6
– fossés, talus, parois rocheuses	1 980	18,9	284	19,2	14,3

Source : ONISR, fichier des 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 trois fois supérieure à celle des collisions frontales pour ce qui concerne un choc contre un arbre. Ainsi, 12 % des personnes tuées sur les routes l'ont été contre cet obstacle en 2009. 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.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES – DOM – 2009

DOM	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	357	100,0	49	100,0	13,7
dont :					
– glissières	72	20,2	6	12,2	8,3
– arbres	27	7,6	5	10,2	18,5
– murs, piles de pont	39	10,9	7	14,3	17,9
– parapets	11	3,1	2	4,1	18,2
– poteaux	27	7,6	2	4,1	7,4
– fossés, talus, parois rocheuses	46	12,9	11	22,4	23,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE CONTRE OBSTACLES FIXES – DOM – 2009

dont accidents à un seul véhicule sans piéton dans les DOM	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	243	100,0	43	100,0	17,7
dont : – glissières	48	19,8	6	14,0	12,5
– arbres	20	8,2	4	9,3	20,0
– murs, piles de pont	33	13,6	7	16,3	21,2
– parapets	9	3,7	2	4,7	22,2
– poteaux	23	9,5	2	4,7	8,7
– fossés, talus, parois rocheuses	42	17,3	11	25,6	26,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

Les obstacles mobiles sont comptabilisés dans une autre rubrique de la fiche BAAC.

Dans cette rubrique, on recense notamment les accidents contre un animal (sauvage ou domestique). Ce type d'accident apparaît en recrudescence dans les statistiques du fond de garantie des assurances (plus de 30 000 dossiers ouverts), ce qui n'est pas le cas dans celles issues du fichier national des accidents. Seulement 285 victimes ont heurté un animal (dans 40 % des cas, il s'agit d'un animal domestique) occasionnant des victimes dans le véhicule : au total, 12 personnes ont été tuées et 298 personnes blessées.

On recense également dans cette rubrique, les véhicules sur rail (tramway ou train). En 2009, 105 véhicules ont ainsi heurté ce type de véhicule pour un bilan de 25 personnes tuées et 92 personnes blessées.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
– véhicule sur rail	105	5,6	25	45,4	2,4
– animal sauvage	159	8,6	7	12,7	4,4
– animal domestique	126	6,8	5	9	4
– Autres obstacles mobiles	1 468	79	18	32,7	1,2
Ensemble des obstacles mobiles (hors piétons et véhicules)	1 858	100,0	55	100,0	3
Ensemble des accidents	122 707		4 273		3,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

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

Ce chapitre se propose d'examiner les accidents à la suite desquels sont relevés trois comportements à caractère délictuel : deux infractions de type « papiers » (le défaut d'assurance et le défaut de permis), ainsi que le délit de fuite après l'accident. Leur nombre étant en forte progression depuis quelques années (*chapitre 3-6*), ce chapitre tente de cerner le profil des usagers concernés.

ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

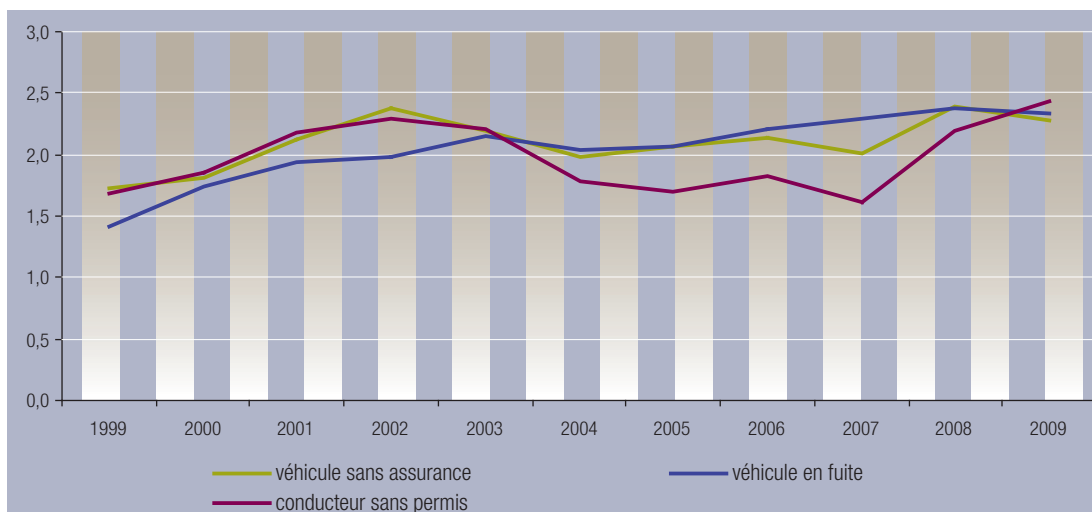
Méthodologie

Les taux de conducteurs commettant des infractions sont calculés à partir 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 l'évolution des trois infractions étudiées. Les véhicules en fuite suivent la même tendance à la hausse depuis dix ans. Le nombre de conducteurs sans permis et celui des véhicules non assurés, après avoir connu une tendance à la baisse entre 2002 et 2005, sont repartis à la hausse. En 2009, ces infractions représentent respectivement dans les accidents corporels 2,4 % pour les conducteurs sans permis, 2,3 % pour les véhicules sans assurance et 2,3 % pour les délits de fuite.

**PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTUELS
DEPUIS 1999 LORS D'ACCIDENTS CORPORELS**



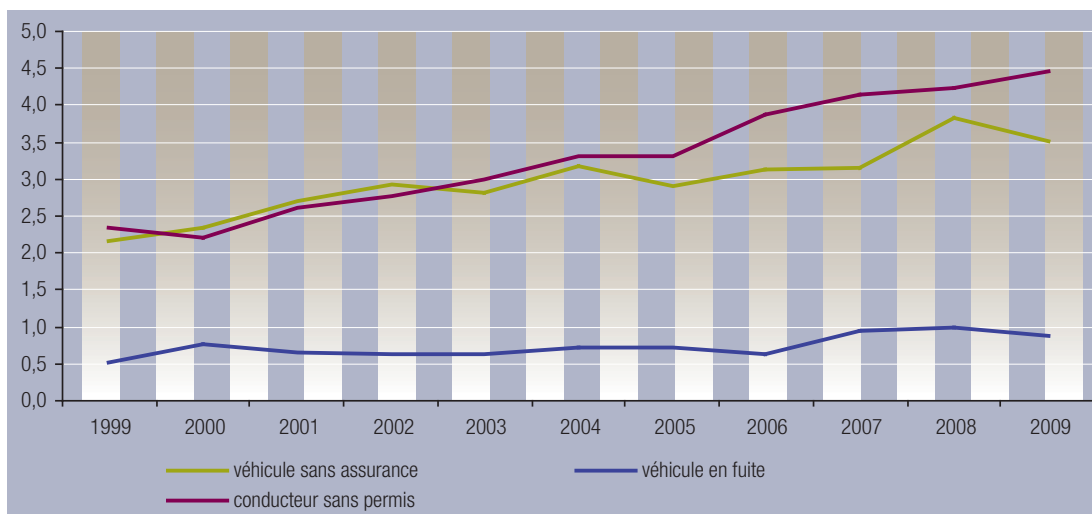
Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 1999, l'infraction « véhicule en fuite » dans les accidents corporels est en hausse régulière passant de 1,4 % à 2,3 % en 2009.

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 « conduite sans permis » ou « sans assurance ».

**PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTUELS
DEPUIS 1999 LORS D'ACCIDENTS MORTELS**



Source : ONISR, fichier des accidents.

La part des conducteurs sans permis impliqués dans un accident mortel est en progression constante de 1999 à 2009 passant de 2,3 % à 4,5 %.

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 produit plus souvent en cas d'accidents légers, si le conducteur en question n'est pas trop choqué, ni son véhicule trop accidenté pour quitter ensuite les lieux de l'accident.

LES DÉFAUTS D'ASSURANCE

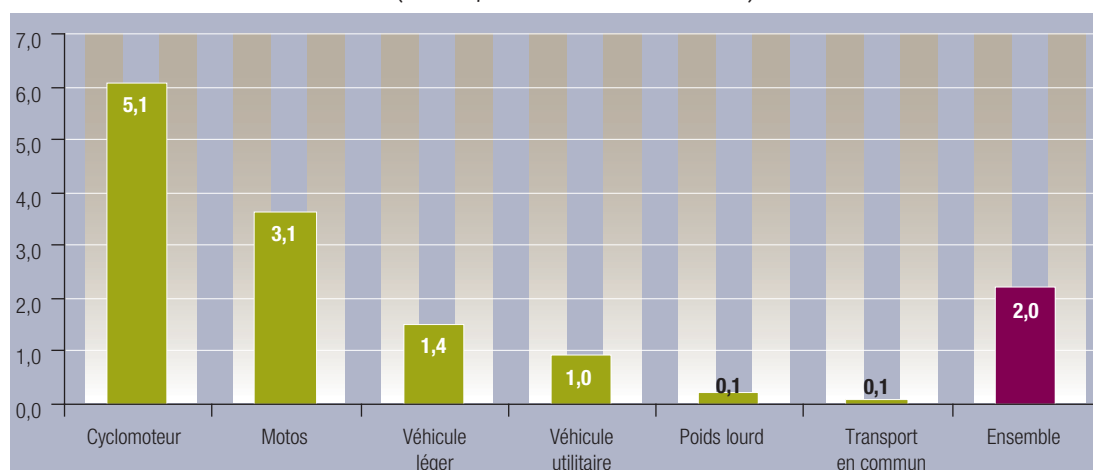
Selon la catégorie de véhicule

Parmi les 2,3 % d'accidents impliquant un véhicule sans assurance, plus d'un sur deux concerne un deux-roues motorisé (54 %) alors que les deux-roues motorisés ne constituent que 28 % des véhicules impliqués de l'ensemble des accidents corporels.

Ainsi, 5,1 % des cyclomoteurs et 3,1 % des motos ne sont pas assurés lors de l'accident.

Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défaut d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,4 % pour les véhicules légers et 1 % pour les véhicules utilitaires.

POURCENTAGE DE VÉHICULES SANS ASSURANCE PARMIS LES VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN 2009 (à l'exception des véhicules en fuite)



Source : ONISR.

Selon l'âge du conducteur

On constate que la part d'utilisateurs non assurés décroît avec l'âge : 4,2 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 43,9 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2009 alors qu'ils ne représentent que 24,4 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels.

L'âge moyen des conducteurs sans assurance est largement en dessous de celui des conducteurs avec assurance impliqués dans un accident corporel (30 ans contre 39 ans). Les usagers de cyclo-moteurs sans assurance sont jeunes, tout comme l'ensemble des cyclomotoristes : 65 % d'entre eux ont moins de 24 ans.

Cette sur-représentation des jeunes n'est pas la conséquence du type de véhicule utilisé (deux-roues) car, même si l'on se restreint aux véhicules légers, l'effet de l'âge perdure toujours.

DÉFAUT D'ASSURANCE ET CLASSE D'ÂGE DES CONDUCTEURS

Âge du conducteur	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Âge indéterminé	1	11		12	0,0
0-14 ans	38	426	33	497	7,2
15-24 ans	1 466	25 481	1 106	28 053	4,2
25-44 ans	2 259	46 783	1 104	50 146	2,3
45-64 ans	850	27 023	255	28 128	0,9
65 ans et +	159	7 833	24	8 016	0,3
Ensemble des conducteurs	4 773	107 557	2 522	114 852	2,3

* sauf cyclistes.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon la catégorie socioprofessionnelle du conducteur

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.

DÉFAUT D'ASSURANCE ET CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES CONDUCTEURS

Profession du conducteur	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Moins de 18 ans	272	4 269	214	4 755	4,8
Étudiant	206	5 596	95	5 897	1,7
Conducteur professionnel	156	4 134	14	4 304	0,3
Agriculteur	80	363	5	448	1,4
Profession indépendante	126	3 991	66	4 183	1,6
Cadre sup., chef d'entreprise	142	4 888	22	5 052	0,4
Cadre moyen	760	28 462	342	29 564	1,2
Ouvrier	520	13 392	530	14 442	3,8
Retraité	144	9 514	30	9 688	0,3
Chômeur	217	4 089	435	4 741	9,6
Autre ou indéterminée	2 150	28 859	769	31 778	2,6
Total	4 773	107 557	2 522	114 852	2,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est souvent moins chère lorsque le véhicule est assuré depuis longtemps et que 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 peuvent aussi se distinguer par un comportement routier dangereux.

Lien entre la conduite sans assurance et d'autres infractions

Le tableau suivant concerne tous les véhicules impliqués dans un accident corporel à l'exception des bicyclettes et des véhicules en fuite.

La conduite sans assurance est très corrélée avec les infractions liées à l'alcoolémie et au défaut de permis.

Un peu moins d'un conducteur non assuré sur quatre (24,8 %) a une alcoolémie positive contre un sur vingt (5,3 %) pour les conducteurs assurés et 34,7 % des conducteurs non-assurés n'ont pas de permis contre 1,1 % pour les conducteurs assurés.

DÉFAUT D'ASSURANCE ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

Assurance	% de conducteur au taux d'alcoolémie positif	% de conducteurs sans permis
Indéterminée	11,5 %	7,1 %
Assuré	5,3 %	1,1 %
Non assuré	24,8 %	34,7 %
Total	5,8 %	1,8 %

Source : ONISR.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

En 2009, 2,3 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis et 4,4 % dans un accident mortel. Cela représente 1 663 accidents corporels dont 166 accidents mortels donc un ratio d'un accident mortel sur dix accidents corporels

Cela constitue une part très faible de l'accidentalité mais néanmoins présentant une gravité deux fois plus importante que pour des conducteurs avec permis.

Pour comprendre cette sur-gravité, il convient de distinguer parmi les conducteurs sans permis deux catégories :

- La première la moins nombreuse (le quart) sont ceux qui l'ont perdu par la suite (permis invalidé ou suspendu). Elle représente 0,5 % des impliqués dans un accident corporel mais 1 % dans les

accidents mortels, soit deux fois plus. Cette infraction est fortement liée à l'alcool, 46,4 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,3 % des conducteurs en possession du permis. Ils étaient 64,5 % dans les accidents mortels, contre 14,8 % des conducteurs en possession du permis. Cela tendrait à démontrer que les conducteurs avec un permis perdu impliqués dans des accidents corporels sont pour la plupart des conducteurs « multi-infractionnistes » dans leur comportement.

- La deuxième catégorie est la plus nombreuse. Elle concerne les gens n'ayant jamais eu le permis. On retrouve les mêmes résultats que pour les permis invalidés ou suspendus, mais dans une moindre mesure seulement. On note que le défaut de permis est fréquemment lié au défaut d'assurance, pour 39,4 % d'entre eux. En outre, une forte proportion a commis une autre infraction lors de l'accident. Il serait donc erroné de penser que les conducteurs n'ayant jamais eu le permis conduisent plus prudemment.

Si la part des motocyclistes est importante dans le pourcentage de conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel et mortel (respectivement 4,7 % et 10,2 % contre 1,8 % et 3,4 % pour les conducteurs de véhicules légers), cette situation peut s'expliquer par la complexité de la réglementation en vigueur concernant la conduite des deux-roues motorisés (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 motorisé qui passe du cyclomoteur à une motocyclette de 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 16,5 % des véhicules impliqués dans les accidents, constituent 38,7 % des conducteurs en défaut de permis.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année 2009	% de permis suspendus ou invalidés	% de défaut de permis ou catégorie non valable	% de conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	0,5 %	1,8 %	2,3 %
– dont conducteur de motocyclette	0,6 %	4,1 %	4,7 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	0,5 %	1,3 %	1,8 %
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	1,1 %	3,3 %	4,4 %
– dont conducteur de motocyclette	1,7 %	8,5 %	10,2 %
– dont conducteur de voiture de tourisme	1,0 %	2,4 %	3,4 %

Ce tableau 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)
Source : ONISR, fichier des accidents.

Lien avec d'autres infractions

Une des caractéristiques des accidents impliquant un conducteur sans permis est la très forte présence d'alcool puisque plus d'un tiers des conducteurs sans permis (37,2 %) circulait avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs est de 5,9 %. Cette proportion atteint 46,4 % si le permis a été suspendu ou invalidé.

CONDUCTEURS SANS PERMIS ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

Permis de conduire	% de conducteurs au taux d'alcool positif	% de sans assurance
Indéterminé	16,7 %	4,5 %
Valide	5,3 %	1,0 %
Suspendu	46,4 %	13,9 %
Défaut de permis	28,8 %	39,4 %
Sous-total sans permis	37,2 %	33,0 %
Total	5,9 %	1,6 %

Source : ONISR.

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 33 % 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 (39,4 %).

Évaluation du nombre de conducteurs circulant sans permis et sans assurance

Cette évaluation se fait en considérant la part des conducteurs présumés non responsables dans les accidents (*chapitre 2-9*) sans permis et sans assurance. Cette part permet d'estimer la prévalence (c'est-à-dire la part des conducteurs présentant une caractéristique donnée) de ce type de conducteur dans la circulation. Sachant que le pourcentage de conducteurs non responsables conduisant sans permis est de 1,1 %, l'hypothèse est que le nombre de conducteur circulant sans permis serait du même ordre parmi l'ensemble des conducteurs. L'enquête annuelle sur le parc automobile des ménages (*chapitre 1-4*) estime le nombre de conducteurs ayant circulé en 2008 à 37,5 millions. On en déduit que le nombre de conducteurs circulant sans permis serait d'un peu plus de 410 000.

ACCIDENTS RESPONSABLES SELON DÉFAUT DE PERMIS ET ASSURANCE

	sans permis	sans assurance
Non responsable	1,1 %	1,0 %
Responsable	3,6 %	2,8 %
Total	2,4 %	2,3 %

Source : ONISR.

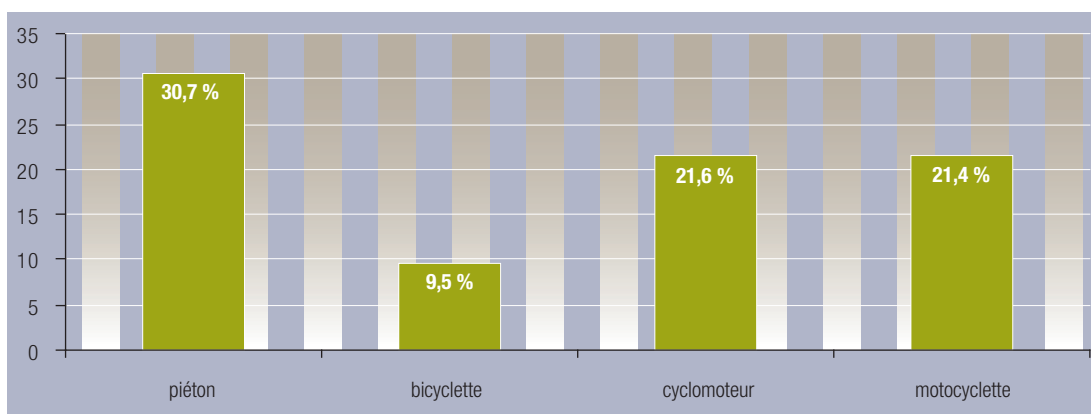
LE DÉLIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Un délit subi par les usagers vulnérables

Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans presque un tiers des accidents (30,7 %). Les deux-roues sont aussi fréquemment victimes (21,6 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 21,4 %

une motocyclette, 9,5 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dommages subis par le véhicule lourd 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.

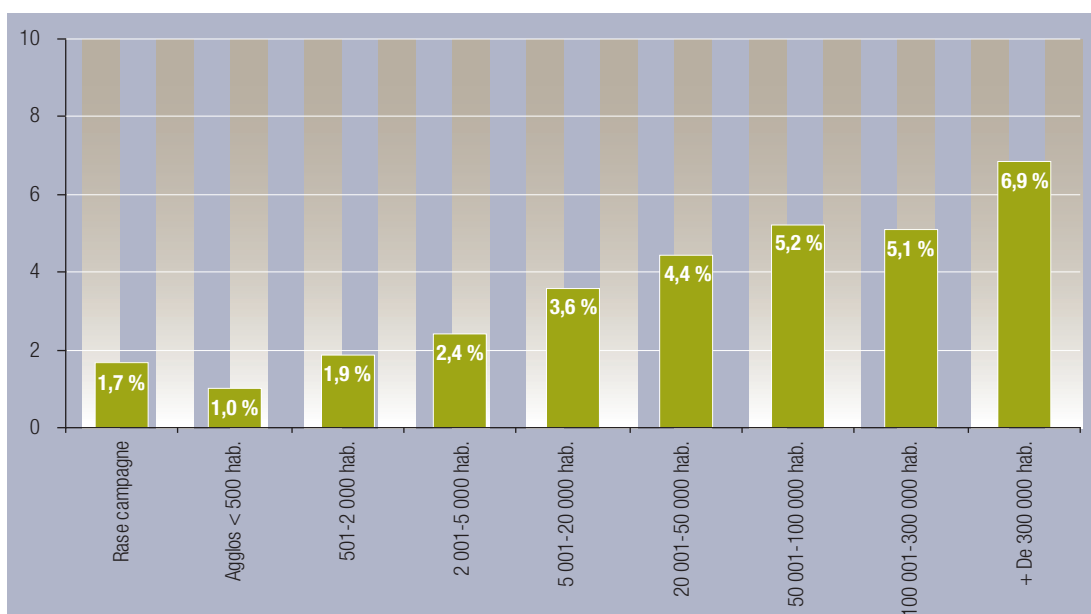
PART D'USAGERS VULNÉRABLES IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE EN FUITE EN 2009



Source : ONISR, fichier des accidents.

Un délit urbain

TAUX DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION EN 2009



Source : ONISR, fichier des accidents.

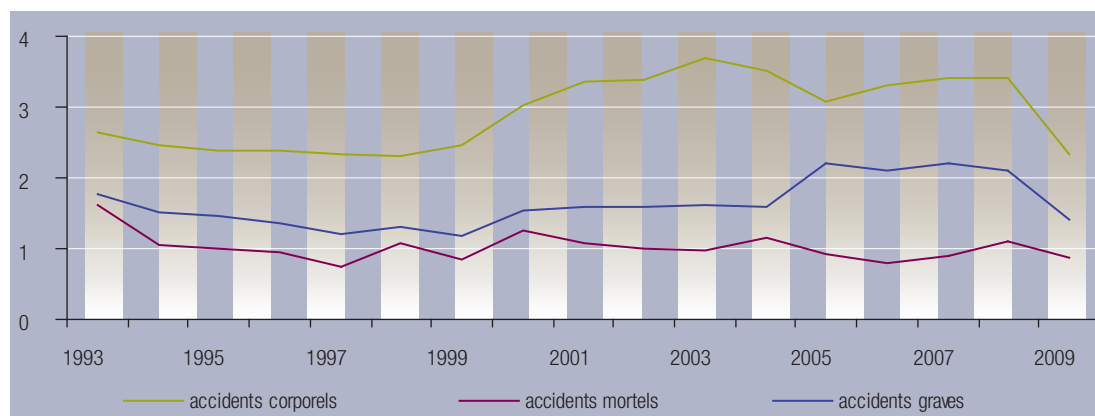
Les délits de fuite sont essentiellement commis dans les grandes villes de France. Pratiquement inexistantes dans les petites communes et en rase campagne, le taux de fuite après accident s'accroît très rapidement avec la taille de la ville : ainsi 6,9 % des accidents corporels dans les villes de plus 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 dégâts légers. 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 pas à prendre la fuite.

Évolution sur les quatorze 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 %. Depuis 2008, le phénomène décroît.

ÉVOLUTION SUR LES QUATORZE DERNIÈRES ANNÉES DU DÉLIT DE FUITE APRÈS UN ACCIDENT



Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel

Un accident est la conséquence d'un dysfonctionnement du système homme-véhicule-environnement. C'est dans les interactions de ces trois composantes qu'il faut chercher les relations causales menant à l'accident. Cette approche permet de mieux comprendre l'accident et de trouver des actions pour y remédier (notamment en travaillant sur les scénarios d'accidents).

Cette approche est plus fine qu'une approche par imputation. L'approche par imputation consiste à identifier des facteurs d'accidents ayant contribué à l'occurrence de l'accident et/ou à sa gravité.

Les exploitations des enquêtes REAGIR avaient permis d'évaluer dans les années 1990 la part de chacune des composantes dans les accidents graves et mortels et d'en décliner les facteurs principaux de chacune. Dans 90 % de ces accidents, la composante « comportement » était présente. Les facteurs classiquement associés à l'homme étaient l'alcool, la vitesse et le non-port de la ceinture. Plus récemment, les facteurs « vigilance » ou « inattention » sont recherchés.

La composante « environnement » était présente dans 40 % des accidents (dont le facteur « signalisation » dans 8 % des cas). Quant à la composante « véhicule », elle était présente dans 15 % des cas.

Dans cette logique d'imputation, ce chapitre a pour but d'analyser les présomptions de responsabilité d'usagers en fonction de certaines caractéristiques. Cette analyse se fonde sur une exploitation des premières informations recueillies à chaud par les forces de l'ordre qui sont intervenues sur la scène de l'accident et qu'ils ont reportées dans la fiche BAAC dans la case prévue à cet effet. Cette variable du fichier national des accidents corporels ne rend compte que d'une présomption de responsabilité. Elle n'a aucun lien avec les condamnations qui pourront être prononcées ensuite.

Dans un cas sur quatre, cette variable n'est pas renseignée car il n'a pas été possible d'attribuer à l'usager l'entière responsabilité de l'accident soit parce cette dernière n'est pas évidente, soit parce que d'autres facteurs sont intervenus. Ce constat conforte l'hypothèse qu'un nombre conséquent d'accidents n'a pas une seule cause.

PROFILS DES USAGERS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

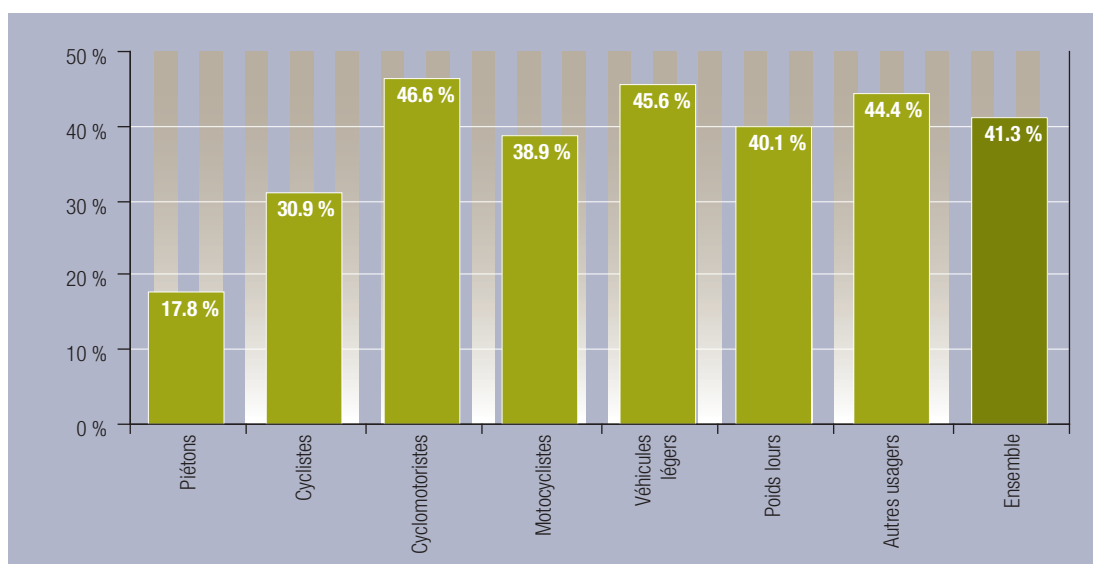
Parmi les différentes catégories d'usagers, les piétons sont les usagers auxquels la responsabilité est la moins souvent imputée (17,8 %). Ils sont le plus souvent victimes. La responsabilité des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 75 ans sont crédités de la responsabilité dans seulement 8,4 % des accidents (22,7 % pour les 18-24 ans).

Puis, viennent les cyclistes qui sont également dans les deux tiers des cas victimes avec une responsabilité pouvant être engagée dans moins d'un cas sur trois (30,9 %).

Les autres catégories, tous titulaires d'un permis de conduire ont une responsabilité se situant proche de la moyenne établie à 41,3 %.

Les conducteurs de véhicule léger (45,6 %) et de cyclomoteurs (46,6 %) se situent au-dessus de la moyenne alors que les conducteurs de motocyclettes (38,9 %) et de poids lourds (40,1 %) se situent en dessous.

PART D'USAGERS RESPONSABLES SELON LA CATÉGORIE D'USAGER EN 2009



Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon le sexe, on constate une légère sur-responsabilité des conducteurs masculins : 45 % d'usagers responsables contre 41,1 % pour les conductrices.

PART D'USAGERS RESPONSABLES SELON LE SEXE

	% de responsables	
	conducteurs	piétons
Selon le sexe		
Homme	45,0	21,0
Femme	41,1	15,0
Total	43,9	17,8

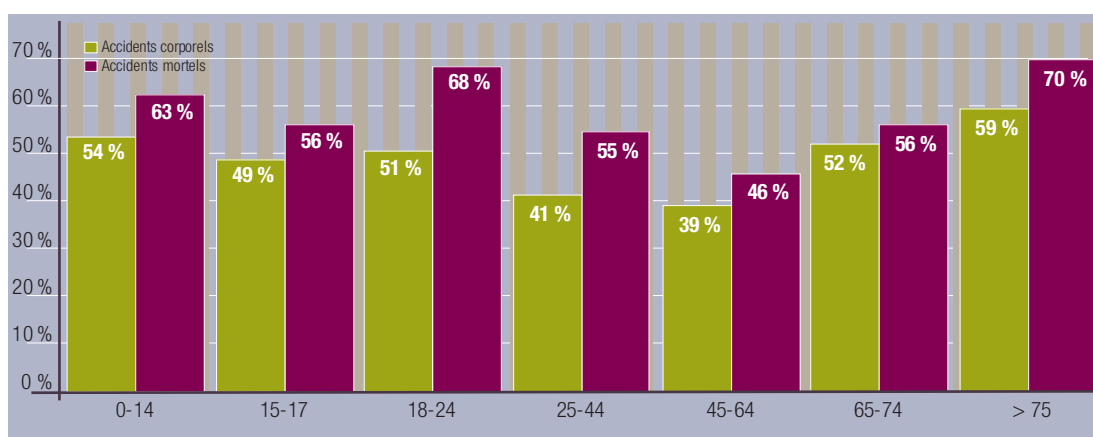
Source : ONISR.

Parmi les différentes classes d'âge, les conducteurs de plus de 75 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée (59 %) suivi de la classe d'âge des 65-74 ans (52 %). Les conducteurs de la classe 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (39 %).

Ces parts sont légèrement différentes si l'on s'intéresse uniquement aux accidents mortels. Les conducteurs de plus de 75 ans restent les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée mais cette part passe à 70 %. Cette classe d'âge est suivie par la classe d'âge des 18-24 ans (68 %) suivie de la classe d'âge des 65-74 ans (56 %). Les conducteurs de la classe 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (46 %).

Même s'ils sont très peu nombreux, les conducteurs de moins de 14 ans, en grande partie cyclomotoristes sont également souvent mis en cause dans les accidents avec 53 % d'usagers responsables dans les accidents corporels, 63 % dans les accidents mortels.

TAUX DE RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS SELON LA CLASSE D'ÂGE EN 2009



Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON

Ce type d'accident, ne mettant en cause qu'un seul conducteur, voit la responsabilité présumée du conducteur engagée dans la plupart des cas (80,9 %). Il s'agit le plus souvent de sortie de chaussée dont les causes peuvent être une perte de vigilance ou un défaut d'attention associé à une vitesse inappropriée.

Dans certains cas, il survient un facteur ou des facteurs externes en relation avec la composante « véhicule » et/ou la composante « environnement » qui font que l'imputation de l'accident est partagée.

Ainsi, lorsqu'un animal est impliqué dans un accident, la responsabilité du conducteur n'est imputée que dans 26,6 % des cas.

Un autre facteur environnemental peut être les conditions climatiques difficiles (« neige » ou « vent fort-tempête ») ou le mauvais état de la surface (« inondée », « enneigée »). Dans ce cas, l'imputation est de 63,6 % des cas.

Lorsqu'un facteur mécanique (« défektivité mécanique », « éclatement de pneumatiques ») est constaté, les conducteurs sont mis en cause dans un peu moins de la moitié des accidents (46,5 %).

RESPONSABILITÉ DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE SANS PIÉTON

	Conducteur non responsable	Conducteur responsable	% de responsables
Animal impliqué dans l'accident	80	29	26,6
Facteur mécanique lié au véhicule	61	53	46,5
Route ou condition atmosphérique mauvaise	137	239	63,6
Autres	907	4 947	84,5
Ensemble	1 182	5 011	80,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE AVEC PIÉTON

L'analyse est restreinte aux accidents impliquant un seul véhicule et un piéton, ce qui représentent 90 % des accidents impliquant un piéton.

En moyenne, 17,7 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 47,6 % côté conducteurs (hors conducteurs en fuite).

On remarque qu'un certain nombre de conducteurs prend la fuite après avoir heurté un piéton (voir chapitre 2-8). En prenant en compte ces accidents, la proportion de conducteurs responsables est de l'ordre de 55,7 %.

RESPONSABILITÉ CROISÉE DANS LES ACCIDENTS « VÉHICULE CONTRE PIÉTON »

	Conducteur			Total	
		Conducteur ou véhicule en fuite	Identifié et non responsable présumé		Identifié et responsable présumé
Piéton	Non responsable	926	3 281	5 474	9 681
	Responsable	29	1 927	127	2 083
	Total	955	5 208	5 601	11 764

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon les catégories d'usagers, on constate que 34,4 % des accidents de motocyclistes contre un piéton seraient imputables aux motocyclistes contre 34,2 % au piéton (alors que ces ratios sont respectivement de 50,2 % et 15,3 % pour les véhicules légers). Mis à part les conducteurs de transports en commun, il s'agit du plus faible taux de responsabilité parmi les conducteurs : les

motocyclistes seraient plus attentifs aux mouvements des piétons que les autres conducteurs de véhicules. De plus, ces usagers, à la fois rapides et peu visibles, sont mal perçus par les piétons.

Par contre, 44,8 % des accidents de cyclomotoristes contre un piéton seraient imputables aux cyclomotoristes contre 18,8 % au piéton.

Bien que très minoritaires, la responsabilité des accidents de véhicule de transport en commun heurtant un piéton est très partagée : dans 26,5 % des cas, la faute incombe au conducteur du transport en commun, mais dans 33,7 % des cas elle revient au piéton.

RESPONSABILITÉ DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE ET UN PIÉTON SELON LE TYPE DE VÉHICULE

	% de conducteur responsable	% de piéton responsable
Bicyclette	41,2 %	23,6 %
Cyclomoteur	44,8 %	18,8 %
Motocyclette	34,4 %	34,2 %
Véhicule léger	50,2 %	15,3 %
Véhicule utilitaire	54,3 %	14,3 %
Poids lourd	46,4 %	12,7 %
Transport en commun	26,5 %	33,7 %
Autre véhicule	30,6 %	21,1 %
Total	47,6 %	17,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS CORPORELS À DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

L'analyse du tableau suivant est à rapprocher du tableau du chapitre 2-6 sur les victimes dans un accident impliquant au moins une catégorie de véhicule.

Les conducteurs des deux-roues voient leur responsabilité engagée moins souvent que les conducteurs de véhicules légers (43,7 %) ou utilitaires (45,2 %). Parmi eux, les cyclistes sont les conducteurs dont la responsabilité est la moins souvent engagée (28,4 %).

La responsabilité des chauffeurs de poids lourds se situe 8 points (33 %) sous la moyenne (41,5 %). De même, la responsabilité des motocyclettes est moins souvent engagée que la moyenne (30,6 %).

Par type de collision, les niveaux d'imputation les plus élevés concernent les conducteurs de véhicules utilitaires contre un poids lourds (58,3 %) suivis des conducteurs de poids lourds contre un cyclomoteur (54,3 %).

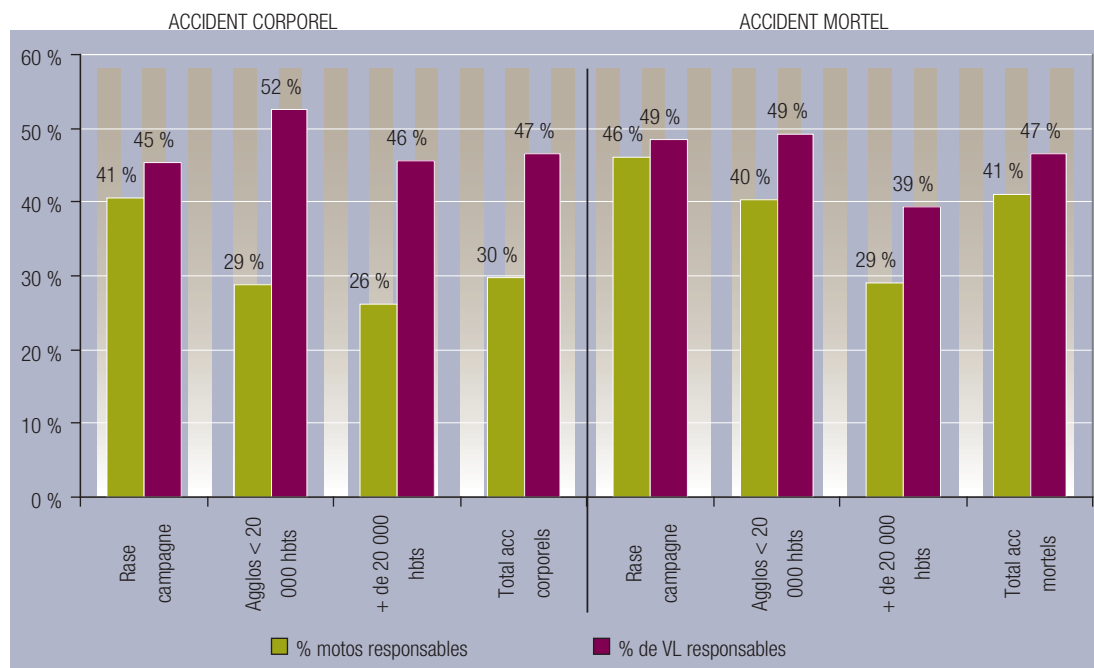
RESPONSABILITÉ CROISÉE DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

		Conducteur responsable							Total
		Bicyclette	Cyclo-moteur	Moto-cyclette	Véhicule léger	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Autre véhicule	
Conducteur non responsable	Bicyclette		47,2 %	32,4 %	47,4 %	51,4 %	51,1 %	35,5 %	46,7 %
	Cyclomoteur	24,4 %		24,1 %	36,9 %	39,2 %	25,0 %	26,4 %	36,2 %
	Motocyclette	39,5 %	48,2 %		46,7 %	46,2 %	37,3 %	36,5 %	46,2 %
	Véhicule léger	27,4 %	38,7 %	29,8 %		44,7 %	31,3 %	27,8 %	34,1 %
	Véhicule utilitaire	27,1 %	41,1 %	34,6 %	40,2 %		30,9 %	27,6 %	38,1 %
	Poids lourd	25,2 %	54,3 %	43,9 %	53,1 %	58,3 %		48,1 %	52,2 %
	Autre véhicule	45,2 %	50,5 %	42,1 %	49,8 %	47,4 %	40,4 %		50,4 %
	Total	28,4 %	39,8 %	30,6 %	43,7 %	45,2 %	33,0 %	32,3 %	41,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS DE VÉHICULE LÉGER IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE

RESPONSABILITÉ CROISÉE DANS LE CAS D'UN ACCIDENT MOTOCYCLETTE/VÉHICULE LÉGER EN 2009



Source : ONISR.

La cohabitation entre véhicules légers et motocyclistes est parfois difficile. C'est pourquoi il est intéressant de regarder quelle est la part des responsabilités présumées en cas d'accidents corporels et mortels en cas de collision.

Cette dernière a pu être estimée dans plus de 77 % des cas pour les accidents corporels, ce qui est supérieur à la moyenne de l'ensemble des accidents corporels qui se situe autour de 60 %.

Dans un accident corporel, la responsabilité du conducteur est plus souvent engagée que celle du motocycliste (47 % contre 30 %).

Cet écart de 17 % est plus net dans les villes de moins de 20 000 habitants où cet écart atteint 23 % alors qu'il est nettement plus faible en rase campagne (4 %).

Pour les accidents mortels impliquant un véhicule léger et une motocyclette, les écarts se resserrent. Il n'est plus que de 6 %. Il n'est plus que de 9 % dans les villes de moins de 20 000 habitants.

La responsabilité civile dans les accidents matériels et corporels

Ce chapitre donne un certain nombre d'informations, fournies par la Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) et par le Groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA), portant sur les accidents matériels et corporels ainsi que sur les coûts de ces accidents. Ces informations concernent la responsabilité civile des conducteurs.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1997 À 2009 – RESPONSABILITÉ CIVILE

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES VÉHICULES DE PREMIÈRE CATÉGORIE EN RESPONSABILITÉ CIVILE (RC)

Année	Fréquence (en ‰)		
	RC matériels	RC corporels	RC (matériels+ corporels)
1997	54,7	10,4	65,1
1998	54,4	10,4	64,8
1999	56,0	10,2	66,2
2000	54,5	9,7	64,2
2001	53,1	9,1	62,2
2002	50,1	8,5	58,6
2003	45,5	7,5	53,0
2004	43,7	7,3	51,0
2005	42,4	7,0	49,4
2006	40,3	6,7	47,0
2007	39,4	6,5	45,9
2008	37,5	6,2	43,7
2009 (p)	38,3	6,1	44,1

Source : FFSA – GEMA.
p : provisoire.

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 d'un échantillon de sociétés représentant 70,5 % du marché automobile, 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).

La fréquence des accidents matériels et corporels (nombre de sinistres avec suite rapporté au nombre de véhicules année) est assez stable jusqu'en 1999 et ne cesse de diminuer jusqu'en 2008. En 2009, on observe une légère augmentation de la fréquence pour les accidents matériels (38,3 %) tandis que les accidents corporels diminuent toujours (61 %).

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1997 À 2009 – RESPONSABILITÉ CIVILE

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES DES VÉHICULES DE PREMIÈRE CATÉGORIE EN RESPONSABILITÉ CIVILE CORPORELLE ET MATÉRIELLE

Indices base 100 en 1997

Année	Sinistres matériels + corporels	Indice des prix
1997	100	100
1998	102	101
1999	100	101
2000	98	103
2001	100	105
2002	105	107
2003	110	109
2004	116	111
2005	123	113
2006	128	115
2007	130	117
2008	133	120
2009	134	120

Source : FFSA – GEMA – États comptables.

ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2008

En 2008, 3 662 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts soit une baisse de 2,8 % par rapport à 2007. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents matériels et corporels à 2 129 000 en 2008. 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 2008, les sociétés ont payé et provisionné 14,3 milliards d'euros dont 10,2 pour les dommages matériels et 4,1 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.

ÉVOLUTION DU MONTANT DES INDEMNISATIONS

Année de survenance	Nombre	Montant	Coût moyen de l'accident	Forfait
	(en milliers)	(en millions)	(en euros)	(en euros)
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	1 185,3	1 172
2003	1 270,2	1 430,6	1 169,8	1 204
2004	1 279,4	1 447,2	1 175,7	1 204
2005	1 278,7	1 456,0	1 184,5	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
2009	1 225,6	1 416,1	1 208,8	1 204

Source : FFSA – GEMA.

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2008

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par le service statistique commun FFSA-GEMA (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	6
Bris de glaces	9
Autres	5
Total toutes garanties	100

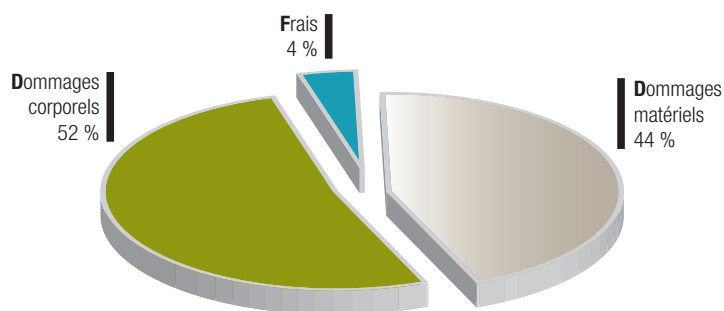
Plus spécifiquement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 2008 se ventile de la manière suivante :

Dommages matériels et réparations	
Main-d'œuvre	14
Pièces détachées	19
Pertes totales	11
Total des dommages matériels	44
<i>(dont dommages matériels des sinistres corporels)</i>	4
Dommages corporels	
Dépenses de santé actuelles et futures	9
Perte de gains professionnels actuels	6
Déficit fonctionnel permanent	12
Souffrances endurées	7
Préjudice esthétique	2
Préjudice d'agrément	2
Préjudice d'affection et d'accompagnement	4
Autres	10
Total des dommages corporels	52
Frais	4
Total des frais de justice et d'expertise	
<i>(frais de gestion exclus)</i>	
Total général	100

Globalement sur 100 euros de sinistrés payés :

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

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRE AU TITRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN 2008



Source : FFSA.

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 4-3. Ces données représentent environ 200 000 observations par an (227 661 en 2009) et font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site Internet de l'Observatoire (« l'Observatoire des vitesses ») ainsi que dans le cadre de ce bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers au regard des limitations générales de la vitesse, 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.

En fin de chapitre, il est fait une estimation du nombre de vies épargnées si tous les conducteurs respectaient les limitations générales de la vitesse.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

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 circulant sur le réseau français qui synthétisent l'évolution globale du comportement concernant la catégorie d'usagers la plus représentée ; ensuite les comportements extrêmes analysés à travers les excès de vitesse importants (dépassement de plus de 30 km/h des vitesses limites).

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 (quatre essieux et plus) conduisant de jour et pour les motocyclistes roulant de jour.

La vitesse moyenne

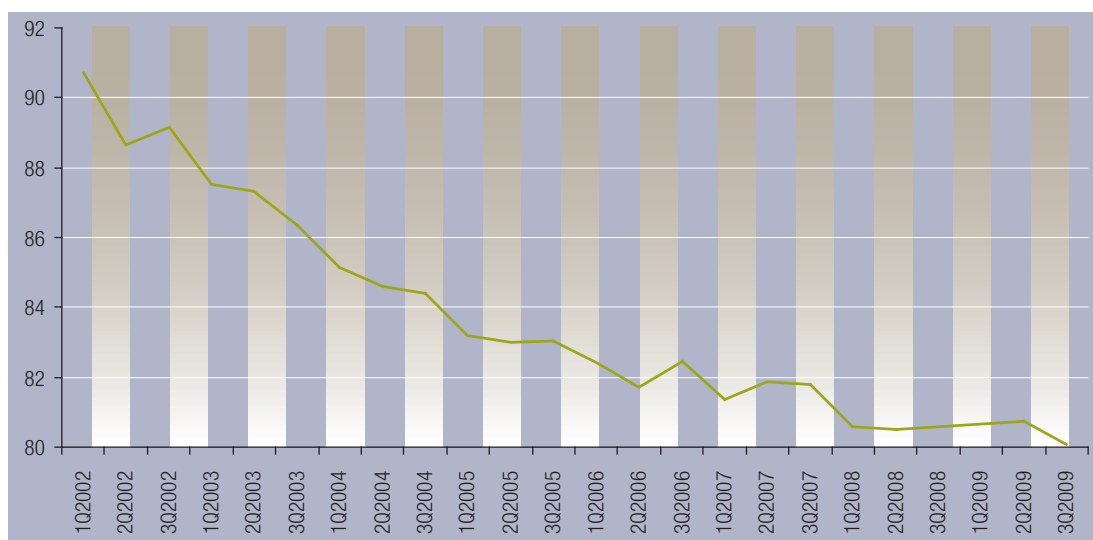
La vitesse moyenne a été recueillie et analysée pour les voitures de tourisme circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain français urbain comme de rase campagne. L'examen de la courbe ci-dessous permet de suivre son évolution quadrimestrielle pratiquée de jour.

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 2x2 voies et les routes départementales. Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

On observe une diminution régulière de la vitesse à partir du premier quadrimestre 2002, suivie d'un premier palier entre le début 2006 et la fin 2007, puis une nouvelle baisse au début de l'année 2008 et un nouveau palier depuis cette date.

Entre le début de l'année 2002 et la fin 2009 ce sont plus de 10 km/h qui ont été gagnés (de 90,7 km/h à 80,1 km/h), soit - 11,7 %.

ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE PRATIQUÉE DE JOUR PAR LES VÉHICULES LÉGERS
TOUS RÉSEAUX CONFONDUS PAR QUADRIMESTRE



NB : le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.
Source : ONISR. Les données 2009 sont basées sur 168 577 observations.

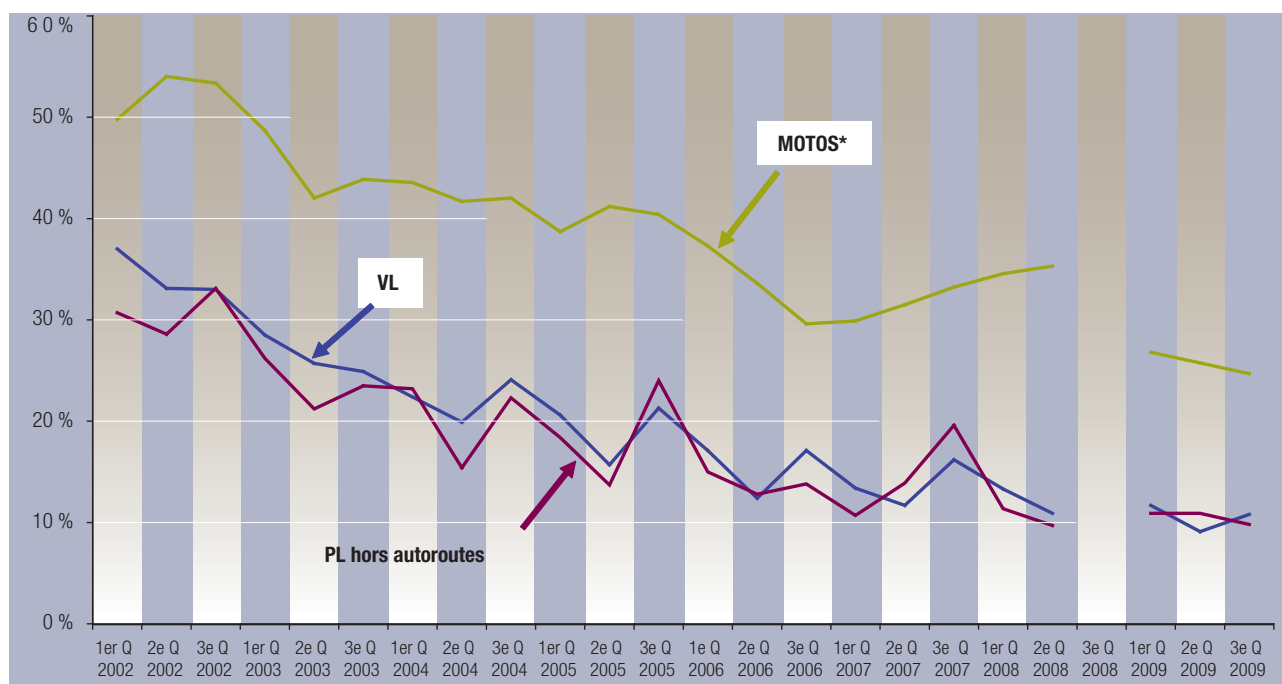
Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 10 km/h

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours de huit années, de 2002 à 2009, 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.

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 certaine stagnation depuis deux ans.

TAUX DE DÉPASSEMENT > À 10 KM/H DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES PAR QUADRIMESTRE DEPUIS 2002



lissé-excepté 1Q2009

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

* Le faible effectif des observations s'ajoutant à la forte saisonnalité du comportement des motards nous ont conduit à présenter pour cette catégorie d'usagers une série lissée. Le lissage s'effectue par extrapolation d'une moyenne glissante sur les relevés des trois derniers quadrimestres. Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, cette opération n'a pu être appliquée aux deux premiers quadrimestres de l'année 2009 dont les valeurs sont de ce fait, à considérer avec beaucoup de précaution.

Source : ONISR.

Pour les voitures de tourisme, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour la première fois sous les 20 % au deuxième quadrimestre 2004 et sous les 10 % au deuxième quadrimestre de 2009 (9,1 % exactement). Le taux annuel s'élevait à 10,4 % en 2009, contre 34,2 % en 2002.

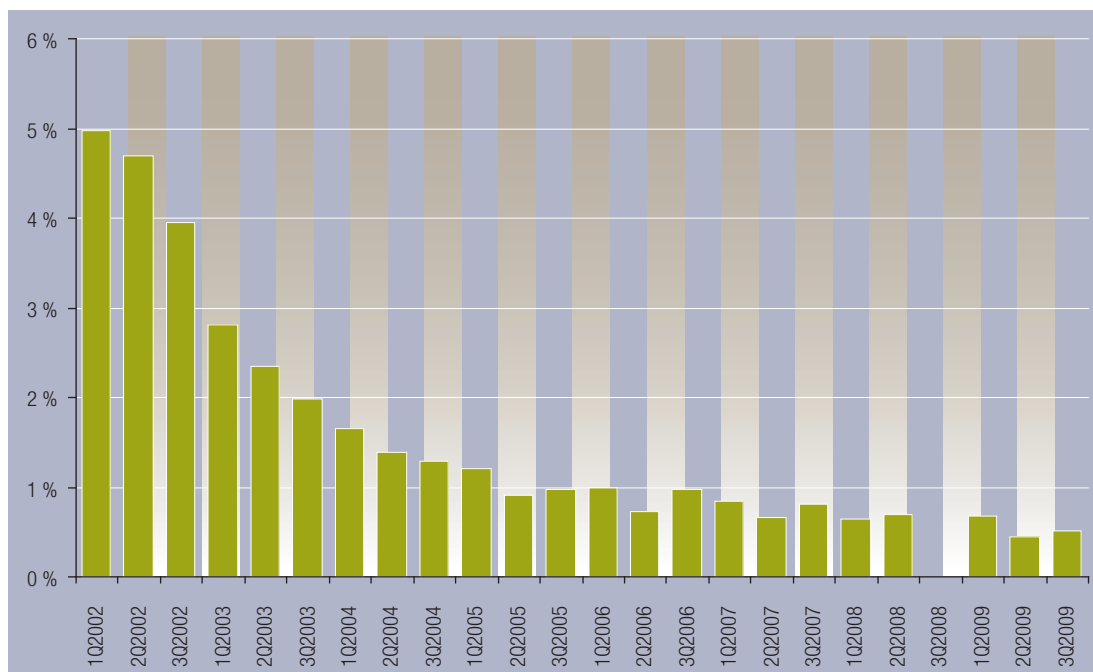
La baisse des taux de dépassement est également visible pour les poids lourds, pour lesquels on observe en 2009 un taux quasiment équivalent à celui des VL (10,4 % en 2009 contre 31,5 % en 2002). En revanche, en ce qui concerne les motos, même si de notables progrès ont également été accomplis depuis 2002, les taux sont nettement plus importants que pour les autres catégories d'usagers observées. Fin 2009, ces taux se situaient aux alentours de 25 % (24,4 % en 2009 contre 56,5 % en 2002).

Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 30 km/h

L'évolution du taux 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 2009, cette proportion d'excès de vitesse a été divisée par dix par rapport à cette période. Il n'est plus que de 0,51 % au dernier quadrimestre 2009 contre 4,97 % début 2002.

VÉHICULES DE TOURISME TAUX DE DÉPASSEMENTS DES VITESSES LIMITES > 30 KM/H PAR QUADRIMESTRE DEPUIS 2002



NB : le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.
Source : ONISR. Les données 2009 sont basées sur 168 577 observations.

LES VITESSES PRATIQUÉES SELON CERTAINES CATÉGORIES D'USAGERS

Voitures de tourisme – vitesses de jour

On observe que les valeurs relevées au cours de l'année 2009 sont très proches de celles relevées au cours des deux années précédentes. Si l'on remonte à 2004, cependant, on constate une nette évolution des comportements concernant les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme.

Sur une période de cinq ans entre 2004 et 2009 les progrès sont, en effet, particulièrement nets, notamment, sur les routes nationales à 2x2 voies (- 5 km/h) et sur le réseau de rase campagne limité à 90 km/h (- 4 km/h).

En revanche, la diminution des vitesses pratiquées sur les autoroutes 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 2009 sont également très proches des valeurs relevées au cours des huit premiers mois 2008, on constate sur la période 2004 - 2009 une diminution de 3 à 4 km/h suivant le type de réseau).

Les taux de dépassement de la vitesse autorisée sont généralement en baisse en 2009 par rapport à 2008, excepté sur les routes nationales à 2x2 voies et les traversées de petites agglomérations par RN. Signalons qu'à vitesses moyennes égales, si l'on constate une diminution du taux de dépassement des vitesses limites, cela signifie que l'on assiste à un resserrement des valeurs autour de la moyenne, donc à une moindre dispersion des vitesses. La baisse la plus importante concerne le respect de la vitesse limite sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations de moyenne importance avec un taux de dépassement qui passe de 54 % pour les huit premiers mois de 2008 à 51 % en 2009.

Les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	2004	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009
Autoroutes de liaison¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	121	119	119	120	118	118
% de dépassement de la vitesse limite	32	34	34	32	32	29
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	13	16	14	13	11	11
Autoroutes de dégagement² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	111	109	109	109	108	107
% de dépassement de la vitesse limite	53	49	51	49	46	41
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	28	24	26	20	21	19
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	104	99	100	99	98	99
% de dépassement de la vitesse limite	42	32	27	25	20	23
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	14	9	9	5	6
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	85	83	82	82	80	81
% de dépassement de la vitesse limite	42	34	31	28	25	24
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	15	13	10	8	7
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	55	53	52	53	52	52
% de dépassement de la vitesse limite	65	60	53	55	49	52
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	27	23	17	20	18	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	29	28
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	14	13	9	6	5	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	52	51
% de dépassement de la vitesse limite	65	68	63	61	54	51
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	27	29	23	25	19	14

¹ Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

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

NB : Le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.

Source : ONISR. Les données 2009 sont basées sur 168 577 observations.

Les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites subissent des variations du même ordre, les taux 2009 étant égaux ou meilleurs sur tous les réseaux, excepté sur les routes nationales à 2x2 voies où l'on observe une augmentation d'un point du taux.

Par ailleurs on constate que la vitesse moyenne se situe encore légèrement au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain, excepté lors de la traversée des centres-villes des agglomérations moyennes.

Le tableau suivant, réalisé à partir des histogrammes de distribution des vitesses, précise la répartition par classes de vitesses des voitures de tourisme, en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse.

CLASSES MODALES SELON LE TYPE DE RÉSEAU

Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	3,9 %	0,6 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	5,6 %	1,0 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	4,3 %	0,4 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	1,7 %	0,3 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	5,7 %	2,0 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	0,5 %	0,1 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	2,6 %	0,3 %

Source : ONISR.

Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart-type des vitesses, on constate que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur les autoroutes de liaison, entre 90 et 120 km/h sur les autoroutes de dégagement et sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 80 et 100 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

Voitures de tourisme – vitesses de nuit

En ce qui concerne la circulation de nuit, on observe au cours de l'année 2009, par rapport aux huit premiers mois de 2008, un progrès léger mais général dans les comportements sur les réseaux de rase campagne.

En milieu urbain, les progrès sont sensibles dans les traversées des petites agglomérations par RN et les centres-villes. En revanche, on observe une légère dégradation des vitesses pratiquées sur les accès des agglomérations par voies d'entrée/sortie.

Entre 2004 et 2009, les baisses de la vitesse nocturne ont été importantes sur les autoroutes de liaison, le réseau de rase campagne limité à 90 km/h et les traversées de petites agglomérations par RN (- 3 km/h). C'est cependant lors des traversées des centres-villes d'agglomérations moyennes que la baisse a été la plus sensible (- 5 km/h).

Les vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	2004	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009
Autoroutes de liaison¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	116	114	113	115	114	113
% de dépassement de la vitesse limite	23	22	19	23	27	26
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	11	10	9	10	14	13
Autoroutes de dégagement² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	114	114	113	115	114	112
% de dépassement de la vitesse limite	60	55	57	62	62	59
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	35	30	32	36	32	34
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	86	83	82	82	84	83
% de dépassement de la vitesse limite	41	33	29	29	30	28
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	16	11	11	14	12
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	59	59	58	58	58	56
% de dépassement de la vitesse limite	76	74	71	69	73	65
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	42	45	36	41	39	32
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	50	48	46	48	46
% de dépassement de la vitesse limite	50	43	40	31	44	33
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	18	14	13	9	18	9
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	57	58
% de dépassement de la vitesse limite	82	80	77	77	71	75
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	52	49	38	37	33	38

¹ Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

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

NB : il n'y a pas de mesures la nuit sur les routes nationales à 2x2 voies ainsi que sur le réseau de routes départementales.

NB : Le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.

Source : ONISR. Les données 2009 sont basées sur 11 554 observations.

On constate également que mis à part les autoroutes de liaison où les vitesses moyennes sont inférieures de 5 km/h, et la circulation dans les centres-villes où elle est sans changement, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour, les écarts les plus importants en valeur absolue concernant les voies d'entrée/sortie des agglomérations (+ 7 km/h), les autoroutes de dégagement (+ 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 largement supérieurs aux taux de dépassement de jour sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison (- 3 points pour le taux de dépassement et + 2 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 (+ 13 points et + 14 points), sur les voies d'entrée/sortie d'agglomération (+ 24 et également + 24 points) et sur les autoroutes de dégagement (+ 18 et + 15 points). La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit 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 notamment en milieu urbain et sur les autoroutes de dégagement.

Même si les progrès réalisés ces dernières années sont sensibles, ce sont encore 59 % des conducteurs qui dépassent les vitesses limites sur les autoroutes de déviation, 63 % sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes et les trois quarts lors de la traversée de petites agglomérations par route nationale.

Poids lourds – vitesses de jour

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 quatre essieux et plus, lesquels sont largement majoritaires sur le réseau autoroutier. Signalons que du point de vue administratif, ces poids lourds de quatre essieux et plus émarginent tous dans la catégorie des 12 tonnes et plus.

On observe que les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont très stables depuis cinq ans. C'est au cours des traversées de petites agglomérations par RN que les progrès ont été les plus sensibles depuis 2004.

VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

	2004	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009
Autoroutes de liaison ¹	91	91	91	91	91	90
Autoroutes de déviation ²	90	89	90	89	90	89
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	87	86	86	85	84	86
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	80	78	77	77	76	79
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.

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

Source : ONISR. Les données 2009 sont basées sur 17 143 observations.

RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
< 40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %	11,9 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,1 %	2,1 %	44,6 %
50-60	0,1 %	0,3 %	0,7 %	4,5 %	28,1 %
60-70	0,3 %	1,3 %	1,9 %	16,3 %	10,4 %
70-80	3,5 %	8,4 %	16,2 %	29,4 %	3,7 %
80-90	54,6 %	45,5 %	60,9 %	37,5 %	1,4 %
90-100	39,7 %	40,2 %	18,7 %	9,6 %	0,0 %
100-110	0,6 %	2,7 %	1,3 %	0,1 %	0,0 %
110-120	0,5 %	1,1 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %
> 120	0,6 %	0,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

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

Motocyclettes – vitesses de jour

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (1 223), 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 sensible progrès en 2009 par rapport à 2008. Des progrès ont été également accomplis sur les autoroutes de dégagement mais la vitesse a augmenté sur les routes nationales à 2x2 voies. C'est cependant sur le réseau limité 90 km/h que le progrès a été le plus manifeste avec + 4 km/h. On constate en revanche une dégradation lors des traversées de petites agglomérations par routes nationales (+ 4 km/h).

Dans tous les cas, les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles pratiquées par les automobilistes. C'est ainsi que l'on observe une vitesse moyenne supérieure de + 1 km/h sur les autoroutes de liaison et de + 3 km/h sur les autoroutes de dégagement pour les motos, par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint + 7 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2x2 voies, et + 8 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation ainsi que lors de la traversée des petites agglomérations par RN.

On observe cependant que, sur une longue période, les vitesses pratiquées par mes motocyclistes ont baissé plus rapidement entre 2002 et 2009 que celles pratiquées par les automobilistes passant de 100,8 km/h à 86 km/h soit un gain de 14,8 km/h ou 14,7 %

Les vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

	2004	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009
Autoroutes de liaison¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	126	125	118	124	122	119
% de dépassement de la vitesse limite	34	39	31	41	37	26
Autoroutes de dégagement² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	119	117	116	114	112	110
% de dépassement de la vitesse limite	65	59	59	54	52	43
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	111	108	109	106	104	106
% de dépassement de la vitesse limite	59	43	39	32	30	35
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	96	94	90	96	93	89
% de dépassement de la vitesse limite	60	57	46	51	50	40
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	61	55	60	56	60
% de dépassement de la vitesse limite	77	83	64	75	59	72

¹ Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

² Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
NB : Le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.

Source : ONISR – Les données 2009 sont basées sur 1 223 observations.

LES ENJEUX LIÉS À LA VITESSE

La vitesse est un facteur particulier d'accident dans la mesure où elle est pratiquement toujours présente dans une collision, que ce soit une vitesse inappropriée aux circonstances ou excessive. On note par ailleurs que dans 6 % des collisions entre véhicules, seul l'un d'entre eux est en mouvement. Dans cette optique, le respect des limitations de vitesse limite le risque de collision et leur gravité sans pour autant les annuler.

Ce lien entre baisse des limitations de vitesse réglementaires et accidents a été étudié par de nombreux chercheurs. L'étude de Nilsson¹ de l'institut suédois des routes en 1982 constitue la référence en la matière. Il a mis en évidence qu'à une variation de 1 % de la vitesse moyenne correspond une variation de 2 % du taux d'accidents et de 4 % du taux d'accidents mortels.

Cette relation traduit le fait qu'une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents et une variation encore plus considérable du risque d'accidents mortels.

Sur la base de cette hypothèse, l'Observatoire évalue l'impact sur le nombre de personnes tuées si tous les usagers respectaient les limitations de vitesse.

En 2009, si tous les usagers avaient respectés les limitations de vitesse, le gain aurait été de - 3,8 km/h sur la vitesse moyenne pratiquée et aurait pour effet (en appliquant l'hypothèse de Nilsson) une baisse de 17,9 % du nombre d'accidents mortels.

1. Nilsson G 1982 – The effects of speed limits on traffic accidents in Sweden. Symposium international OCDE.

On en déduit qu'au moins 700 accidents mortels en 2009 ne seraient pas produits et que 760 personnes auraient pu avoir la vie épargnée.

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES LIMITATIONS DE VITESSE

VÉHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES (MOTOS, VOITURES DE TOURISME ET UTILITAIRES LÉGERS)

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage de pneus cramponnés	Élèves conducteurs et conducteurs novices (moins de 2 ans de permis, 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 t et moins	plus de 12 t			9 places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > 9 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 TPC*)	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h (60 km/h pour les ensembles de véhicules)	60 km/h	60 km/h	80 km/h	90 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h
Agglomérations	50 km/h ¹						

¹ Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.
Source : Code de la route.

Les interdistances

Environ 15 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne, 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 inter-véhiculaire dont la méthodologie est présentée dans l'annexe 4-5.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2009

Évolution du temps intervéhiculaire

Ce sont 190 334 observations sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées en 2009.

Elles font état de 53 944 valeurs de temps inter-véhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 28,3 %.

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

L'évolution de ce taux depuis les premières mesures est consignée dans le tableau ci-dessous :

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
%	30,3	28,2	28,8	28,7	28,2	29,0	28,6	28,3

Si on applique à ces résultats bruts une pondération représentative de la part de trafic sur les différents réseaux, on obtient un taux pondéré de 24,3 % en 2009, qui s'améliore peu par rapport aux premières mesures de 2002 (25,6 %).

Par ailleurs, parmi les conducteurs ne respectant pas les temps inter-véhiculaires en 2009, 4,4 % 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. Ils représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :

- proportion de temps inter-véhiculaires courts, inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = nombre de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;
- proportion de temps inter-véhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, hors circulation clairsemée = nombre 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 réglementaire.

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
2 ^e 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 %
8 premiers mois 2008	24,4 %	4,7 %	56,4 %	11,4 %
2009	24,3 %	4,4 %	55,3 %	10,2 %

¹ Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.
Source : ONISR.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2009 en fonction du type de réseau.

On constate, comme les années précédentes, que c'est sur le réseau autoroutier que la proportion des temps inter-véhiculaires courts est la plus élevée.

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.

TEMPS INTERVÉHICULAIRE EN FONCTION DU TYPE DE ROUTE

Réseaux	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense ¹	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	29,6 %	5,5 %	57,0 %	52,7 %	9,8 %
Autoroutes de dégagement	35,4 %	5,7 %	64,8 %	55,0 %	8,8 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	23,7 %	5,8 %	50,4 %	47,7 %	11,6 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	28,6 %	6,3 %	46,8 %	60,5 %	13,4 %
Routes départementales	19,6 %	4,5 %	31,9 %	58,9 %	13,4 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	21,2 %	2,0 %	41,2 %	49,7 %	4,6 %
Artères en agglomérations	22,7 %	1,7 %	48,9 %	48,9 %	3,6 %
Entrées/sorties d'agglomérations	28,2 %	2,7 %	48,4 %	58,0 %	5,6 %
Total	28,2 %	2,7 %	48,4 %	58,0 %	5,6 %

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 : ONISR.

La ceinture de sécurité

Ce chapitre présente les résultats 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 (*chapitre 4-3*). 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. Celles-ci font donc l'objet d'enquêtes spécifiques pratiquées aux barrières de péage en ce qui concerne les mesures sur autoroutes et aux feux tricolores pour les mesures en milieu urbain.

En fin de chapitre, il est fait une estimation du nombre de vies épargnées si tous les conducteurs et passagers étaient ceinturés.

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	2008 8 premiers mois	2009
Autoroutes de liaison	98,7	99,2	98,9	98,6	98,7	98,8
Autoroutes de dégagement	98,1	98,3	98,9	99,0	99,1	98,9
Routes nationales à 2x2 voies	99,1	98,6	98,9	99,1	99,1	98,8
Routes nationales et départementales à grande circulation	97,5	98,1	98,2	98,6	98,8	99,0

Source : ONISR – Les mesures 2008 ne sont disponibles que sur les 8 premiers mois de l'année.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2004	2005	2006	2007	2008 8 premiers mois	2009
Routes nationales en traversées d'agglomérations	96,6	96,8	97,3	97,8	98,4	98,1
Metz	95,7	97,2	97,9	96,5	98,2	98,3
Lille	94,5	94,5	96,3	97,9	97,7	98,4
Nantes	93,3	95,2	96,7	95,9	96,4	97,1
Lyon	90,9	92,0	89,7	92,3	93,9	90,9
Toulouse	87,4	88,6	90,3	91,7	90,8	94,5
Avignon	87,9	90,0	90,6	90,7	91,1	94,9
Ensemble grandes agglomérations de province	91,9	93,1	93,9	94,3	94,7	95,2
Paris	94,4	96,6	97,3	98,4	98,7	94,0

Source : ONISR.

Globalement, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme s'est légèrement détérioré en 2009, passant de 98 % en 2008 à 97,6 %.

En rase campagne, le taux s'est maintenu en 2009 à celui relevé en 2008, soit 98,9 %. Cette dégradation est due en totalité au milieu urbain où le taux de port est passé de 96,3 % en 2008 à 94,6 % en 2009. Plus spécifiquement cette dégradation concerne les deux grandes agglomérations observées : Paris et Lyon. À l'inverse, une amélioration sensible est mesurée sur les autres villes.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité en agglomération reste ainsi de quatre points supérieurs à celui de la rase campagne. Il existe encore des marges de progrès, particulièrement dans les villes du sud de la France qui conservent des taux de non-port légèrement supérieurs à ceux des villes du Nord.

À noter cependant que le nombre des défauts de port de la ceinture de sécurité est en diminution annuelle de 8,3 % à 350 251. Il se situe au niveau le plus bas de la décennie (*chapitre 3-6*).

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 %, la règle est nettement moins bien respectée aux places à l'arrière pour lesquelles l'obligation date de 1990.

Les mesures de port de ceinture à l'arrière 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-dessous présente les données recueillies depuis 2005 (année de début des enquêtes systématiques). On constate que près de 85 % des occupants des places à l'arrière bouclent désormais leur ceinture et que ce taux dépasse 90 % pour les enfants depuis 2008. On observe également des progrès très nets réalisés depuis 2005, principalement en rase campagne, les résultats 2009 marquant cependant une certaine stagnation par rapport aux acquis de 2008.

TAUX DE PORT DE LA CEINTURE À L'ARRIÈRE

	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 %
2009	69,3 %	90,2 %	78,1 %

	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 %
2009	84,3 %	91,0 %	88,3 %

	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 %
2009	78,0 %	90,6 %	84,9 %

* 8 premiers mois de l'année.
Le sondage 2009 porte sur 9 351 passagers arrière.
Source : ONISR.

PORT DE LA CEINTURE DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Taux de port de la ceinture dans les véhicules légers impliqués dans des accidents

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre se rendant sur place constatent l'existence des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation par les différents usagers. Ils constatent ainsi si les usagers des véhicules portaient la ceinture de sécurité ou non.

Cette reconstitution de la situation avant l'accident n'est pas toujours aisée ; elle se fait en fonction d'indices plus ou moins fiables après l'accident (indices factuels, déclaration des survivants, etc.). Cela explique pourquoi le pourcentage d'indéterminés du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important lors de la consultation des fiches BAAC : 13,6 % 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 de la ceinture de sécurité est indéterminé se répartissent comme les usagers dont le port est connu.

Elle donne le résultat suivant pour 2009. Sur les 2 160 personnes tuées dans des voitures de tourisme, un usager sur cinq n'était pas ceinturé. Ce taux intègre 50 % des 10,4 % de cas d'indéterminés. Pour les blessés, le taux de port est plus important puisqu'il passe à 93,7 % pour les blessés hospitalisés et à 98,2 % pour les blessés légers.

Les chances de survie lors d'un accident corporel sont nettement plus importantes lorsqu'un conducteur est ceinturé. Seuls 1,7 % des conducteurs ceinturés meurent dans un accident dans lequel ils sont impliqués, contre 17,5 % pour les conducteurs non ceinturés.

Les résultats

IMPLIQUÉS ET VICTIMES DANS UN VÉHICULE LÉGER EN FONCTION DU PORT DE LA CEINTURE ET DE LA GRAVITÉ EN 2009

		Personnes tuées	Impliqués non tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Conducteur	Ensemble	1 565	72 840	9 142	17 188
	Taux de port de la ceinture de sécurité	80,3 %	98,0 %	94,5 %	98,7 %
	Taux d'indéterminé	10,0 %	14,4 %	10,1 %	12,6 %
Passager	Ensemble	595	20 719	4 452	8 679
	Taux de port de la ceinture de sécurité	77,8 %	95,9 %	91,9 %	97,2 %
	Taux d'indéterminé	11,4 %	10,9 %	10,2 %	12,7 %
<i>dont passager avant</i>	Ensemble	297	11 116	2 432	4 649
	Taux de port de la ceinture de sécurité	85,6 %	97,6 %	95,4 %	98,4 %
	Taux d'indéterminé	15,9 %	17,0 %	15,0 %	20,7 %
<i>dont passager arrière</i>	Ensemble	214	7 968	1 654	3 277
	Taux de port de la ceinture de sécurité	62,8 %	93,3 %	85,9 %	95,3 %
	Taux d'indéterminé	15,9 %	11,3 %	12,6 %	13,1 %
Ensemble	Ensemble	2 160	93 559	13 594	25 867
	Taux de port de la ceinture de sécurité	79,6 %	97,5 %	93,7 %	98,2 %
	Taux d'indéterminé	10,4 %	13,6 %	10,1 %	12,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 2008 et 2009, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident (tués et non tués) est resté pratiquement stable (97,1 % contre 96,7 %).

Selon la place de l'utilisateur, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi, seulement 92,5 % des passagers assis à l'arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 97,3 % pour les passagers avant. On note de même que plus le taux de port diminue, plus la gravité des blessures augmente.

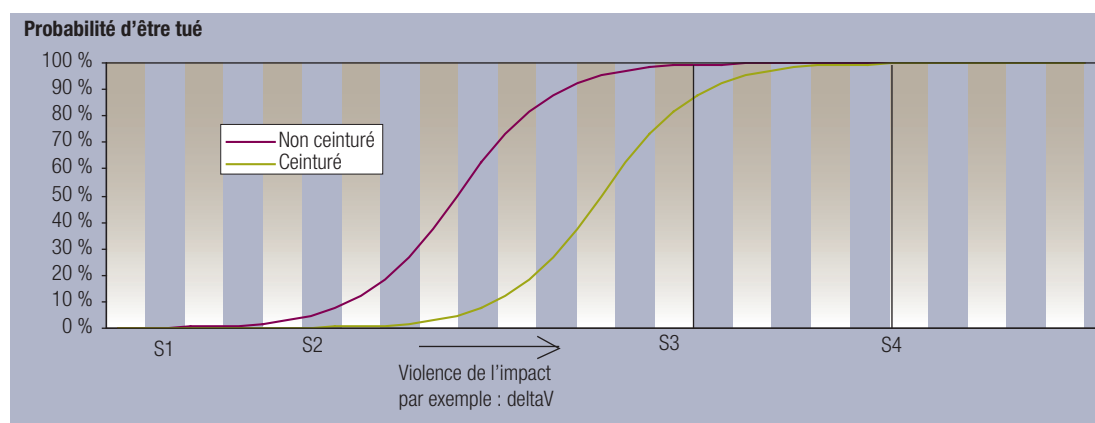
L'efficacité de la ceinture de sécurité

La ceinture de sécurité ne peut pas être évidemment efficace à 100 %. C'est pourquoi 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.

La relation entre vitesse et efficacité de la ceinture de sécurité a été démontrée par un certain nombre d'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 ci-dessous, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impact inférieure à S1, les probabilités d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'utilisateur a 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 : Leonard Evans.

L'étude de Leonard Evans de 1986¹ 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 + airbag de l'ordre de 68 %. Une étude

1. The effectiveness of safety belts in preventing fatalities. In : Accident Analysis and Prevention, vol. 18, p. 229-241.

plus récente du LAB (Laboratoire d'analyse biomécanique) donne des efficacités de l'ordre de 50 %.

Pour l'estimation des vies épargnées, le taux de 50 % a été retenu dans le paragraphe ci-dessous.

Estimation du nombre de vies épargnées

Avant de calculer le nombre de vies épargnées, il convient d'incorporer les accidents au port de ceinture indéterminé. Leur répartition de façon proportionnelle aux usagers dont le port est connu aboutirait à une efficacité de la ceinture de l'ordre de 90 %, ce qui est n'est pas le cas. Les estimations sommaires de taux de port de la ceinture codées à chaud par les forces de l'ordre ne peuvent donc être considérées telle quelles.

Nous nous sommes donc appuyés, pour corriger ce résultat, sur l'étude du LAB précitée. Cette enquête conclut, en comparant pour plus de 1 500 occupants les véritables taux de port lors de l'analyse approfondie des accidents de voiture avec le codage à chaud des forces de l'ordre, 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 non tués.

On estime donc les taux de port de la ceinture de la façon suivante :

– taux de port de la ceinture parmi les tués :

79,6 % – 10 points = 69,6 % ;

– taux de port de la ceinture parmi les impliqués :

97,5 % – 15 points = 82,5 %.

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 2009

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	1 503	77 186	78 689
Non ceinturés	657	16 373	17 030
Taux de port de la ceinture	69,6 %	82,5 %	82,2 %
Total	2 160	93 559	95 719

Source : ONISR, fichier des accidents.

En faisant l'hypothèse que la ceinture n'est efficace que dans un cas sur deux, on obtient en 2009 328 vie auraient pu être épargnée (la moitié des 657 personnes non ceinturées) si le port de la ceinture avait été de 100 % (soit 7,6 % du nombre total de personnes tuées sur les routes).

La répartition selon la place occupée serait : environ en 70 % de conducteurs, 16 % de passagers assis à l'avant et 14 % de passagers assis à l'arrière.

L'alcool et les autres psychotropes

Une conduite sûre nécessite une vigilance de tous les instants. Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux : la fatigue, les troubles du sommeil, le temps de conduite...

Parmi ces facteurs, les psychotropes (alcool, cannabis, médicaments) sont fréquemment retrouvés chez les conducteurs accidentés. Ces substances affectent fortement les fonctions du système nerveux induisant notamment des modifications des capacités physiologiques de l'individu.

L'alcool est un de ces facteurs qui revient le plus fréquemment dans les accidents corporels et mortels. Son impact peut être analysé car il est plutôt bien renseigné dans les bulletins d'accidents (BAAC) à la différence d'autres facteurs comme la drogue où l'information n'est pas immédiatement constatable. Quant aux médicaments, ils ne font pas l'objet d'une détection à la suite d'un accident corporel.

Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux liés au facteur « alcool » et de connaître les victimes et conducteurs concernés. Le dernier paragraphe du chapitre apporte quelques éléments sur le facteur « drogue ». L'analyse est faite à partir des données « France métropolitaine ».

CONNAISSANCE DE L'ALCOOLÉMIE 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 se font par une prise de sang. Pour les indemnes et les blessés légers, on procède principalement par éthylotest. Une prise de sang peut être réalisée pour avoir confirmation du résultat de l'éthylotest.

Nous ne connaissons pas toujours l'alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. Les raisons en sont diverses. La prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le bulletin d'analyse

d'accident corporel (BAAC), les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre. Il est aussi possible que le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, la gravité de l'accident est telle qu'il est parfois impossible de réaliser une prise de sang.

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

- les accidents en présence du facteur alcool (AAA) ;
- les accidents sans le facteur alcool (ASA) ;
- les accidents à alcoolémie indéterminée ou inconnue (ATI).

Les accidents en présence du facteur 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.

Les accidents sans le facteur 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 on ne connaît pas l'alcoolémie pour au moins un des conducteurs et pour lequel les conducteurs ne présentent pas un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé.

Les accidents en présence du facteur alcool (AAA) et les accidents sans le facteur 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 2 Conducteur 1	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 : ONISR.

En 2009, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2009		ATC*	ATI*	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	59 208	13 107	72 315
	%	81,9	18,1	100
Accidents mortels	Nombre	3 167	789	3 956
	%	80,1	19,9	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

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

Alors qu'en 2008, les indéterminés représentaient 19,8 % pour les accidents corporels et 23 % pour les accidents mortels, en 2009 ils sont de 18,1 % pour les accidents corporels et de 19,9 %

pour les accidents mortels. Le taux de remplissage de cette variable du BAAC est meilleur que l'année dernière. Il apparaît que l'alcool est moins bien suivi dans les accidents mortels que corporels, ce qui s'explique par les raisons évoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu, délais plus longs de communication des taux aux forces de l'ordre).

Méthodologie et cadre de l'étude des accidents en présence d'alcool

Pour connaître la proportion d'accidents en présence d'alcool (supérieur au taux maximum autorisé), la méthode retenue pour la calculer est de partir du 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 avec la réserve que cette extrapolation peut conduire à surestimer l'alcoolisation des conducteurs. En effet, on observe par exemple que les accidents de nuit les week-ends sont mieux renseignés que les accidents de jour en semaine.

Dans ce chapitre, les accidents en présence du facteur alcool ne prennent également 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 national des 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.

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 de la fin de semaine a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, la fin de semaine 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

Près d'un accident mortel sur trois (29,6 %) implique au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal.

Cette proportion est trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels.

En 2009, la part des accidents avec un taux d'alcool positif est de 10,6 % pour les accidents corporels et de 29,6 % pour les accidents mortels.

Extrapolés à l'ensemble des accidents corporels 2009, on estime ainsi le nombre d'accidents corporels en présence du facteur alcool à 7 665 et le nombre d'accidents mortels à 1 171.

Selon les jours de la semaine, on constate pour ce type d'accident que près de deux accidents mortels sur trois (71 %) se produisent la nuit, que plus d'un accident mortel sur deux se produit les fins de semaine et jours fériés (55,7 %).

Ce sont les nuits de fin de semaine qui sont particulièrement concernées par la présence du facteur alcool (41 %).

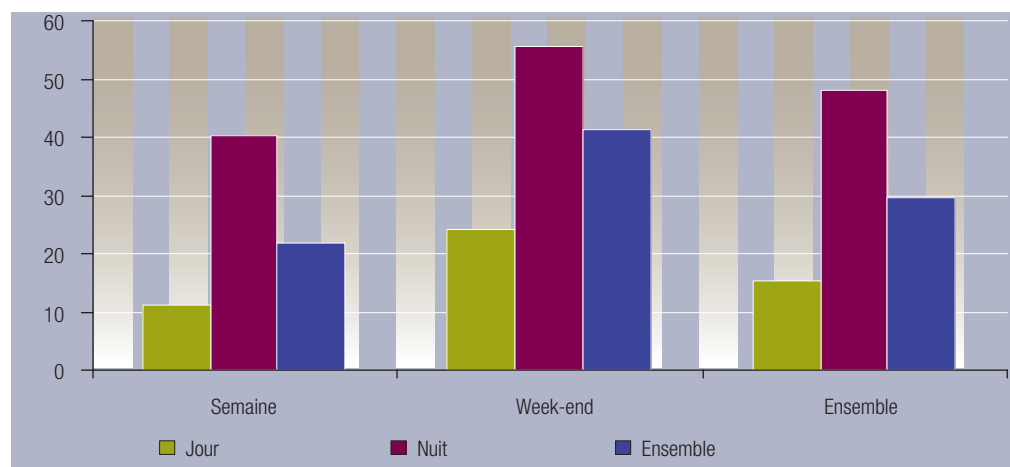
Accidents avec taux d'alcool connu

ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS PAR TYPES D'ACCIDENTS EN 2009

		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Total	à taux d'alcool connu	avec taux alcool positif	% d'accidents corporels avec taux alcool positif	Total	à taux d'alcool connu	avec taux alcool positif	% d'accidents mortels avec taux alcool positif
Semaine	Jour	38 258	31 045	1 208	3,9	1 540	1 216	137	11,3
	Nuit	12 656	10 370	1 655	16,0	846	691	279	40,4
	Ensemble	50 914	41 415	2 863	6,9	2 386	1 907	416	21,8
Fin de semaine* ou jour férié	Jour	12 051	10 020	968	9,7	717	566	136	24,0
	Nuit	9 350	7 773	2 451	31,5	853	694	386	55,6
	Ensemble	21 401	17 793	3 419	19,2	1 570	1 260	522	41,4
Ensemble	Jour	50 309	41 065	2 176	5,3	2 257	1 782	273	15,3
	Nuit	22 006	18 143	4 106	22,6	1 699	1 385	665	48,0
	Ensemble	72 315	59 208	6 282	10,6	3 956	3 167	938	29,6

* Du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.
Source : ONISR, fichier des accidents.

POURCENTAGE D'ACCIDENTS MORTELS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF EN 2009



Source : ONISR.

ÉVOLUTION DEPUIS 2002

Accidents mortels	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Avec taux d'alcool positif	1 158	827	1 203	933	945	846	938
Au taux d'alcool connu	3 899	2 693	4 287	3 283	3 255	3 037	3 167
Pourcentage	29,7	30,7	28,1	28,4	29,0	27,9 %	29,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Personnes tuées à 30 jours	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dans les accidents taux d'alcool positif	1 300	926	1 355	1 043	1 031	933	1 018
Dans les accidents au taux d'alcool connu	4 289	2 952	4 697	3 550	3 502	3 312	3 397
Pourcentage	30,3	31,4	28,8	29,4	29,4	28,2 %	30,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1980 et 2007, la législation concernant l'alcoolémie au volant a été renforcée.

La loi du 8 décembre 1983 a fixé 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.

Le 11 juillet 1994, un décret renforce la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de 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. Le nombre de points retirés passe à 6 points pour la conduite avec un taux d'alcool compris entre 0,5 et 0,8 g/l.

En octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcool est abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs de transport en commun.

On ne constate malgré ces diverses évolutions législatives et réglementaires aucune évolution significative de la proportion des accidents en présence du facteur alcool qui se maintient autour de 30 % pour les accidents mortels et pour le nombre de personnes tuées.

Ce taux a augmenté sensiblement en 2009 mais cette évolution défavorable peut être biaisée par le fait que cette information a été mieux renseignée, en partie du fait de l'introduction du portail « accidents » et de sa procédure de correction.

Néanmoins, si cette proportion reste stable, cela signifie qu'en valeur absolue, le nombre d'accidents mortels et celui des personnes tuées baissent mais nettement moins que l'ensemble de la mortalité (- 21 % depuis 2002 contre 41 %).

Un scénario type d'accident mortel avec un dépassement du taux d'alcool légal est un accident survenant à un véhicule seul, circulant sur une route départementale hors agglomération hors intersection.

ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS PAR CATÉGORIE D'ACCIDENTS ET TYPES D'ACCIDENTS EN 2009

	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	à taux d'alcool connu	avec taux alcool positif	% d'accidents corporels avec taux alcool positif	Total	à taux d'alcool connu	avec taux alcool positif	% d'accidents mortels avec taux alcool positif
Rase campagne	21 431	18 963	2 739	14,4	2 753	2 165	638	29,5
Milieu urbain	50 884	40 245	3 543	8,8	1 203	1 002	300	29,9
Hors intersection	50 546	41 846	5 076	12,1	3 437	2 755	859	31,2
En intersection	21 769	17 362	1 206	6,9	519	412	79	19,2
Autoroute	3 914	3 459	233	6,7	198	161	28	17,4
Route nationale	4 381	3 687	333	9,0	356	285	59	20,7
Route départementale	23 544	20 495	3 065	15,0	2 556	2 016	635	31,5
Voie communale	37 707	29 240	2 443	8,4	730	613	196	32,0
Autres voies	2 769	2 327	208	8,9	116	92	20	21,7
1 véhicule avec piéton(s)	12 107	9 935	256	2,6	461	421	25	5,9
1 véhicule sans piéton	15 588	13 290	3 191	24,0	1 604	1 297	626	48,3
2 véhicules et plus								
– collision frontale	6 864	5 924	868	14,7	782	603	134	22,2
– collision par le côté	21 366	17 251	917	5,3	560	442	60	13,6
– collision arrière	8 229	6 591	519	7,9	193	148	36	24,3
– collision en chaîne	2 070	1 616	127	7,9	43	34	12	35,3
– collisions multiples	2 118	1 697	207	12,2	225	169	32	18,9
– autres collisions	3 973	2 904	197	6,8	88	53	13	24,5
Ensemble	72 315	59 208	6 282	10,6	3 956	3 167	938	29,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

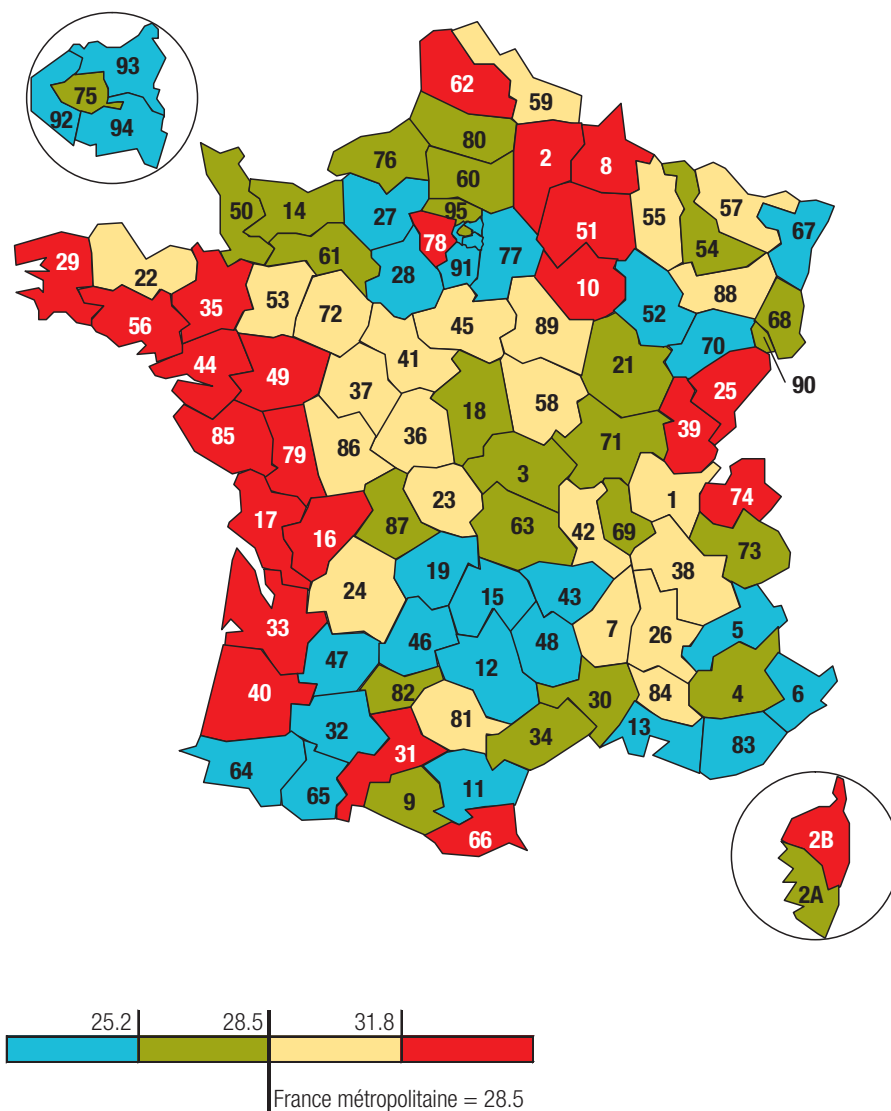
Par départements

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime en France que le facteur alcool est présent dans 28,5 % des accidents mortels. Ce taux est très variable sur le territoire allant de 41,7 % en Haute-Savoie à 8,7 % pour la Seine-Saint-Denis. La région Île-de-France se situe, en dessous de la moyenne nationale.

La carte ci-dessous met clairement en évidence des zones où la proportion d'accidents mortels avec alcoolémie positive est anormalement élevée : le grand Ouest et le Nord notamment.

À l'inverse, une bonne partie des départements de l'Est et du centre de la France ont des proportions d'accidents mortels avec taux d'alcool positif moins élevées que les autres. Ce constat coïncide assez bien avec celui des régions les plus touchées par une consommation excessive d'alcool.

PROPORTION D'ACCIDENTS MORTELS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF PAR DÉPARTEMENT (2005-2009)



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les victimes

Près d'une personne tuée sur la route sur trois l'est dans un accident où au moins un conducteur impliqué a un taux d'alcool dépassant le taux légal.

En 2009, la part des victimes dans ce type d'accident est de 8,5 % pour les personnes blessées, de 14,5 % pour les personnes hospitalisées et de 30 % pour les personnes tuées.

Extrapolés à l'ensemble des victimes, on estime le nombre de personnes tuées à 1 282 et le nombre de personnes blessées à 9 727 dont 4 831 hospitalisées.

Les victimes des accidents avec taux d'alcool positif en 2009

VICTIMES GRAVES D'ACCIDENTS PAR TYPES D'ACCIDENTS ET PAR CLASSES D'ÂGE

Classes d'âge	Tués			Blessés hospitalisés		
	dans les accidents au taux connu	dont les accidents au taux d'alcool positif	% de tués dans les accidents aux taux d'alcool positif	dans les accidents au taux connu	dont les accidents au taux d'alcool positif	% de blessés hospitalisés dans les accidents aux taux d'alcool positif
Âge indéterminé	0	0	0,0	3	1	33,3
0-17 ans	200	48	24,0	2 909	283	9,7
18-24 ans	695	261	37,6	6 076	1 164	19,2
25-44 ans	1 189	456	38,4	10 135	1 771	17,5
45-64 ans	807	206	25,5	6 428	783	12,2
65 ans et plus	506	47	9,3	2 939	141	4,8
Ensemble	3 397	1 018	30,0	28 490	4 143	14,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les 18-24 ans sont les plus gravement touchés dans les accidents avec alcool. Ces derniers ont occasionné 37,6 % des personnes tuées et 19,2 % des blessés hospitalisés.

Extrapolé à l'ensemble des victimes de 18-24 ans, on estime à 339 le nombre de jeunes de cette catégorie d'âge tués dans un accident en présence d'alcool.

Les plus de 65 ans sont les moins touchés dans les accidents graves avec alcool.

VICTIMES D'ACCIDENTS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF DANS LES ACCIDENTS AU TAUX CONNU

	Personnes tuées		Blessés hospitalisés		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcool positif	710	69,7	2 388	57,7	1 489	37,6
Passagers du conducteur au taux d'alcool positif	179	17,6	770	18,6	638	16,1
Usagers d'un autre véhicule	97	9,5	850	20,5	1 671	42,2
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcool positif	32	3,1	133	3,2	159	4,0
Ensemble	1 018	100,0	4 141	100,0	3 957	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les accidents avec taux d'alcool positif, la proportion des personnes tuées comme conducteur au taux d'alcool est de 69,7 %, celle des passagers du conducteur de 17,6 % et celle des piétons de 3,2 %.

VICTIMES D'ACCIDENTS SELON LE MOMENT DES ACCIDENTS EN 2009

		Personnes tuées			
		Nombre total de tués	dans les accidents à taux connus	dans les accidents au taux d'alcool positif	% de tués dans les accidents au taux d'alcool positif
Semaine	Jour	1 638	1 283	142	11,1
	Nuit	891	728	297	40,8
	Ensemble	2 529	2 011	439	21,8
Week-end ou jour férié	Jour	805	629	151	24,0
	Nuit	939	757	428	56,5
	Ensemble	1 744	1 386	579	41,8
Ensemble	Jour	2 443	1 912	293	15,3
	Nuit	1 830	1 485	725	48,8
	Ensemble	4 273	3 397	1 018	30,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés hospitalisés			
		Nombre total de blessés hospitalisés	dans les accidents à taux connus	dans les accidents au taux d'alcool positif	% de blessés hospitalisés dans les accidents au taux d'alcool positif
Semaine	Jour	15 687	13 391	734	5,5
	Nuit	5 816	4 968	1 028	20,7
	Ensemble	21 503	18 359	1 762	9,6
Week-end ou jour férié	Jour	6 562	5 660	652	11,5
	Nuit	5 258	4 471	1 729	38,7
	Ensemble	11 820	10 131	2 381	23,5
Ensemble	Jour	22 249	19 051	1 386	7,3
	Nuit	11 074	9 439	2 757	29,2
	Ensemble	33 323	28 490	4 143	14,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés légers			
		Nombre total de blessés légers	dans les accidents à taux connus	dans les accidents au taux d'alcool positif	% de blessés légers dans les accidents au taux d'alcool positif
Semaine	Jour	30 775	24 710	746	3,0
	Nuit	9 668	7 874	1 001	12,7
	Ensemble	40 443	32 584	1 747	5,4
Week-end ou jour férié	Jour	9 629	7 923	626	7,9
	Nuit	7 539	6 250	1 588	25,4
	Ensemble	17 168	14 173	2 214	15,6
Ensemble	Jour	40 404	32 633	1 372	4,2
	Nuit	17 207	14 124	2 589	18,3
	Ensemble	57 611	46 757	3 961	8,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon les jours de la semaine, on constate pour les accidents en présence d'alcool que près d'une personne tuée sur deux l'est lors d'un accident de nuit (48,8 %).

Ce sont les nuits de fin de semaine qui sont particulièrement meurtrières en présence d'alcool. Si on extrapole à l'ensemble des personnes tuées sur la route, 530 personnes décèdent suite à un accident dans cette période soit 12,4 % de la mortalité routière.

LES CONDUCTEURS CONCERNÉS

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 connu	au taux d'alcool positif	% d'impliqués dans un accident corporel au taux d'alcool positif	au taux d'alcool connu	au taux d'alcool positif	% d'impliqués dans un accident mortel au taux d'alcool positif
Selon le type de véhicule						
Bicyclettes	3 468	77	2,2	138	10	7,2
Cyclomoteurs	10 899	944	8,7	251	88	35,1
Motocyclettes	14 051	691	4,9	704	142	20,2
Voitures de tourisme	64 624	4 213	6,5	3 172	633	20,0
Camionnettes	5 340	283	5,3	388	49	12,6
Poids lourds	3 142	48	1,5	464	8	1,7
Transport en commun	1 077	3	0,3	63	0	0,0
Autres véhicules	1 380	106	7,7	151	22	14,6
Selon le sexe						
Hommes	75 673	5 723	7,6	4 370	877	20,1
Femmes	28 308	642	2,3	961	75	7,8
Selon l'âge						
Âge indéterminé	9	0	0,0	0	0	
0-17 ans	4 600	106	2,3	119	13	10,9
18-24 ans	21 346	1 565	7,3	1 069	243	22,7
25-44 ans	44 530	3 187	7,2	2 111	480	22,7
45-64 ans	25 846	1 331	5,1	1 450	188	13,0
64 ans et plus ans	7 650	176	2,3	582	28	4,8
Ensemble des conducteurs	103 981	6 365	6,1	5 331	952	17,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2009, la part des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie connue supérieure à 0,5 g/l est de 6,1 % et de 17,9 % dans les accidents mortels.

Extrapolé à l'ensemble des conducteurs, on estime que 7 745 conducteurs sont impliqués dans ce type d'accident dont 1 191 impliqués dans un accident mortel.

Les conducteurs masculins sont très fortement sur représentés dans les accidents avec alcool. Ils représentent 72,8 % des conducteurs dans les accidents corporels au taux d'alcool supérieur au taux légal et 92 % dans les accidents mortels.

Parmi les conducteurs, on note qu'un cyclomotoriste sur trois (36,1 %) impliqué dans un accident mortel présente un taux d'alcool supérieur au taux légal.

À l'inverse, on note la très faible représentation des autres catégories d'usagers : 1,7 % des chauffeurs de poids lourds et aucun conducteur de transports en commun en 2009 impliqués dans un accident mortel conduisaient avec une alcoolémie supérieure au taux légal.

Selon l'âge, on constate que la proportion des conducteurs impliqués dans un accident mortel en présence d'alcool est en 2009 du même ordre (22,7 %) pour la classe d'âge 18-24 ans et pour celle des 25-44 ans. Par contre, cette proportion est faible pour les plus de 65 ans et plus (4,8 %).

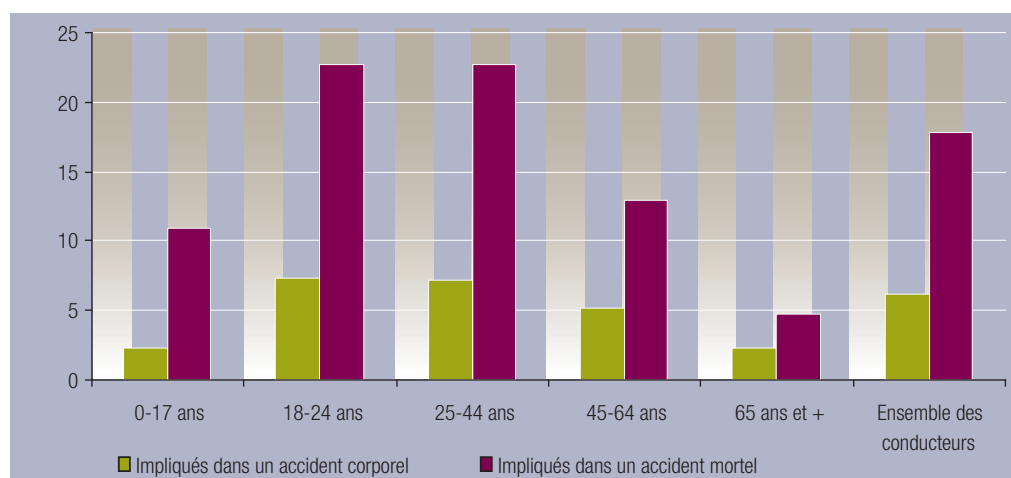
PART DES CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS MORTELS

Année	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Part des conducteurs au taux d'alcool connu	72,7 %	73,8 %	76,3 %	74,2 %	72,0 %	70,1 %	68,9 %	92,0 %	83,3 %	83,8 %	84,2 %	86,1 %
Part des conducteurs au taux d'alcool positif (alcoolémies connues)	17,0 %	16,5 %	16,3 %	16,6 %	15,4 %	16,5 %	16,1 %	16,9 %	16,5 %	16,9 %	16,5 %	17,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le tableau ci-dessus met en évidence le fait que même si la part des conducteurs au taux d'alcool connu augmente régulièrement, la part des conducteurs au taux d'alcool positif reste stable. Ce constat permet de vérifier l'hypothèse utilisée pour extrapoler les enjeux des accidents avec alcool à l'ensemble des accidents au taux d'alcool selon laquelle les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique.

POURCENTAGE DE CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL OU MORTEL PAR CLASSE D'ÂGE EN 2009



Source : ONISR.

CONDUCTEURS DE VOITURES DE TOURISME (VT) IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL OU MORTEL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel		Impliqués dans un accident mortel	
	avec taux d'alcool positif	avec taux d'alcool connu	avec taux d'alcool positif	avec taux d'alcool connu
Ceinturés	3 084	52 211	393	2 289
Non ceinturés	409	612	168	94
Port de ceinture indéterminé	720	7 588	72	156
Taux de port de la ceinture en %	88,3	98,8	70,1	96,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

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, 11,7 % des conducteurs avec un taux d'alcool positif étaient non ceinturés et surtout 29,9 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

Les taux d'alcool

CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LEUR TAUX D'ALCOOL EN 2009

Taux d'alcool	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,80 g/l	742	11,7	84	8,8
0,81-1,49 g/l	2 076	32,6	271	28,5
1,5-1,99 g/l	1 623	25,5	235	24,7
2-2,99 g/l	1 611	25,3	285	29,9
3 g/l et plus	313	4,9	77	8,1
Total	6 365	100,0	952	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

POURCENTAGE DE 0,5-0,8 G/L DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009
%	17,6	29,2	20,1	13	13,1	11,7	11,7

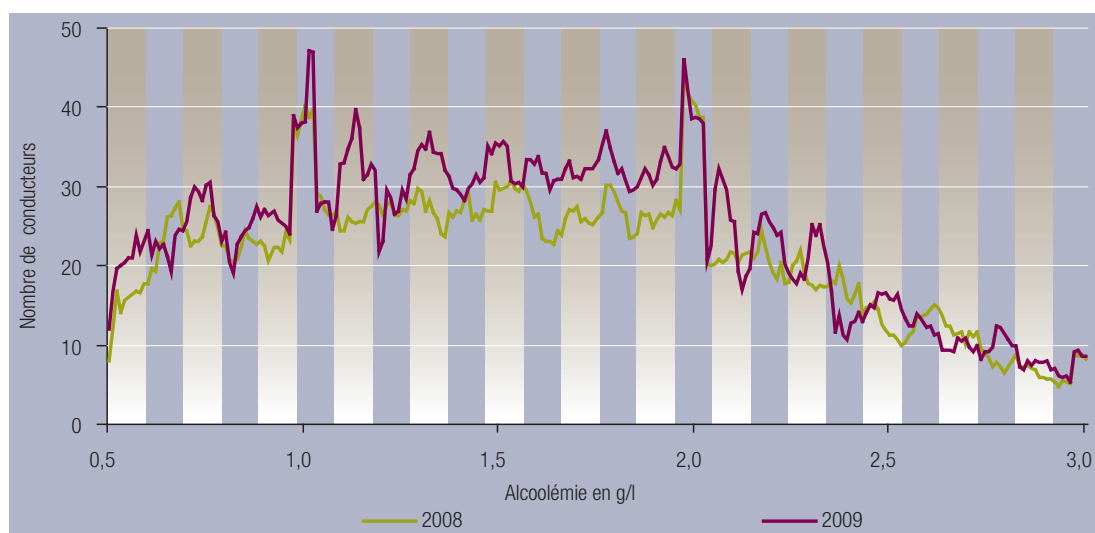
Source : ONISR, fichier des accidents.

Près d'un accident corporel avec taux d'alcool positif sur trois (30,2 % à met en présence un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur à 2 g/l, plus d'un sur deux (55,7 %) avec un taux supérieur à 1,5 g/l et 88,3 % 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 baisse régulièrement après avoir connu un pic en 2004.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont légèrement plus élevées et sont réparties dans les mêmes proportions.

CONDUCTEURS AVEC UN TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LE TAUX D'ALCOOL EN 2009



Source : ONISR.

ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES ÉPARGNABLES EN L'ABSENCE DU FACTEUR ALCOOL

À partir des données 2009 sur le lien entre l'alcool et les accidents de la route, le nombre de vies humaines qui auraient pu être épargnées parmi les 1 282 (chiffre extrapolé) personnes tuées dans un accident en présence du facteur « alcool », si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé peut être approximativement estimé selon la méthode suivante.

Estimation de l'alcoolémie dans les accidents

Il faut en premier lieu connaître la proportion dans la circulation des conducteurs ayant une alcoolémie positive. L'alcoolémie positive des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue. Elle est de 2,8 % en 2009 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 positive des conducteurs.

En 2009 avec cette méthode, nous avons, pour le conducteur présumée non responsable une présence d'alcoolémie de 0,78 % pour les accidents corporels et de 2,56 % pour les accidents mortels. Ces proportions sont inférieures au taux recueilli dans les contrôles préventifs (2,8 %).

TAUX D'ALCOOL POSITIF DES SECONDS CONDUCTEURS LA SEMAINE ET LE WEEK-END

	Accidents corporels	Accidents mortels
en semaine	0,53 %	2,26 %
le week-end	1,56 %	4,39 %
Ensemble des accidents corporels	0,78 %	2,56 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le taux d'alcool des conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels le week-end est 3 fois plus élevé que celui de la semaine.

Pour les accidents mortels, la part des conducteurs présumés non responsable est de 2,56 % en 2009 contre 3,25 % en 2008.

Pour continuer, il faut utiliser la connaissance des accidents en fonction de leur gravité et de leur alcoolémie tel que le synthétise le tableau ci-dessous :

ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS AU TAUX D'ALCOOL CONNU PAR TYPES D'ACCIDENTS EN 2009

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	938	5 344	6 282
Accidents sans alcool	2 229	50 697	52 926
Accidents au taux d'alcool connu (ASA)	3 167	56 041	59 208
Accidents au taux d'alcool indéterminé (ATI)	789	12 318	13 107
Ensemble (ASA+ ATI)	3 956	68 359	72 315

Source : ONISR, fichier des accidents.

Évaluation du nombre d'accidents mortels qui pourraient être évités

Pour estimer le nombre d'accidents mortels qui auraient pu être évités, on part des accidents à taux d'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 la proportion des conducteurs présumés non responsable dans un accident mortel précédemment calculé (2,56) et d'autre part la part des accidents mortels avec alcool (29,6 %) ce qui équivaut à la part des conducteurs responsables avec alcool. On fait ensuite l'hypothèse que dès qu'il y a un conducteur présumé responsable et ayant un taux illégal d'alcool, c'est l'alcool qui est le facteur principal de l'accident.

La proportion des conducteurs avec alcool est 11,5 fois plus importante chez les conducteurs présumés responsables que chez les conducteurs non-responsables.

CONDUCTEURS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

Accidents mortels	avec taux d'alcool positif	avec taux alcool connu
Conducteurs présumés non responsables	2,56 %	97,4 %
Conducteurs présumés responsables	29,6 %	71,4 %

Source : ONISR.

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 15,99.

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 non responsable 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 :

$$1 - 1 / \text{odds-ratio} = 93,7 \%$$

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 :

$$938 \times 93,7 \% = 879 \text{ soit } 27,8 \% (879 / 3\ 167) \text{ des accidents mortels à taux d'alcool connu.}$$

Évaluation du nombre de vies humaines épargnables

Les 938 accidents mortels en présence d'un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal ont entraîné la mort de 1 018 personnes. On a donc dans ce cas en moyenne 1,09 personnes tuées.

En appliquant cette valeur aux 879 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vies potentiel minimum lié à l'alcool au volant de :

$$879 \times 1,09 = 958 \text{ soit } 28,2 \% (958/3\ 397) \text{ des tués des accidents mortels à taux d'alcool connu.}$$

En 2009, si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, le nombre d'accidents mortels aurait pu être évité d'environ 27,8 % (25,4 % en 2008) et le nombre de personnes tuées épargnées de 28,2 % (26,08 % en 2008) dans la mesure où d'autres facteurs n'ont pas joué un rôle aussi important que l'alcool chez au moins un des conducteurs.

En extrapolant à l'ensemble des accidents et des victimes et en supposant d'une part 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 et d'autre part que l'alcool soit le facteur déterminant de la survenue de l'accident (93,7 % des cas), environ 1 100 accidents mortels par an seraient évitables et 1 200 personnes vies pourraient être épargnées.

Les risques de la drogue au volant et de l'association drogue et alcool

L'enquête de référence SAM¹ menée en 2002-2003 avait permis d'évaluer à 230 personnes tuées le nombre de victimes de la route annuellement imputables au cannabis, directement ou indirectement (sur-responsabilité et sur-vulnérabilité), sur la base d'une enquête qui avait juste précédé la création du délit correspondant. Elle n'a pas encore été renouvelée depuis. Depuis lors, la rubrique « drogue » du fichier accidents est apparue mais reste encore pratiquement inexploitable en 2009 car elle n'est renseignée que dans un cas sur 10 (les tests sont rarement pratiqués et le retour des résultats des tests sont souvent trop tardifs pour renseigner la fiche BAAC). À titre indicatif, notons qu'en 2009 (*chapitre 3-4*), on recense 523 accidents corporels dont 118 accidents mortels (soit 3 % d'entre eux) où au moins un conducteur a subi un test positif, que l'accident lui soit imputable ou non. Ces accidents « à présence cannabis » ont provoqué 128 décès (soit 3 % de la mortalité routière). Mais tous ne sont pas imputables au cannabis, ni directement ni indirectement. Toute exploitation plus fine de la base est impossible vue le très faible taux de renseignement.

L'étude SAM attire de plus l'attention sur l'effet cumulé de l'alcool et du cannabis. Le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs à la fois positif au cannabis et à l'alcool est estimé dans cette recherche à 14 soit très proche du produit des risques (15,1), attachés au cannabis seul (1,8) d'une part et à l'alcool seul (8,5) d'autre part.

1. Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (Projet SAM) – Convention OFDT/CEESAR – Septembre 2005.

Le téléphone portable

Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations. Une seconde d'inattention peut avoir des conséquences dramatiques.

Beaucoup d'accidents corporels ont pour origine un défaut d'attention du conducteur¹. Les différents défauts d'attention dans la conduite automobile sont très variés. Il peut s'agir d'une inattention à la tâche de conduite (à cause d'une préoccupation personnelle ou parce qu'il s'agit d'un trajet quotidien), d'une distraction de la tâche de conduite (comme celle de converser avec un passager ou de régler un élément du tableau de bord) ou enfin une attention concurrente souvent liée à la scène routière comme la publicité.

Selon les études, ce facteur pourrait être présent dans 25 à 50 % des accidents corporels. L'étude INRETS de 2009 a noté que les problèmes attentionnels concernent 34,3 % des conducteurs impliqués dans les 1 107 accidents corporels étudiés.

L'apparition du téléphone portable et sa généralisation a créé une nouvelle source de distraction potentielle. Téléphoner au volant est une action qui altère la concentration des conducteurs. Ainsi, le décret du 31 mars 2003 a interdit l'usage du téléphone tenu en main.

Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux en matière d'accidents en présence du facteur « téléphone portable », à partir de la mesure du taux d'utilisation du téléphone tenu en main. Cette mesure a été introduite en 2009 dans le cahier des charges de l'institut de sondage qui réalise les sondages sur les vitesses pratiquées pour le compte de l'ONISR.

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 85 sites différents. Le nombre et le type de véhicules observés ainsi que les catégories de réseaux où se sont effectuées les observations figurent dans le tableau ci-dessous.

Ces mesures ont eu lieu au cours du troisième trimestre 2009, en semaine comme en 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 et autres.

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.

¹. *De la vigilance à l'attention* – Pierre Elslande and Co – INRETS – 2009.

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 en 2010 pour essayer d'aboutir à un protocole permettant de mesurer l'utilisation du téléphone portable avec un kit mains-libres.

DÉTAILS DES MESURES

NOMBRE DE VÉHICULES OBSERVÉS SELON LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX ET DE VÉHICULES

Selon la catégorie de réseaux :		
- autoroutes de dégagement	2 845	13,5 %
- autoroutes de liaison	3 854	18,3 %
- routes nationales à 2x2 voies	2 825	13,4 %
- routes nationales et départementales en rase campagne	7 382	35,1 %
- agglomération	4 133	19,6 %
Selon le type de véhicules :		
- véhicules légers	17 236	81,9 %
- camionnettes	2 090	9,9 %
- poids lourds	1 558	7,4 %
- bus	152	0,7 %
- divers	13	0,1 %
Ensemble des observations	21 039	100,0 %

Source : ONISR.

RÉSULTATS DES MESURES

Pour l'ensemble des observations, la part de conducteurs observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille, en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents réseaux, est de 1,8 % et celle des conducteurs avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,5 % soit un total de 2,3 % (un précédent sondage effectué en 2008 sur un effectif plus faible avait donné des chiffres quasiment équivalents, soit 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.

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	1,5 %	0,1 %	98,4 %
Autoroutes de liaison	2,4 %	0,5 %	97,1 %
Routes nationales à 2x2 voies	2,1 %	0,1 %	97,7 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	2,1 %	0,4 %	97,5 %
Routes départementales	1,7 %	0,6 %	97,7 %
RN en traversée d'agglomération	1,2 %	1,1 %	97,7 %
Centres-villes	1,6 %	0,4 %	98,0 %
Estimation du taux global*	1,8 %	0,5 %	97,7 %

* Ce taux est calculé en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents types de réseau.
Source : ONISR.

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
Véhicules légers	1,8 %	0,5 %	97,7 %
Camionnettes	2,2 %	0,5 %	97,3 %
Poids lourds	3,1 %	1,3 %	95,6 %
Bus*	NS	NS	NS

* l'effectif des bus observés est trop faible pour être significatif.
Source : ONISR.

Le taux global est le plus bas pour les véhicules de tourisme circulant sur une route départementale (1,9 %) et le plus élevé pour les poids lourds dans les agglomérations (6,9 %). On constate ainsi que ce sont les conducteurs professionnels qui se servent le plus du téléphone au volant.

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	2 336	1,5 %	0,1 %	255	2,4 %	0,0 %	240	3,3 %	0,4 %
Autoroutes de liaison	2 741	2,4 %	0,5 %	420	2,4 %	0,2 %	672	4,0 %	1,8 %
Routes nationales à 2x2 voies	2 350	2,1 %	0,1 %	275	2,2 %	0,4 %	197	1,5 %	0,5 %
Routes nationales et départementales en rase campagne	8 122	1,5 %	0,4 %	722	2,5 %	1,1 %	332	1,5 %	0,9 %
Agglomération	3 417	1,4 %	0,8 %	418	1,2 %	0,2 %	117	4,3 %	2,6 %
Total	18 966	1,7 %	0,4 %	2 090	2,2 %	0,5 %	1 558	3,1 %	1,3 %

Source : ONISR.

En ce qui concerne les jours de la semaine, la situation est contrastée avec une utilisation plus fréquente en semaine pour les conducteurs professionnels et une utilisation plus fréquente le week-end pour les conducteurs de véhicules de tourisme.

TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE JOURS

	Week-end			Semaine		
	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	total week-end	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	total semaine
Véhicules légers	2,1 %	0,6 %	2,7 %	1,6 %	0,4 %	2,0 %
Camionnettes	2,4 %	0,3 %	2,7 %	1,7 %	1,0 %	2,7 %
Poids lourds	3,0 %	1,1 %	4,1 %	3,6 %	2,0 %	5,6 %

Source : ONISR.

Ces résultats confirment que l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant n'est pas une pratique rare. Plus de 500 000 contraventions ont été dressées en 2009 (chapitre 3-6) malgré une baisse de 4 % en 2009, ce qui tenterait à montrer que les campagnes de communication sur ce sujet portent leur fruit.

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 épidémiologique² menée en 2005 en Australie a estimé le sur-risque 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 sur-risque à la part de conducteurs dans la circulation qui téléphonent en conduisant avec le téléphone tenu en main et à l'oreille (1,8 %), l'enjeu pour le seul téléphone tenu en main serait en France de 6 à 7 % des accidents corporels.

Par ailleurs, une expertise collective visant à évaluer les impacts réels de l'usage du portable au volant tenu en main ou avec un kit mains libres ainsi que ceux des systèmes de navigation sur la sécurité a été lancée sous le pilotage de l'ONISR. Elle est menée par l'INRETS avec l'appui de l'INSERM.

Ses premières conclusions seront connues fin 2010.

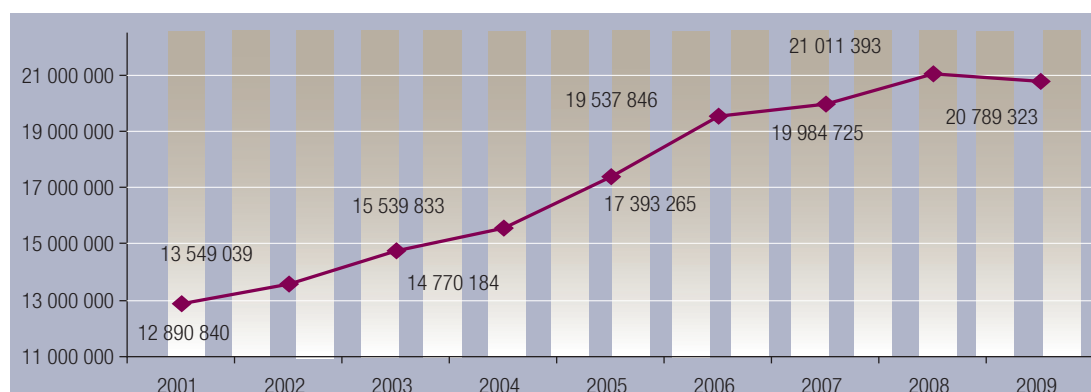
2. MC Evoy, SP Stevenson, MR et co : Role of mobiles phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance : a case-crossover study – British medical Journal, 331 – 2005.

Les principales infractions au Code de la route

Le volume des infractions au Code de la route relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie¹ a connu une progression régulière depuis sept ans. Pour l'année 2009, un palier a été atteint. De 12,9 millions en 2001, ce volume atteint 20,8 millions en 2009 soit 7,9 millions d'infractions supplémentaires.

Le graphique ci-dessous démontre l'impact du contrôle-sanction automatisé à partir de 2004 sur le volume des infractions commises.

ÉVOLUTION DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE DE 2001 À 2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

En effet, le nombre d'infractions aux règles de limitation de vitesse établies par le contrôle-sanction automatisé (radars fixes et embarqués) est passé de 1 548 493 en 2004 à 8 601 730 en 2009.

5 61 864 DÉLITS ONT ÉTÉ CONSTATÉS EN 2009

Les délits sont en progression annuelle de 2 %. Ils n'étaient que 398 997 en 2004 soit 41 % d'augmentation en cinq ans. Ils représentent 2,7 % des infractions.

Hormis 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, contribuant ainsi fortement à l'inflation des délits entre 2004 et 2009, l'augmentation de 2,4 % entre 2008 et 2009 est essentiellement due à un accroissement des conduites après l'usage de stupéfiants, l'usage de fausses plaques, les délits de fuite et les infractions délictuelles liées au permis de conduire.

1. Les contraventions établies par les polices municipales ne sont pas prises en compte.

En 2009, 30,5 % des délits sont des infractions relatives à l'alcoolémie au volant, soit un volume de 171 416. Elles restent majoritaires.

Les délits de fuite après un accident (140 799) sont en augmentation de 4 %.

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 105 192 à 107 048 faits constatés, soit une progression de 2 %.

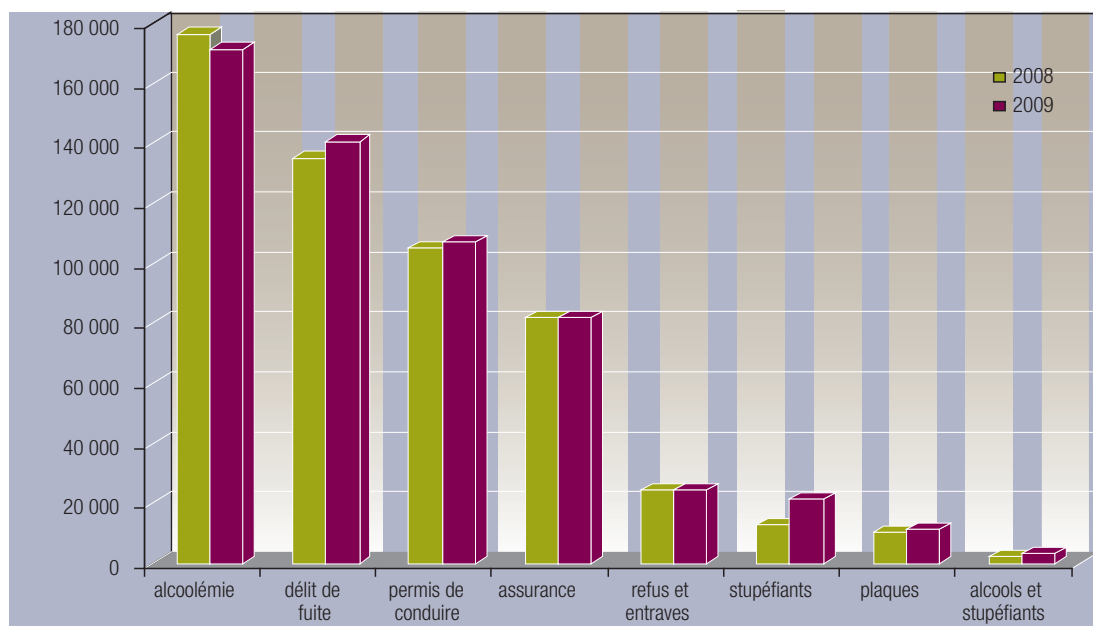
Signalons à l'intérieur de cette catégorie, 45 délits commis pour violences ou outrage envers un inspecteur du permis de conduire en forte augmentation par rapport à 2008 (19).

Les conduites de véhicule sans assurance sont en baisse de 0,1 % (81 799).

On dénombre 24 401 refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter ou de se soumettre à des vérifications relatives au véhicule ou au conducteur, en diminution de 1 %.

Les délits liés à l'usage de stupéfiants passent de 12 944 en 2008 à 21 457 en 2009 soit une augmentation de 66 %, grâce au développement des tests salivaires, ces derniers ayant fait leur apparition le 11 août 2008. C'est la progression la plus importante par rapport à 2008.

ÉVOLUTION DES DÉLITS 2008/2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

3 268 conduites d'un véhicule après usage de stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique sont relevées, soit une augmentation de 53 %.

Les délits d'usage de fausses plaques ou de plaques portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule (11 369) sont en progression de 11 %.

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
2009	561 864	210

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

20 789 323 CONTRAVENTIONS ONT ÉTÉ CONSTATÉES EN 2009

Les contraventions aux règles de stationnement sont en baisse de 4 % en 2009 (6,6 millions de procès-verbaux, hors polices municipales).

Les infractions à la vitesse établies dans le cadre de contrôles routiers traditionnels s'élèvent à 1 259 524, en diminution par rapport à 2008 (1 281 220), en raison du développement des radars embarqués qui mobilisent les forces de l'ordre.

Ainsi, les contraventions à la vitesse (contrôle traditionnel plus contrôle automatique) représentent désormais 9 861 254 infractions en 2009 contre 9 683 273 en 2008, soit 2 % d'augmentation.

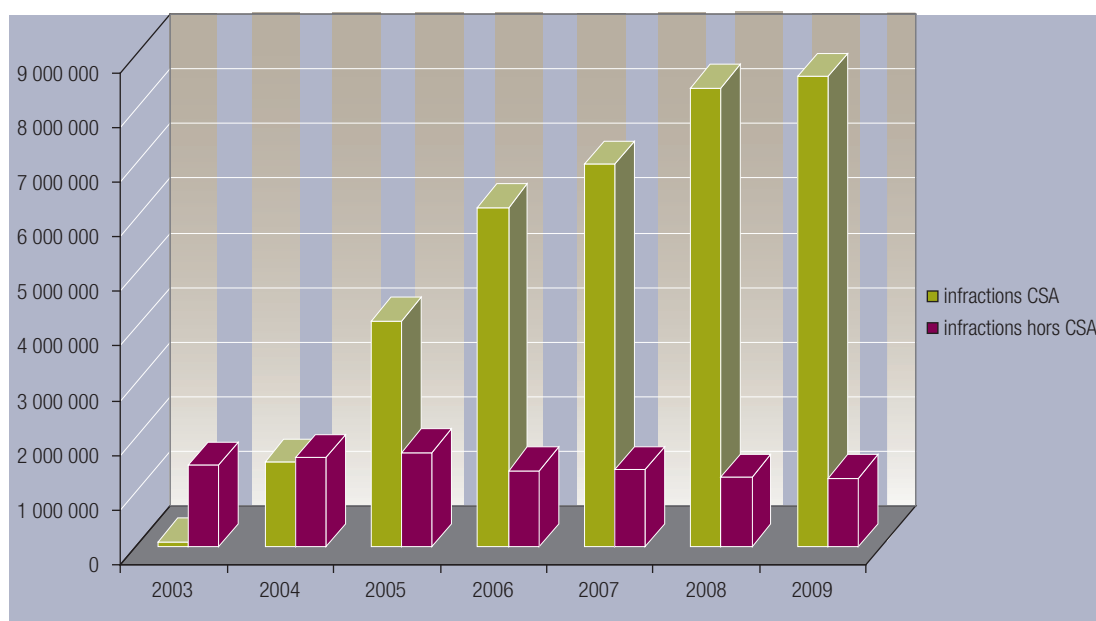
	Infractions vitesse hors CSA	Évolution
1999	1 215 793	100
2000	1 231 304	101
2001	1 262 745	104
2002	1 354 957	111
2003	1 507 351	124
2004	1 633 727	134
2005	1 730 725	142
2006	1 405 272	115
2007	1 413 310	116
2008	1 281 220	105
2009	1 259 524	103

CSA : contrôle - sanction automatisé.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

	Infractions CSA	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	1 548 493	3 182 221
2005	4 137 953	5 868 678
2006	6 214 533	7 619 805
2007	7 010 606	8 423 916
2008	8 402 053	9 683 273
2009	8 601 730	9 861 254

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

COMPARATIF 2003-2009 DES INFRACTIONS DANS LE CADRE DU CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ (CSA) ET HORS CSA



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

ÉVOLUTION DU NON-PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

	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
2009	350 251	51

2003 à 2009 : hors CSA (infractions relevées par contrôle – sanction automatisé.)
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

1 698 823 contraventions aux règles administratives ont été constatées en 2009. Elles restent stables. Il s'agit pour l'essentiel d'infractions non délictuelles à l'assurance, de défaut de présentation de documents afférents au véhicule, de circulation de véhicule sans visite technique périodique et de procès-verbaux relatifs aux plaques et certificats d'immatriculation.

ÉVOLUTION DU NON-PORT DU CASQUE

	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
2009	67432	75

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

1 117 300 contraventions aux règles de conduite ont été constatées en 2009. Elles sont en baisse de 0,4 %. Ainsi l'usage du téléphone portable enregistre une baisse de 0,4 % avec 510 717 contraventions établies. Quant au franchissement d'une ligne continue, le nombre de contraventions s'élève à 89 543, soit une baisse de 4,6 %. L'infraction relative à la circulation de véhicule en sens interdit est en baisse de 3 % (44 581 infractions).

Seules la conduite d'un véhicule ne permettant pas de manœuvrer aisément et l'inobservation d'une signalisation routière sont en hausse respectivement de 4,5 % (114 990 infractions) et 5,7 % (184 225 infractions).

Le nombre des défauts de port de la ceinture de sécurité est en diminution annuelle de 8,3 %. Il se situe au niveau le plus bas de la décennie.

Les défauts de port de casque sont en baisse de 5,3 % à 67 432.

Les contraventions aux règles de priorité : 434 411, sont en baisse de 7,4 %. Seules les infractions de refus de priorité à gauche par un conducteur circulant sur la voie réservée aux véhicules lents, de refus de priorité par un conducteur d'un véhicule tournant à gauche, de priorité par un conducteur de véhicule abordant une route à grande circulation ou une autoroute et de refus de priorité d'un véhicule d'intérêt général prioritaire usant des avertisseurs spéciaux à une intersection sont en augmentation de 6,4 % pour cet ensemble d'infractions (2 680 contraventions).

À noter également, et ce malgré une baisse des infractions relevées, l'inobservation de l'arrêt absolu imposé par le panneau stop ainsi que l'inobservation de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant représente à eux deux 322 448 infractions, soit 1 infraction toutes les deux minutes.

INFRACTION : FRANCHISSEMENT STOP

	Franchissement 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
2009	129 675	155

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

FRANCHISSEMENT FEU ROUGE

	Franchissement 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
2009	192 773	95

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Les contraventions relatives aux temps de conduite et de repos et au contrôle des conditions de travail des transporteurs routiers passent de 142 000 à 118 000 procès-verbaux soit 17 % de diminution.

Les contraventions résultant de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique inférieur à 0,8 g/l de sang diminuent de 3 % passant de 100 621 à 97 555 procès-verbaux 83 630 contraventions pour le défaut d'éclairage et de signalisation ont été constatées en 2009. Elles sont en baisse de 11 % malgré une forte augmentation de 64 % des circulations de jour d'une motocyclette sans feu de croisement allumé, 3 842.

41 022 contraventions pour croisements et dépassements irréguliers ont été constatées en 2009. Elles sont en baisse de 3 % par rapport à 2009.

LES CONTRÔLES D'ALCOOLÉMIÉ

Les contrôles de l'imprégnation alcoolique sont en en baisse de 3,9 % avec 11 284 099 contrôles en 2009.

On distingue :

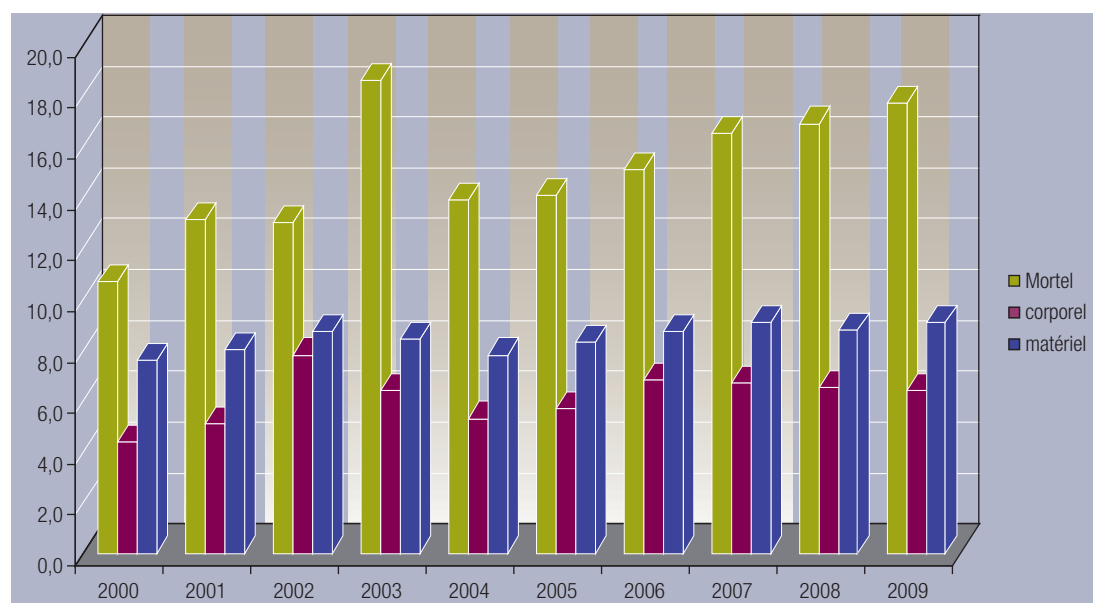
– les dépistages effectués suite à un accident (mortel, corporel ou matériel) : 355 350. Ces dépistages sont en diminution de 2,7 % (365 218 en 2008). Les tests positifs qui en découlent sont en baisse de 0,6 % passant de 29 998 à 29 825. Cependant le taux de positivité est en augmentation de 2,2 % passant de 8,21 % en 2008 à 8,39 % en 2009.

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
2009	11 284 099	116	371 741	192

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

TAUX DE POSITIVITÉ DES DÉPISTAGES DANS LE CADRE DES ACCIDENT CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE 2000-2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

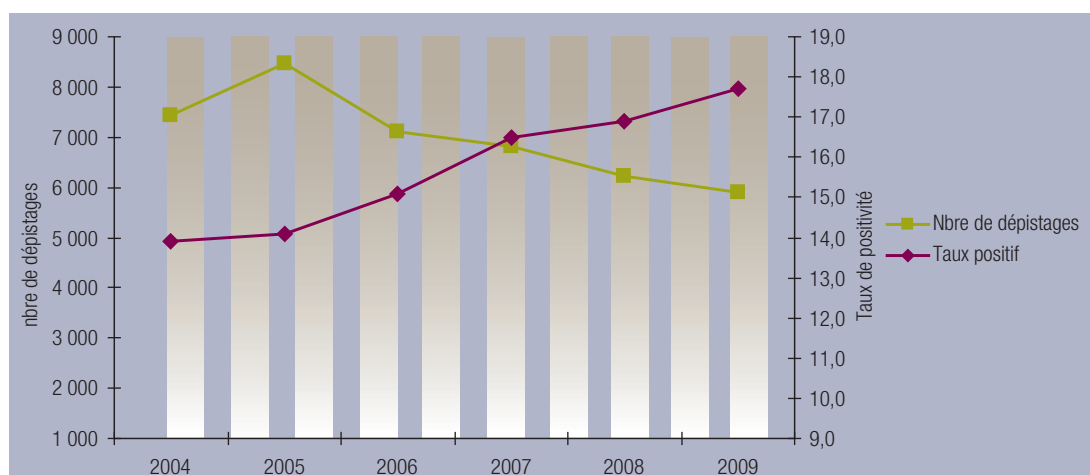
Source : ONISR.

ALCOOLÉMIE SUITE À UN ACCIDENT MORTEL (IMMÉDIAT)

	Accident mortel	
	Nombre de dépistages	Taux positif
2004	7 436	13,9
2005	8 460	14,1
2006	7 100	15,1
2007	6 816	16,5
2008	6 239	16,9
2009	5 904	17,7

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

COMPARATIF DU NOMBRE DÉPISTAGES ET DU TAUX DE POSITIVITÉ (ACCIDENT MORTEL)



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

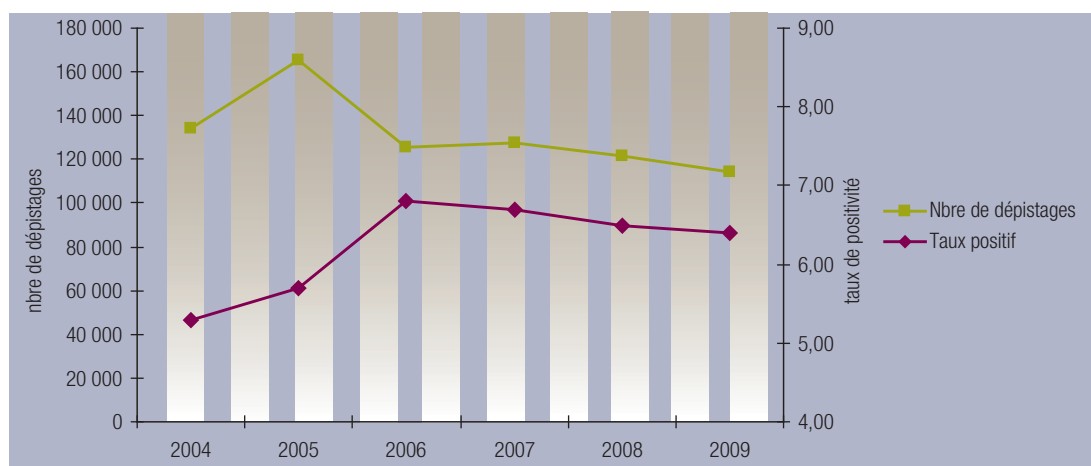
Ce graphique met en exergue l'importance de l'alcoolémie dans les accidents mortels. Le taux de positivité est exponentiel alors que le nombre de dépistages est en baisse constante.

ALCOOLÉMIE SUITE À UN ACCIDENT CORPOREL

	Accident corporel	
	Nombre de dépistages	Taux positif
2004	134 381	5,3
2005	165 337	5,7
2006	125 214	6,8
2007	127 227	6,7
2008	121 713	6,5
2009	114 084	6,4

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

COMPARATIF DU NOMBRE DE DÉPISTAGES ET DU TAUX DE POSITIVITÉ (ACCIDENT CORPOREL)



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

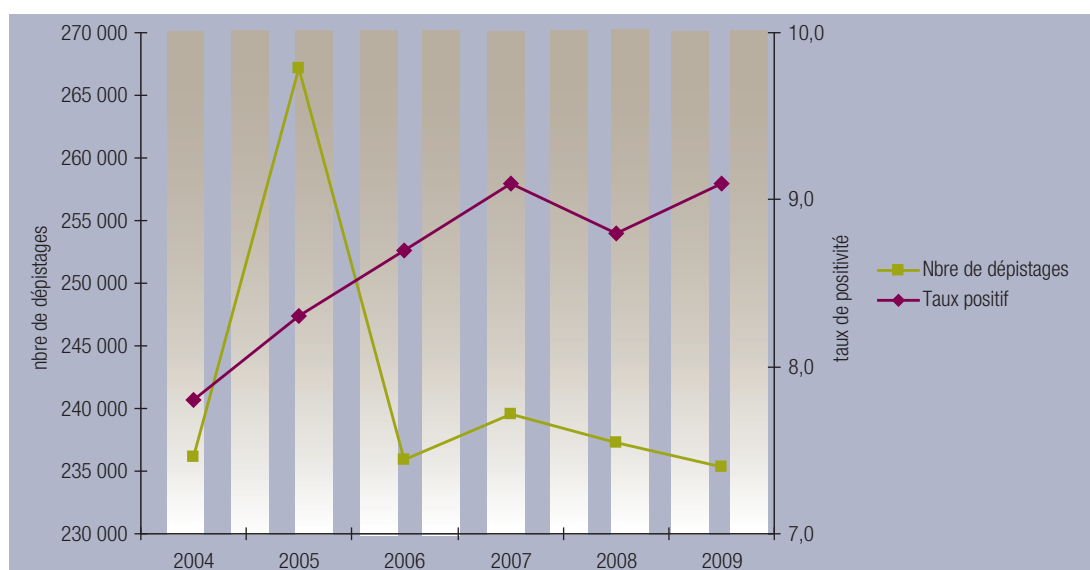
Le parallélisme des courbes depuis 2006 prouve que la cause alcoolémie est toujours au même degré d'implication dans les accidents corporels.

ALCOOLÉMIE SUITE À UN ACCIDENT MATÉRIEL

	Accident matériel	
	Nombre de dépistages	Taux positif
2004	236 175	7,8
2005	267 207	8,3
2006	235 871	8,7
2007	239 491	9,1
2008	237 266	8,8
2009	235 362	9,1

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

COMPARATIF DU NOMBRE DE DÉPISTAGES ET DU TAUX DE POSITIVITÉ (ACCIDENT MATÉRIEL)



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

De même, dans le cadre des accidents matériels, le taux de positivité est symétrique par rapport au nombre de dépistage (donc par rapport aux accidents matériels), prouvant l'implication relativement importante de l'alcool dans les accidents matériels.

– les dépistages effectués à la suite d'une infraction : 1 868 493. Ils sont en légère baisse de 1,2 % (1 890 902 en 2008). Les tests positifs qui en découlent sont en baisse de 2,7 % passant de 91 252 à 88 791.

– les dépistages préventifs : 9 060 256. Ils sont en baisse de 4,5 %. Ces opérations préventives représentent 80,3 % de l'ensemble des contrôles d'alcoolémie effectués en 2009. 253 125 se sont avérés positifs, en diminution de 2,8 % par rapport à 2008. Cependant le taux de positivité

augmente de 1,8 %, passant de 2,75 % en 2008 à 2,79 % en 2009 Cette augmentation peut résulter d'un meilleur ciblage des contrôles pratiqués, notamment en fonction du jour, de l'heure ou du lieu de contrôle.

ALCOOLÉMIE

	Dépistages préventifs		Préventifs positifs		Taux positif
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	
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
2009	9 060 256	114	253 125	225	2,8

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

LES SUSPENSIONS DE PERMIS

Le nombre de suspensions administratives du droit de conduire s'établit à 162 814 en 2008, en diminution annuelle de 5,6 %.

Les suspensions de permis prononcées pour alcoolémie s'élèvent à 129 094, en diminution de 5,3 %.

Celles pour vitesse excessive sont de 29 555, en baisse de 10,2 %.

Celles pour conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants sont en hausse de 33 %, avec 4 122 suspensions administratives.

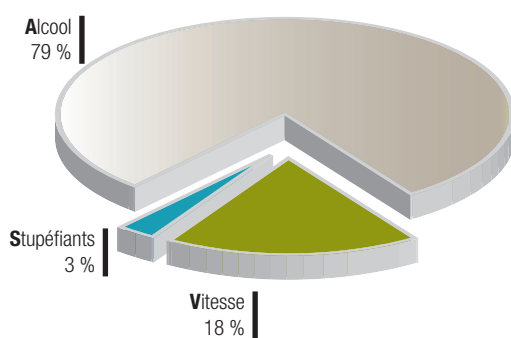
43 ont été prononcées pour d'autres infractions.

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
2008	162 814	147

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

RÉPARTITION DES SUSPENSIONS DE PERMIS EN 2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Le permis à points

Depuis sept ans, la politique de lutte contre l'insécurité routière s'est révélée efficace puisque le nombre de tués sur les routes a diminué chaque année. Ces bons résultats sont directement liés à la mise en place des mesures prises pour améliorer l'efficacité de la chaîne contrôle-sanction dont le dispositif du permis à points constitue un élément central.

Par son système de retraits de points indexés sur la gravité des infractions commises, il fait valoir aux conducteurs les conséquences de comportements ou de conduites à risques et les incite à se montrer plus attentifs dans leur façon de conduire. L'échelle des sanctions et des retraits de points a été élaborée et régulièrement aménagée afin de tenir compte de la proportionnalité entre la gravité des infractions commises et le capital maximal de points attribués au permis de conduire.

Ce système repose donc essentiellement sur la responsabilisation des conducteurs. Chaque perte de point a certes un caractère répressif mais surtout un objectif préventif et pédagogique et doit servir d'alerte au conducteur pour qu'il modifie son comportement.

À ce titre, le dispositif est à l'origine de la modification des attitudes d'un grand nombre de conducteurs vers une conduite plus responsable et apaisée.

Il convient, en effet, de souligner que pour la première fois depuis sa création en 1992, le dispositif du permis à points s'est traduit en 2009 par une diminution du nombre de points retirés et du nombre de permis de conduire invalidés pour solde de point nul.

Le nombre de points retirés a en effet diminué de 2 % ; de même, le nombre de permis de conduire invalidés pour solde de points nul a baissé de 6 %.

Dans le même temps, le nombre de permis de conduire ayant recouvré leur capital maximal de 12 points à l'issue d'un délai de trois ans sans infraction a augmenté de façon importante : + 32 %.

Enfin, il est à noter que le nombre d'infractions commises entraînant retrait de points reste stable entre 2008 et 2009 : + 0,2 %.

Ces chiffres tendent à démontrer que les conducteurs français ont adopté au cours de l'année 2009 un comportement plus responsable sur les routes, en commettant des infractions au code de la route considérées comme moins graves, puisque entraînant au total des retraits de points moins importants.

De même, les aménagements apportés en 2007 et 2008 au dispositif du permis à points (amélioration de l'information des titulaires de permis de conduire, nouvelles mesures de restitution des points...) ont abouti à la réduction du nombre de permis de conduire invalidés en 2009.

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. Il révèle également l'évolution du comportement des usagers de la route.

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.

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).

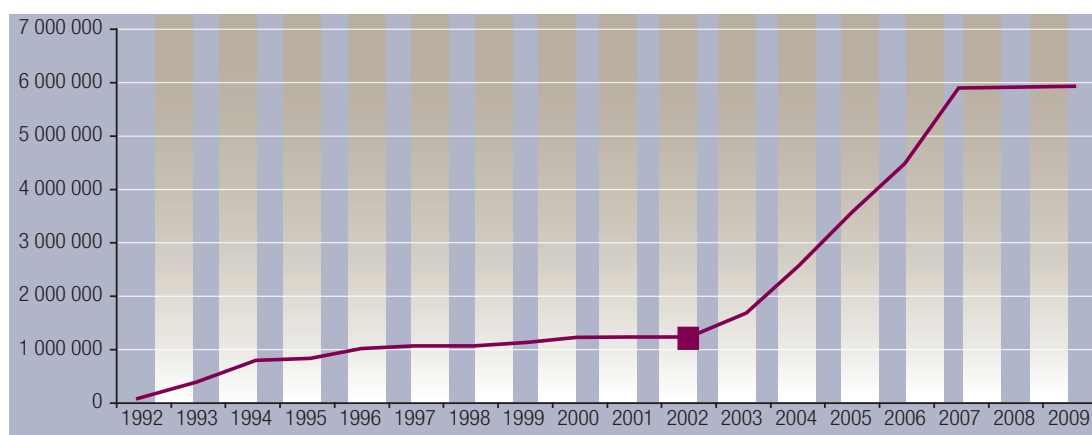
On constate que depuis la création du système du permis à points, la courbe du nombre d'infractions ayant généré un retrait de points a lentement progressé jusqu'en 2002. Puis, une très nette augmentation s'est produite entre 2002 et 2007 du fait du déploiement intensif du contrôle-sanction automatisé.

Ainsi, le nombre d'infractions ayant généré un retrait de points est passé de 1 210 169 en 2002 à 5 866 802 en 2007.

En revanche, une stagnation est observée depuis 2007.

Entre 2008 et 2009, le nombre des infractions sanctionnées d'un retrait de points a très peu progressé (+ 0,2 %) pour atteindre le nombre de 5 927 929.

INFRACTIONS SANCTIONNÉES PAR UN RETRAIT DE POINTS EN 2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

RÉPARTITION DES INFRACTIONS

Confirmant la tendance déjà constatée les années précédentes, les excès de vitesse représentent la majeure partie des infractions ayant entraîné un retrait de points.

En 2009, cette part est de plus de 80 %, en hausse de 1,1 % par rapport à 2008. Ainsi, 4,78 millions d'excès de vitesse ont été sanctionnés par un retrait de points.

Toutefois, seuls les excès de vitesse de moins de 20 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée sont en augmentation (voir les infractions qui progressent en 2009 dans le chapitre Tableaux statistiques).

Les infractions liées au non respect des règles de circulation est en diminution de 3 % par rapport à 2008, catégorie dans laquelle on trouve notamment :

- l'usage d'un téléphone mobile au volant qui génère 447 111 infractions entraînant un retrait de 2 points du permis de conduire contre 457 914 en 2008, soit une diminution de 2 % ;
- le franchissement d'une ligne continue en baisse de 7 % ;
- la circulation en sens interdit en baisse de 8 %.

Seul le changement de direction sans avertissement préalable, c'est-à-dire « l'oubli de mettre ses clignotants », est en hausse de 6 %.

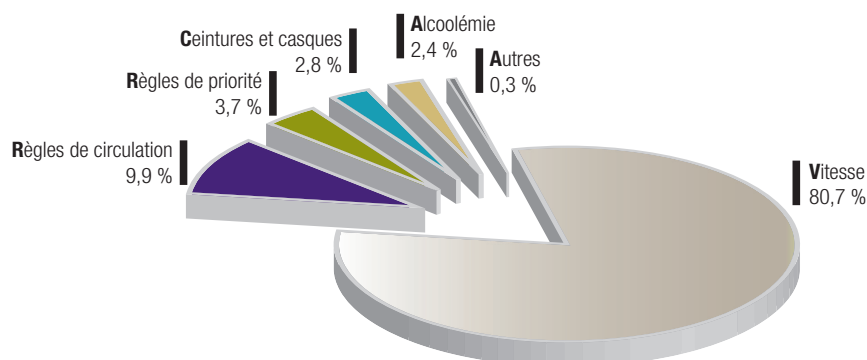
Les infractions aux règles de priorité, principalement le non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, sont en baisse de 7 %. Cependant, les refus de priorité à une intersection sont eux en légère augmentation.

Les infractions liées au non-respect du port de la ceinture de sécurité ou du casque sont en baisse de 13 %.

Les conduites en état alcoolique sont également en baisse de 4 %.

Dans la catégorie « Autres », il convient de souligner la nette augmentation des retraits de points pour conduite d'un véhicule en ayant fait usage de stupéfiants : de 2 397 infractions sanctionnées d'un retrait de 6 points en 2008 à 3 455 en 2009, soit + 44 % de progression.

PART DES TYPES D'INFRACTIONS DANS LES RETRAITS DE POINTS EN 2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

CLASSIFICATION PÉNALE

S'agissant des classes d'infractions, on constate que ce sont surtout les infractions de 4^e classe qui prédominent largement et ce sont aussi celles qui entraînent le plus de retrait de points, notamment d'excès de vitesse.

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 supérieure à 50 km/h. Ce déclassement contraventionnel de certains excès de vitesse vise à introduire une relative proportionnalité dans les sanctions encourues en ce domaine.

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) du fait de l'essor du dispositif du contrôle/sanction automatisé.

Celui-ci s'avère le principal acteur du relevé des excès de vitesse de moins de 20 km/h.

Les contraventions de la 2^e classe, en grande majorité liées à un usage du téléphone mobile au volant, sont en légère diminution.

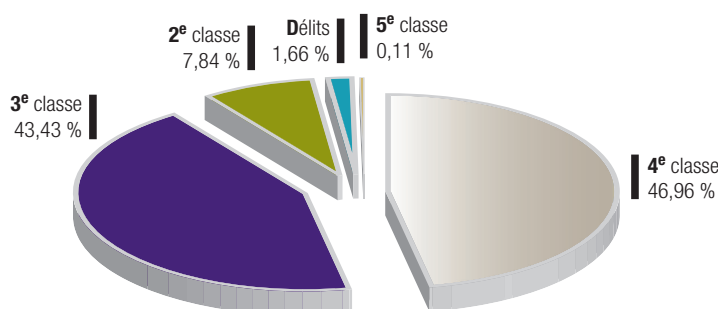
Il est à noter que le décret n° 2003-293 du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière et modifiant le code de procédure pénale et le code de la route a aggravé les sanctions concernant le non-port de la ceinture de sécurité et du casque (contravention de 4^e classe au lieu de 2^e classe).

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 également en très légère diminution. Il s'agit principalement des excès de vitesse de 50 km/h et au-delà.

PART DES CLASSES D'INFRACTIONS DANS LES RETRAITS DE POINTS EN 2009



Source : ministère de l'Intérieur - DMAT.

LES RETRAITS DE POINTS

Le nombre de points retirés, en progression constante depuis 2002, a baissé en 2009 de 2 % passant de 9 501 484 à 9 273 484.

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.

La part des retraits à 1 point en 2009 est de 69,9 %, en augmentation de 4 % par rapport à 2008.

Le contrôle-sanction automatisé contribue largement au constat de ce deuxième type d'infraction sanctionné par un retrait de 1 point.

Les retraits à 2 points, (usage du téléphone mobile au volant et excès de vitesse entre 20 et 30 km/h essentiellement), sont en diminution de 6 %.

Les retraits à 3 points, (non-port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse entre 30 et 40 km/h et non-respect des distances de sécurité principalement), sont en baisse de 10 %.

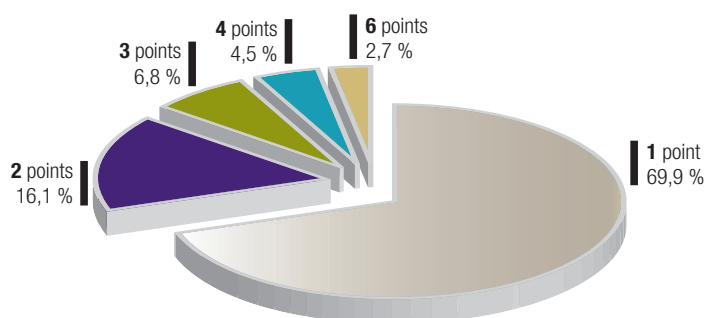
En effet, on observe depuis trois ans, une progression générale du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %.

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 retraits de 4 et 6 points, (non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, excès de vitesse de 40 à 50 km/h, excès de vitesse de plus de 50 km/h et alcoolémie) sont en régression.

Il est à noter que les dossiers de retrait à 8 points, c'est-à-dire le cumul de plusieurs infractions, sont en diminution de 7 % (10 825 en 2008 pour 10 055 en 2009).

PART DES POINTS PERDUS EN 2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, les hommes sont majoritairement concernés par les retraits de points (66 %).

Cependant, la tendance est à la hausse pour les infractions commises par les femmes : 34 % en 2009 contre 33 % en 2008.

Ainsi, on constate que la proportion de conductrices concernées par un retrait de points progresse.

Par ailleurs, les infractions sanctionnées commises par les femmes augmentent de 4 % en 2009, 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 : rappelons qu'elle était de 25 % en 2002 pour 11 % aujourd'hui.

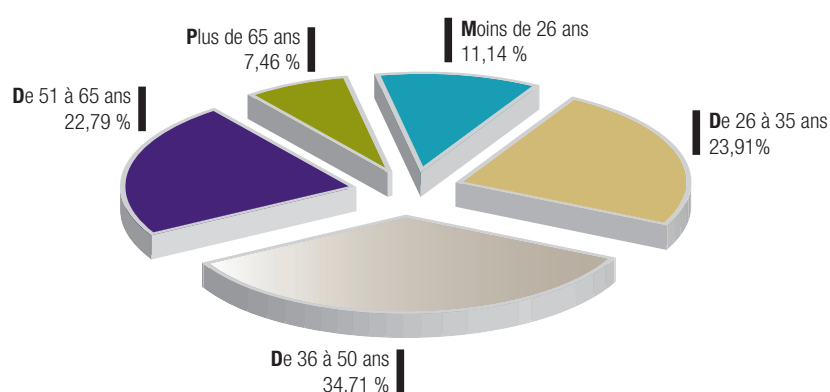
Pour la première fois depuis la mise en place du système du permis à points, la part des dossiers concernant les personnes de 26 à 35 ans diminue très légèrement de 1 %.

Corrélativement, la part des dossiers traités concernant les plus de 50 ans progresse. Ils représentaient 16 % en 2002 et 27 % en 2006.

En 2009, ce pourcentage est de 30 %.

Si la modification de la pyramide des âges liée au vieillissement de la population française semble être l'une des explications, l'imputation d'une infraction à un grand-parent ou des proches pourrait également y contribuer.

PART DES POINTS PERDUS PAR CLASSE D'ÂGE EN 2009



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

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.

En résumé, les conducteurs de moins de 35 ans sont les seuls à ne pas connaître une augmentation du nombre de retrait de points.

PERMIS DE CONDUIRE INVALIDÉS

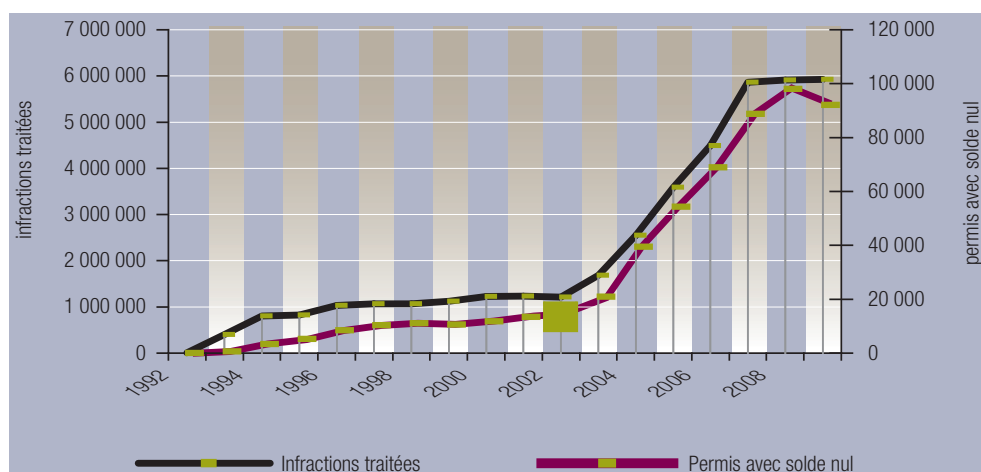
Le nombre de permis invalidés pour défaut de points a connu une augmentation significative depuis 2002. Cette évolution tient à la fois à l'augmentation des contrôles routiers et au renforcement des barèmes de retraits de points.

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.

En 2009, pour la première fois depuis 10 ans, le nombre de dossiers de permis au solde nul a régressé : - 6 %.¹

Le nombre de dossiers de retrait à 3, 4 et 6 points, c'est-à-dire ceux concernant les infractions les plus graves ont enregistré une baisse en 2009.

PERMIS AVEC SOLDE NUL DEPUIS 1992



Source : ministère de l'Intérieur - DMAT.

91 % des permis invalidés concernent des conducteurs.

La baisse est plus significative pour les hommes (- 6,5 %) que pour les femmes (- 0,7 %).

LES RÉTABLISSEMENTS DU NOMBRE INITIAL DE POINTS

En 2009, 2,3 millions de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de 12 points : + 32 % par rapport à 2008.

C'est une donnée qui augmente très régulièrement depuis quatre ans : 815 952 en 2005, 1 140 305 en 2006, 1 431 057 en 2007, 1 782 391 en 2008.

¹. L'année 1999 avait été la seule à connaître cette baisse : - 5 %.

PERMIS À POINTS ET MORTALITÉ ROUTIÈRE

Le but du permis à points est d'inciter les conducteurs à changer leurs comportements, avant qu'ils ne commettent des infractions plus graves. Il s'inscrit dans une démarche pédagogique dont le but est d'éviter l'infraction et sa récurrence. La perte de points du permis de conduire est une alerte ayant pour but de faire prendre conscience au conducteur d'adopter un comportement responsable sur la route.

Depuis le 1^{er} juillet 1992, tout détenteur d'un permis de conduire dispose d'un capital de 12 points. Néanmoins, les permis de conduire délivrés depuis le 13 juin 2003 sont dotés d'un capital de 6 points durant la durée de la période probatoire imposée à leurs titulaires.

Le titulaire d'un permis de conduire « probatoire » obtenu à compter du 31 décembre 2007 voit, s'il n'a commis aucune infraction, le solde de ses points augmenter de 2 points au terme de chacune des trois années composant le délai probatoire. Pour les conducteurs ayant suivi la conduite accompagnée, l'acquisition progressive des points s'effectue sur deux ans, avec une augmentation de 3 points chaque année. Dans les deux hypothèses, toute infraction commise et enregistrée dans l'application Système National des Permis de Conduire interrompt l'acquisition progressive de points.

ÉVOLUTION COMPARÉE DE LA MORTALITÉ ET DU NOMBRE D'INFRACTIONS AVEC RETRAIT DE POINTS

Année	Tués à 30 jours	Infractions avec retrait de points	Dossier de permis annulés pour défaut de point
1993	9 677	402 917	603
1994	9 121	803 712	3 295
1995	8 992	823 055	5 213
1996	8 638	1 030 879	8 443
1997	8 540	1 067 685	10 387
1998	9 019	1 064 921	11 055
1999	8 563	1 124 419	10 548
2000	8 170	1 226 267	11 758
2001	8 253	1 236 654	13 410
2002	7 742	1 210 169	13 601
2003	6 126	1 685 560	20 967
2004	5 593	2 550 501	39 413
2005	5 318	3 590 254	54 242
2006	4 709	4 493 154	68 866
2007	4 620	5 866 802	88 698
2008	4 275	5 913 184	98 057
2009	4 273	5 927 929	92 123
Évolution 2008-2009	- 0,05 %	+ 0,2 %	- 6 %
Évolution 2002-2009	- 44,8 %	+ 390 %	+ 577 %

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

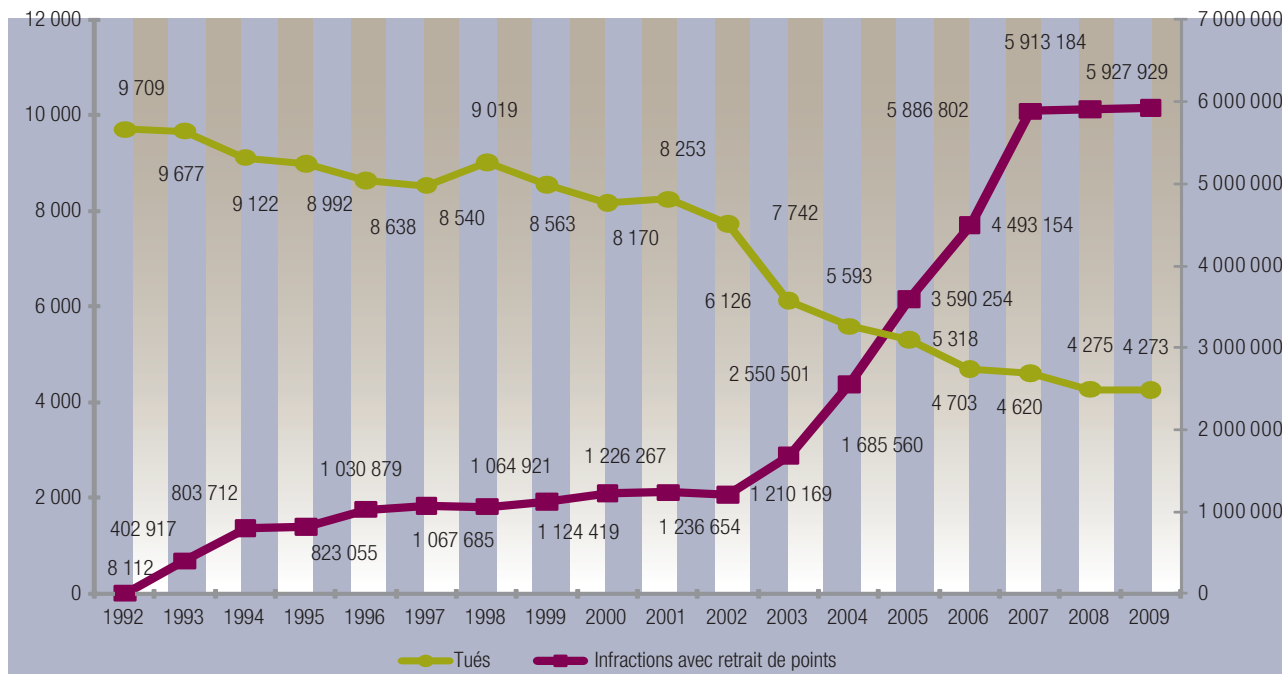
Les mesures prises notamment depuis 2002 ont produit leurs effets par une baisse sensible du nombre de morts sur les routes et se sont traduites, à contrario, par une augmentation significative du nombre de points retirés et de permis de conduire invalidés pour solde de points nul.

Le 21 décembre 2007, à l'issue d'un conseil restreint de sécurité routière, le Président de la République fixe un objectif de moins de 3 000 personnes tuées chaque année sur les routes en 2012.

Le nombre de morts sur les routes, à deux exceptions près (1998 et 2001), n'a cessé de décroître depuis 1992. Mais c'est à partir de 2002, en raison des importantes mesures de sécurité routière qui ont été prises (contrôles plus fréquents, sanctions alourdies, contrôle automatisé) que la chute est nette.

Parallèlement, le graphique représentant le nombre de points retirés aux automobilistes infracteurs, entame une progression marquée à compter de 2002, illustrant l'impact des mesures prises.

ÉVOLUTION COMPARÉE DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉS SUR LES ROUTES ET DU NOMBRE D'INFRACTIONS AVEC RETRAIT DE POINTS DEPUIS 1992



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

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 2009, 5 666 stages « permis à points » ont été organisés, soit une augmentation de 1,4 % par rapport à 2008.

Les stages en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale :

514 stages ont été répertoriés en 2008 contre 495 en 2007 (+ 4 %).

Les stages « mixtes » (regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires dits « justice » : stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale ou en peine complémentaire ou en sursis avec mise à l'épreuve) :

9 356 stages mixtes ont été recensés en 2009 soit une diminution de 6 % par rapport à 2008.

Au total, 15 536 stages se sont déroulés durant l'année 2009 (- 3 % par rapport à 2008).

Les stagiaires

Quatre profils de stagiaires sont identifiés dans les statistiques établies par les préfetures :

Les stagiaires « volontaires » :

187 471 **stagiaires « volontaires »** contre 201 303 en 2007, soit une baisse de + 7 %, 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 six 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 trois points ou plus sans perdre l'intégralité de son capital de points.

33 325 **stagiaires « obligatoires »** ont suivi ces stages contre 37 329 en 2008, soit une baisse de 11 %. 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 220 796 en 2009, en baisse de 7 %.

Les stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale :

Le nombre de ces stagiaires est de 14 718 en 2009 en hausse de 5 %.

Les stagiaires en peines complémentaires ou dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve :

10 475 stagiaires ont effectué un stage en 2009, soit une augmentation de 13 % par rapport à 2008.

Au total, 245 989 stagiaires ont bénéficié en 2009 d'une formation spécifique visant à la modification de leur comportement sur la route.

Les centres agréés

Au 31 décembre 2009, les préfetures ont fait état de 1 547 centres agréés contre 1 468 au 31 décembre 2008.

Il existe une grande variabilité dans l'activité des centres. En effet, seul un centre sur trois organise régulièrement des stages dans l'année et nombreux sont ceux qui n'en ont réalisé aucun.

Les contrôles des centres agréés :

Conformément aux dispositions de l'article R. 223-9 du Code de la route, les délégués à l'éducation routière et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ayant bénéficié d'une formation spécifique contrôlent les obligations réglementaires imposées aux centres agréés par les articles R. 223-5 à R. 223-8.

68 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.

Thèmes	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Infractions traitées	1 187 101	1 660 016	2 527 678	3 572 806	4 477 798	5 852 653	5 913 184	5 927 929
Points retirés	3 100 966	4 458 497	6 442 660	7 461 475	8 000 105	9 547 017	9 501 484	9 273 537
Permis invalidés	13 601	20 967	39 413	54 242	68 866	88 698	98 057	92 174
Rétablissement du quantum initial	847 126	896 167	825 624	815 952	1 140 305	1 431 057	1 782 391	2 352 756
Nombre de dossiers « conducteurs en période probatoire »	24 928	16 765	NS	17 393	43 283	68 037	NC	NC
Stages « stagiaires » alternatifs aux poursuites ou exécution d'une composition pénale »	407	257	175	246	336	436	495	514
Stages « mixtes » (tous types de stagiaires justice + stagiaires permis à points)	1 965	2 270	1 641	1 613	4 741	7 483	9 997	9 356
Stages « stagiaires permis à points »	1 127	1 582	3 567	5 805	6 007	5 667	5 589	5 666
Total stages	3 499	4 109	5 383	7 664	11 084	13 586	16 081	15 536
Stagiaires « permis à points » « volontaires »	21 054	35 028	67 449	99 795	134 115	169 229	201 302	187 471
« obligatoires »	8 236	8 325	NS	5 689	28 989*	31 500	37 329	33 325
Total stagiaires « permis à points »	29 290	43 353	67 449	105 484	163 104	200 729	238 631	220 796
Stagiaires « alternative ou exécution d'une composition pénale »	21 267	20 570	12 599	12 557	12 490	13 986	13 943	14 718
Stagiaires « peine complémentaire ou sursis avec mise à l'épreuve »	-	-	302	6 811	5 517	6 545	9 102	10 475
Total stagiaires « justice »	21 267	20 570	12 901	19 368	18 007	20 531	23 045	25 193
Total stagiaires « permis à points » + « justice »	50 557	63 923	80 350	124 852	181 111	221 260	261 676	245 989
Nombre de centres agréés	664	786	977	1 204	1 422	1 316	1 468	1 547
Contrôles effectués	14	12	27	39	156	105	91	68

NS : non significatif.

Source : DSCR – Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

ANALYSE DES INFRACTIONS EN FONCTION DE LEUR DATE DE COMMISSION

Les différentes analyses qui ont été faites ci-dessus concernent les infractions en fonction de la date où elles ont été enregistrées dans le fichier national du permis de conduire (FNPC).

Les analyses qui vont suivre proviennent des données du FNPC au 31 décembre 2009 en tenant compte de la date de commission de l'infraction. Comme une part non-négligeable des infractions commises en 2009 ne seront enregistrées dans le FNPC qu'en 2010, on peut considérer que les données ne sont consolidées que jusqu'en 2008.

Ces analyses sont faites après un traitement informatique par le CETE du Sud-Ouest avec la collaboration du ministère de l'Intérieur (DMAT).

Le taux d'enregistrement du FNPC

Le tableau ci-dessous présente les taux d'enregistrement du FNPC pour les principales infractions de 2006 à 2008. Le taux d'enregistrement en 2009 ne peut être présenté car en raison des délais de paiement et d'enregistrement des infractions, environ la moitié des infractions commises en 2009 étaient enregistrées au 31 décembre 2009.

Nature de l'infraction	PV dressés (source DLPAJ)			Données FNPC			Taux d'enregistrement		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Vitesse	7 103 954	7 951 342	8 945 475	4 015 655	4 405 051	4 740 457	57 %	55 %	53 %
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique – taux compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang	92 784	98 456	99 968	66 317	71 131	70 041	71 %	72 %	70 %
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique – taux supérieur à 0,8 g/l de sang	157 549	164 690	163 708	111 871	106 208	90 402	71 %	64 %	55 %
Franchissement d'une ligne continue	97 830	95 252	93 848	71 185	71 323	69 100	73 %	75 %	74 %
Usage d'un téléphone tenu en main	463 877	489 049	512 891	396 156	437 140	454 247	85 %	89 %	89 %
Circulation en sens interdit	46 773	50 258	46 018	33 430	35 100	30 436	71 %	70 %	66 %
Non-respect de l'arrêt au feu rouge fixe ou clignotant	222 687	223 612	213 481	161 670	152 078	142 453	73 %	68 %	67 %
Non-respect de l'arrêt absolu à un stop ou une intersection	145 767	142 292	141 158	99 674	100 160	100 071	68 %	70 %	71 %
Conduite sans port de la ceinture	424 671	363 678	339 424	247 961	213 628	193 295	58 %	59 %	57 %
Total	8 755 892	9 578 629	10 555 971	5 203 919	5 591 819	5 890 502	59 %	58 %	56 %

Sources : ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales (données PV et FNPC) et ONISR-CETE SO.

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. Cela signifie que l'exploitation statistique du seul FNPC permettra difficilement de mener des études comparatives des infractions entre elles, sans correction. Pour la vitesse, le taux est plus faible : cela provient vraisemblablement de procédures qui n'aboutissent pas, notamment dans le cadre du contrôle sanction automatisé (CSA), lequel représente à lui seul 89 % de PV dressés. Pour la conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l de sang, on note depuis 2006 une baisse du taux d'enregistrement, ce qui peut s'expliquer par l'allongement des procédures.

Enfin il est à noter que les infractions relatives à l'utilisation du téléphone font l'objet d'un taux d'enregistrement nettement supérieur aux autres, de l'ordre de 90 %.

Le taux d'enregistrement est en revanche assez stable pour une infraction donnée. L'exploitation du FNPC peut valablement être menée pour étudier l'évolution d'une infraction donnée.

Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2008

Le champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice est constitué par les condamnations prononcées pour délits et contraventions de 5^e classe relatives à la sécurité routière et inscrites au casier judiciaire. S'y ajoutent les compositions pénales¹ et les ordonnances pénales délictuelles². Dans la suite du document, ces différentes procédures seront désignées par le terme « 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 2007. Les données 2008 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2007 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2009 et d'une estimation de celles à venir dans les douze mois suivants. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 10 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

AVERTISSEMENT

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 :

1. 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).

2. 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 (art. 495 CPP).

- 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 ».

42 % DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES EN 2008 POUR DÉLITS ET CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE SANCTIONNENT DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2008, 289 515 condamnations ont sanctionné 364 062 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 42 % de l'ensemble des condamnations et 35 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5^e classe sanctionnés par une condamnation. Par rapport à l'année 2005, le nombre de condamnations a augmenté de 15,5 % et le nombre d'infractions sanctionnées de 13 %. Les premières données concernant l'année 2008 marquent néanmoins un certain recul par rapport à 2007 (baisse de 3,6 %).

Mises 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 59 % des condamnations prononcées et 50 % des infractions sanctionnées. Y ont été rassemblés la conduite en état alcoolique ou sous l'empire de stupéfiants, mais également les grands excès de vitesse.

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 384 euros.

- Le second groupe par ordre d'importance vise les infractions dites « papiers » qui représentent 31 % des condamnations et 38 % des infractions sanctionnées.

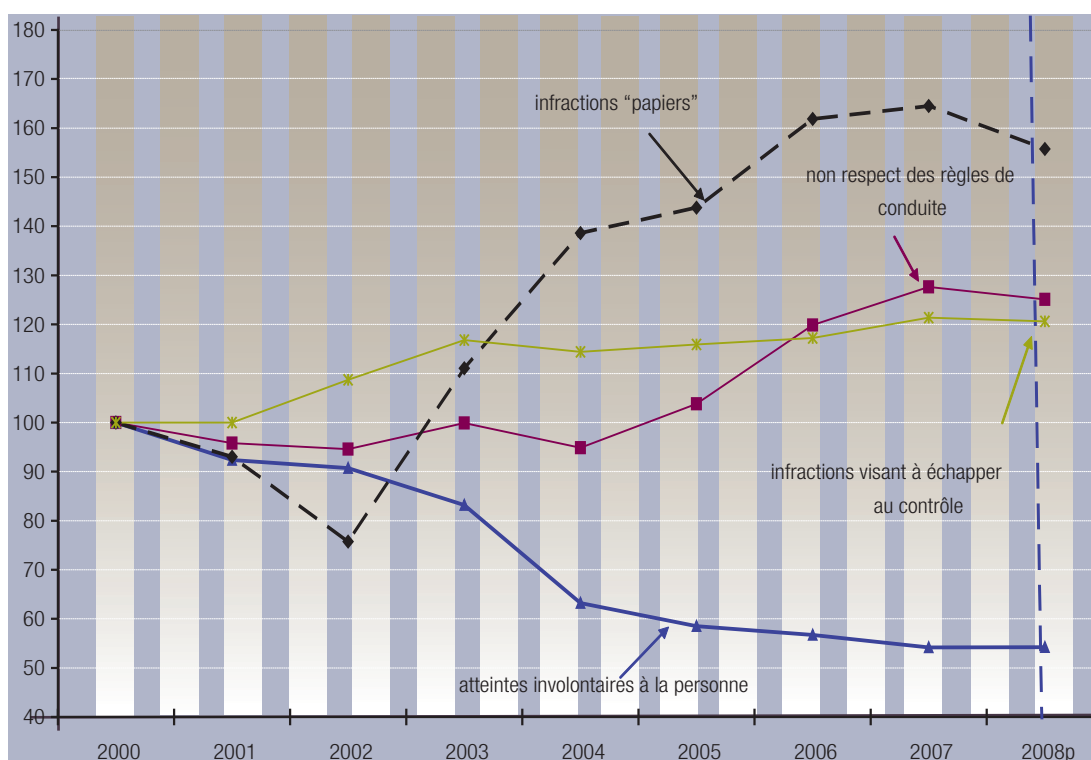
Les infractions « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré suspension du permis et le défaut de plaques. Les infractions relatives à l'absence de permis de conduire et le défaut d'assurance sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation.

La plus grande partie de ces infractions ont été « correctionnalisées » à compter de 2004

- Les 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 quatrième année consécutive avec environ 4 % des condamnations prononcées et des infractions sanctionnées.

La situation a peu changé au regard de cette répartition par rapport à 2007, (courbe 1).

ÉVOLUTION DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (INDICE 100 EN 2000)



Source : Exploitation statistique du casier judiciaire-SDSE-ministère de la Justice.

Plusieurs procédures permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Sur les 290 000 procédures, 160 000 sont des jugements du tribunal, 98 000 des ordonnances pénales et 32 000 des compositions pénales.

Les compositions pénales inscrites au casier judiciaire sanctionnent pour 74 % des conduites en état alcoolique et pour 15 % des délits « papiers ». Les ordonnances pénales se partagent pour une large part entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique (54 %) et les délits « papiers » (43 %). 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 48 % par des jugements, pour 47 % par ordonnance pénale et pour 5 % par composition pénale. Les atteintes corporelles et les infractions pour faire obstacle au contrôle sont essentiellement sanctionnées par voie de jugement.

PRÈS D'UN QUART DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES POUR DÉLITS PAR LES TRIBUNAUX SANCTIONNENT UN MANQUEMENT AUX RÈGLES DE CONDUITE

La conduite en état alcoolique domine largement le premier groupe de condamnations avec près de 150 000 condamnations, soit 4 % de moins qu'en 2007 mais sensiblement autant qu'en 2006 (*tableau 1*).

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 23 % en 2008. Ce contentieux dépasse désormais l'ensemble des vols et recels (18 %) et des atteintes volontaires à la personne (17 %) 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'emprise de stupéfiants continue de progresser et a donné lieu à 6 589 condamnations.

Le délit de grand excès de vitesse s'accroît également et atteint 14 715 condamnations en 2008 soit 6 % de plus qu'en 2007. Il reste cependant inférieur au niveau de 2004 où plus de 20 000 condamnations avaient été prononcés (soit 36 % de plus qu'en 2008).

Sur les 149 491 condamnations pour conduite en état alcoolique, 128 010 soit 86 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 21 481 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps (29 200 infractions) dont près de 4/5 relèvent de la sécurité routière : 70 % sont des infractions « papiers ».

TABLEAU 1
VUE D'ENSEMBLE DU CONTENTIEUX DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Nombre de condamnations				Nombre d'infractions sanctionnées			
	2008p	2007	2006	2005	2008p	2007	2006	2005
Toutes infractions de sécurité routière	289 515	300 338	287 806	250 688	364 062	375 105	360 612	321 657
<i>Non respect des règles de conduite</i>	170 795	175 130	164 888	142 838	180 928	184 609	173 347	150 153
Conduite en état alcoolique	149 491	156 090	150 113	125 816	157 499	163 838	157 086	131 904
<i>dont récidive de conduite en état alcoolique</i>	22 655	21 381	19 326	15 761	24 467	23 083	20 775	16 948
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	6 589	5 185	3 988	2 976	8 146	6 354	5 002	3 735
Grand excès de vitesse	14 715	13 855	10 787	14 046	15 283	14 417	11 259	14 514
<i>Atteintes involontaires à la personne</i>	11 700	11 678	12 112	12 339	12 912	12 908	13 505	13 938
Blessures involontaires avec ITT <= 3 mois en état alcoolique	2 228	2 226	2 332	2 239	2 350	2 357	2 478	2 386
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique	258	286	282	295	286	309	305	326
Homicides involontaires en état alcoolique	265	242	280	284	268	244	284	288
Blessures involontaires	8 094	8 071	8 237	8 506	9 119	9 120	9 423	9 898
Homicides involontaires	855	853	981	1 015	889	878	1 015	1 040
<i>Infractions « papiers »</i>	88 782	95 235	93 248	78 126	137 168	144 882	142 547	126 608
Conduite d'un véhicule sans permis	35 699	37 680	36 687	28 916	52 585	54 690	53 806	46 161
Conduite malgré suspension du permis	18 045	16 692	13 731	10 907	26 499	24 880	21 089	17 863
Défaut d'assurance	34 292	39 990	41 992	37 509	56 098	63 280	65 579	60 445
Défaut de plaques ou fausses plaques	746	873	838	794	1 986	2 032	2 073	2 139
<i>Infractions visant à échapper au contrôle</i>	17 052	17 431	16 872	16 592	30 938	31 128	30 068	29 726
Délit de fuite	5 256	5 820	5 896	6 231	8 285	8 839	8 927	9 338
Refus d'obtempérer	9 827	9 695	9 107	8 458	17 144	16 923	16 045	15 139
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 578	1 648	1 686	1 595	5 083	5 069	4 891	4 924
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	391	268	183	308	426	297	205	325
<i>Autres infractions de circulation routière</i>	1 186	864	686	793	2 116	1 578	1 145	1 232
Tous types d'infractions	693 400	698 073	676 107	632 931	1 027 096	1 024 190	1 000 641	951 532

Source : exploitation statistique du casier judiciaire-SDSED-ministère de la Justice.

Des peines d'amende plus fréquentes

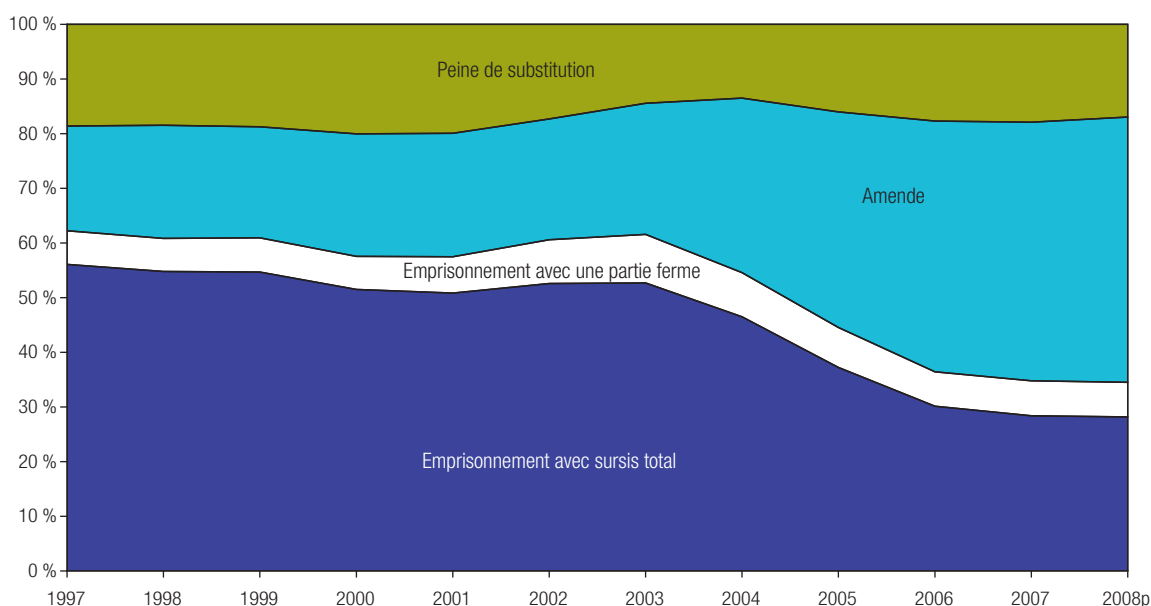
La nature des peines prononcées en 2008 prolonge la tendance observée les années précédentes. La part des amendes continue d'augmenter, passant de 46 % en 2006 à 47 % en 2007 et 48 % en 2008 (24 % en 2003), au détriment des emprisonnements avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant passer la part des peines d'emprisonnement de 30 % en 2006 à 28 % en 2008 comme en 2007 (courbe 2). 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

depuis 2006 avec environ 6 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme stable autour de 3,5 mois.

Le montant moyen des amendes est orienté à la baisse à 309 euros (320 euros en 2007).

Les autres peines sont les mesures de substitution dont la part est en légère baisse (17 % en 2008, contre 18 % en 2007). Il s'agit essentiellement de mesures restrictives du permis de conduire et de jours amende.

NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE



Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire-SDSE-Ministère de la Justice

Deux facteurs aggravent la sanction pour la conduite en état alcoolique : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées en matière de conduite en état alcoolique, la pluralité d'infractions et la récidive (tableau 2).

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (14,4 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 74,8 % des condamnations pour infractions multiples (et seulement 27,9 % des cas d'infraction unique).

En particulier, l'emprisonnement avec une partie ferme se rencontre dans près de 26,4 % des condamnations pour infractions multiples (3 % en cas d'infraction unique) avec un quantum moyen de 4 mois au lieu de 2,8 mois en cas d'infraction unique.

Les emprisonnements avec sursis total assortis d'une mise à l'épreuve ou d'un travail d'intérêt général (TIG) représentent 21 % des peines prononcées contre environ 9 % si l'infraction est unique (tableau 2). Cette augmentation des peines d'emprisonnement se fait au détriment des

amendes dont la part s'établit à 16 % au lieu de 54 % en cas d'infraction unique. Les mesures de substitution ne semblent plus très adaptées car la plus grande partie des infractions associées dans ces condamnations multiples sont des délits « papiers ».

TABLEAU 2
NATURE DES PEINES PRINCIPALES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 2008

	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	149 491	100,0	128 010	100,0	21 481	100,0	22 655	100,0
Emprisonnement	51 808	34,7	35 750	27,9	16 058	74,8	18 140	80,1
Ferme	7 353	4,9	3 391	2,6	3 962	18,4	4 079	18,0
Sursis partiel	2 509	1,7	981	0,8	1 528	7,1	1 820	8,0
<i>simple</i>	45	0,0	17	0,0	28	0,1	15	0,1
<i>probatoire</i>	2 464	1,6	964	0,8	1 500	7,0	1 805	8,0
Sursis total	41 946	28,1	31 378	24,5	10 568	49,2	12 241	54,0
<i>simple</i>	25 626	17,1	19 567	15,3	6 059	28,2	4 166	18,4
<i>probatoire</i>	15 303	10,2	11 175	8,7	4 128	19,2	7 677	33,9
TIG	1 017	0,7	636	0,5	381	1,8	398	1,8
Amende	72 335	48,4	68 900	53,8	3 435	16,0	1 751	7,7
Peines de substitution	25 143	16,8	23 219	18,1	1 924	9,0	2 762	12,2
dont :								
Suspension de permis de conduire	9 469	6,3	9 087	7,1	382	1,8	25	0,1
TIG	962	0,6	654	0,5	308	1,4	274	1,2
Jours-amendes	3 763	2,5	2 840	2,2	923	4,3	1 683	7,4
Interdiction permis de conduire	1 299	0,9	1 153	0,9	146	0,7	658	2,9
Mesure éducative	161	0,1	109	0,1	52	0,2	1	0,0
Sanction éducative	2	0,0	1	0,0	1	0,0	0	0,0
Dispense de peine	42	0,0	31	0,0	11	0,1	1	0,0

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSE – ministère de la Justice.

La récidive aggrave les peines dans une proportion similaire, la part des peines d'emprisonnement passe à 80 % ; celle des emprisonnements avec une partie ferme à 26 % ; en revanche avec 36 % des peines, les emprisonnements assortis d'un sursis total avec mise à l'épreuve ou TIG représentent une part beaucoup plus forte qu'en cas d'infractions multiples.

Les peines principales donnent une mesure incomplète des sanctions prononcées pour réprimer ces types d'infractions. En effet, d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi, une mesure restrictive du permis de conduire accompagne quasi systématiquement une peine principale (d'emprisonnement ou d'amende) et une amende s'ajoute à un tiers des peines d'emprisonnement avec sursis total simple.

Les auteurs de conduite en état alcoolique ont été jugés dans un délai moyen de 4,9 mois à comparer à près de 11 mois pour l'ensemble des délits. Le contentieux de la conduite en état alcoolique est celui qui est traité dans les délais les plus brefs. Les tribunaux ont depuis longtemps su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour conduite en état alcoolique en organisant des audiences consacrées exclusivement à ce contentieux. En 2008, la moitié des condamnations a été prononcée un peu plus de trois mois après l'infraction, et 90 % en environ dix mois.

L'ABSENCE DE PAPIERS EN RÉGLE 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 88 000 condamnations, ce type d'infraction est sanctionné directement, dans 46 000 condamnations il s'ajoute à d'autres catégories d'infractions comme la conduite en état alcoolique ou les blessures involontaires.

Depuis 2005, le nombre de condamnations sanctionnant au moins une infraction « papiers » a augmenté de 8 %, mais l'année 2008 est orientée à la baisse (- 5,3 % par rapport à 2007 à l'exception des conduites malgré suspensions qui atteint avec 26 500 infractions le niveau le plus élevé de ces dernières années). (*tableau 1*).

Les peines prononcées en 2008 dans les 88 782 condamnations sanctionnant des infractions « papiers » en infraction principale sont pour 24,6 % des emprisonnements dont 44,5 % présente une partie ferme (*tableau 3*)

Le quantum moyen est alors de 3 mois. Les amendes sont nombreuses et constituent 63 % des peines. Leur montant va de 315 euros en moyenne pour le défaut d'assurance à 466 euros pour une conduite malgré suspension du permis. Les peines de substitution sont peu nombreuses (11 %) du fait même de la nature des infractions ; elles consistent surtout en jours amendes et suspensions de permis.

La durée moyenne des procédures tourne autour de 8 mois devant le tribunal correctionnel.

TABLEAU 3
DES PEINES POUR INFRACTIONS « PAPIERS »
ET POUR INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE EN 2008

	Condamnations pour infraction « papier »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	nombre	%	nombre	%
Toutes peines principales	88 782	100,0	17 052	100,0
Emprisonnement	21 895	24,7	8 387	49,2
Ferme	9 703	10,9	2 637	15,5
Sursis partiel	782	0,9	463	2,7
<i>simple</i>	60	0,1	57	0,3
<i>probatoire</i>	722	0,8	406	2,4
Sursis total	11 410	12,9	5 287	31,0
<i>simple</i>	8 390	9,5	3 932	23,1
<i>probatoire</i>	2 010	2,3	1 044	6,1
TIG	1 010	1,1	311	1,8
Amende	56 000	63,1	5 515	32,3
Peines de substitution	9 602	10,8	2 593	15,2
dont :				
<i>Suspension de permis de conduire</i>	1 862	2,1	919	5,4
<i>Interdiction permis de conduire</i>	185	0,2	104	0,6
<i>Jours-amendes</i>	4 387	4,9	873	5,1
TIG	1 579	1,8	436	2,6
Mesures éducatives	903	1,0	450	2,6
Sanctions éducatives	30	0,0	21	0,1
Dispense de peine	352	0,4	86	0,5

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDS E – ministère de la Justice.

DES SANCTIONS SÉVÈRES POUR LES INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE

Les infractions destinées à faire obstacle à un contrôle sont : le délit de fuite, le refus d'obtempérer, le refus de vérification de l'état alcoolique ou de prise de stupéfiants ainsi que l'utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police. Au total, 17 000 condamnations visent ce type d'infractions en infraction principale, soit un chiffre en léger recul par rapport à 2007.

Comme pour les infractions « papiers » ces types d'infraction sont souvent associés à d'autres délits routiers (dans 13 886 condamnations), parfois le refus du contrôle cachant une absence de papiers. La nature des peines prononcées dans ces 13 886 condamnations à infractions multiples se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions.

Des emprisonnements sont prononcés dans 49,2 % des cas et des emprisonnements fermes dans 15,5 % des condamnations, soit un peu plus qu'en 2007. Le quantum moyen tourne autour de 4 mois. Des amendes sont prononcées dans près de 32,2 % des condamnations et les peines de substitution dans 15 %. Le montant moyen des amendes s'établit aux alentours de 350 euros et elles peuvent atteindre jusqu'à 3 750 euros (*tableau 3*).

DES ATTEINTES CORPORELLES INVOLONTAIRES EN BAISSÉ DE 5 % DEPUIS 2005

Le quatrième type d'infractions est sans doute le plus faible en nombre (11 700 condamnations), mais il regroupe les infractions routières les plus graves puisqu'il s'agit de celles qui découlent d'un accident corporel (*tableau 1*). Les condamnations pour blessures involontaires sont au nombre de 10 670 dont 2 576 par conducteur en état alcoolique (24 %). Les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 1 120 dont 265 par conducteur en état alcoolique (24 %).

La tendance à la baisse, observée depuis 2005, semble s'être interrompue en 2008.

Les atteintes aux personnes par conducteur sont traitées par les tribunaux correctionnels en 14 mois environ.

DES SANCTIONS QUI S'ALOURDISSENT AVEC LA GRAVITÉ DE L'ATTEINTE

Les sanctions prononcées pour blessures involontaires varient beaucoup selon que l'auteur était ou non sous l'emprise d'un état alcoolique. Ainsi les 8 0945 condamnés pour blessures involontaires ne présentant pas d'état alcoolique sont condamnés pour 42 % d'entre eux à un emprisonnement dont la plus grande partie s'accompagne d'un sursis total simple (*tableau 4*).

Si le conducteur était en état alcoolique au moment de l'accident (2 486 condamnations) l'emprisonnement est prononcé dans 84 % des peines, dont 5,6 % avec une partie ferme, soit plus de deux fois plus souvent que dans la situation précédente. La durée moyenne de l'emprisonnement ferme se situe entre 5 et 6 mois selon la gravité de l'atteinte.

Les amendes et les peines de substitution – essentiellement des suspensions de permis de conduire représentent respectivement 37 % et 19 % des peines. Si l'état alcoolique est avéré, l'amende et la peine de substitution ne représentent plus chacune que 9 % et 7 % des peines.

Après une période de relative stabilité de la part des emprisonnements avec une partie ferme de 1997 à 2000, les juges alourdissent les peines prononcées de 2001 à 2003 où l'on atteint la part record de 16 %. De 2004 à 2007 le taux d'emprisonnements fermes diminue régulièrement au profit du sursis total et des amendes. En 2008, il ré-augmente légèrement (*courbe 3*)

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, la quasi totalité des peines sont accompagnées d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension ou annulation du permis selon la gravité des blessures.

TABLEAU 4
NATURE DES PEINES PRINCIPALES PRONONCÉES EN 2008 POUR HOMICIDES ET BLESSURES
INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR AVEC OU SANS L'ÉTAT ALCOOLIQUE

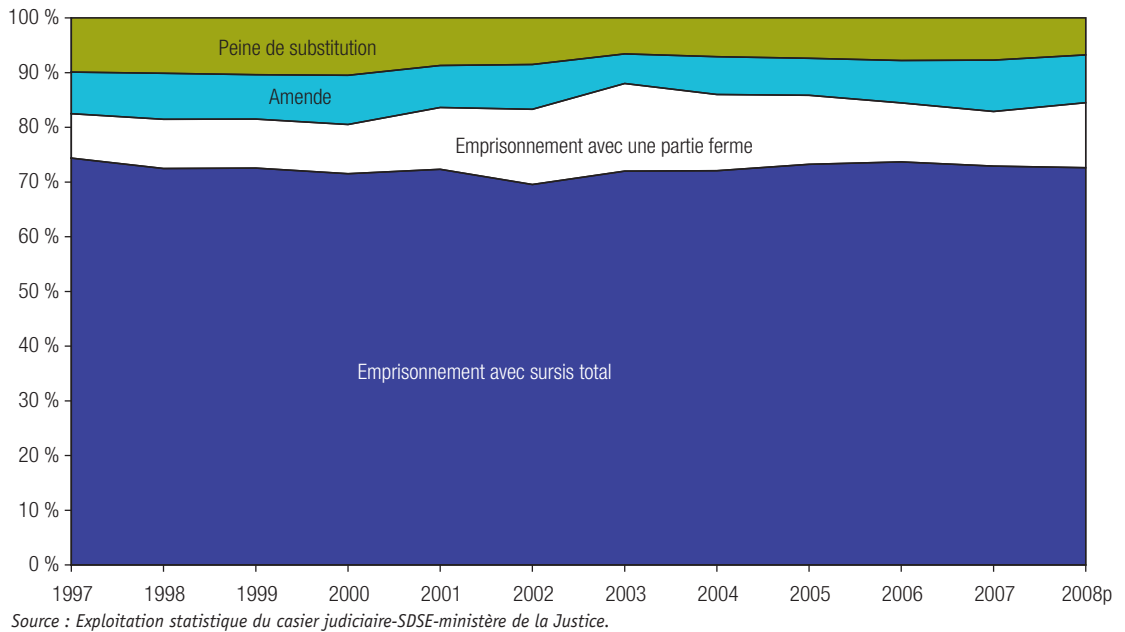
	Blessures involontaires				Homicides involontaires			
	par conducteur en état alcoolique		par conducteur		par conducteur en état alcoolique		par conducteur	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Toutes peines principales	2 486	100,0	7 165	100,0	265	100,0	854	100,0
Emprisonnement	2 092	84,2	3 001	41,9	262	98,9	802	93,9
Ferme	140	5,6	352	4,9	21	7,9	40	4,7
Sursis partiel	114	4,6	213	3,0	124	46,8	148	17,3
<i>simple</i>	98	3,9	40	0,6	58	21,9	88	10,3
<i>probatoire</i>	16	0,6	173	2,4	66	24,9	60	7,0
Sursis total	1 838	73,9	2 436	34,0	117	44,2	614	71,9
<i>simple</i>	1 405	56,5	2 163	30,2	94	35,5	592	69,3
<i>probatoire</i>	414	16,7	235	3,3	23	8,7	22	2,6
TIG	19	0,8	38	0,5	0	0,0	0	0,0
Amende	221	8,9	2 674	37,3	1	0,4	19	2,2
Peines de substitution	165	6,6	1 336	18,6	2	0,8	30	3,5
dont :								
<i>suspension de permis de conduire</i>	69	2,8	1 018	14,2	0	0,0	15	1,8
TIG	15	0,6	58	0,8	0	0,0	0	0,0
<i>Jours-amendes</i>	56	2,3	125	1,7	1	0,4	3	0,4
<i>Interdiction permis de conduire</i>	18	0,7	55	0,8	1	0,4	10	1,2
Mesure éducative	7	0,3	49	0,7	0	0,0	1	0,1
Sanction éducative	0	0,0	2	0,0	0	0,0	0	0,0
Dispense de peine	1	0,0	103	1,4	0	0,0	2	0,2

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSE – ministère de la Justice.

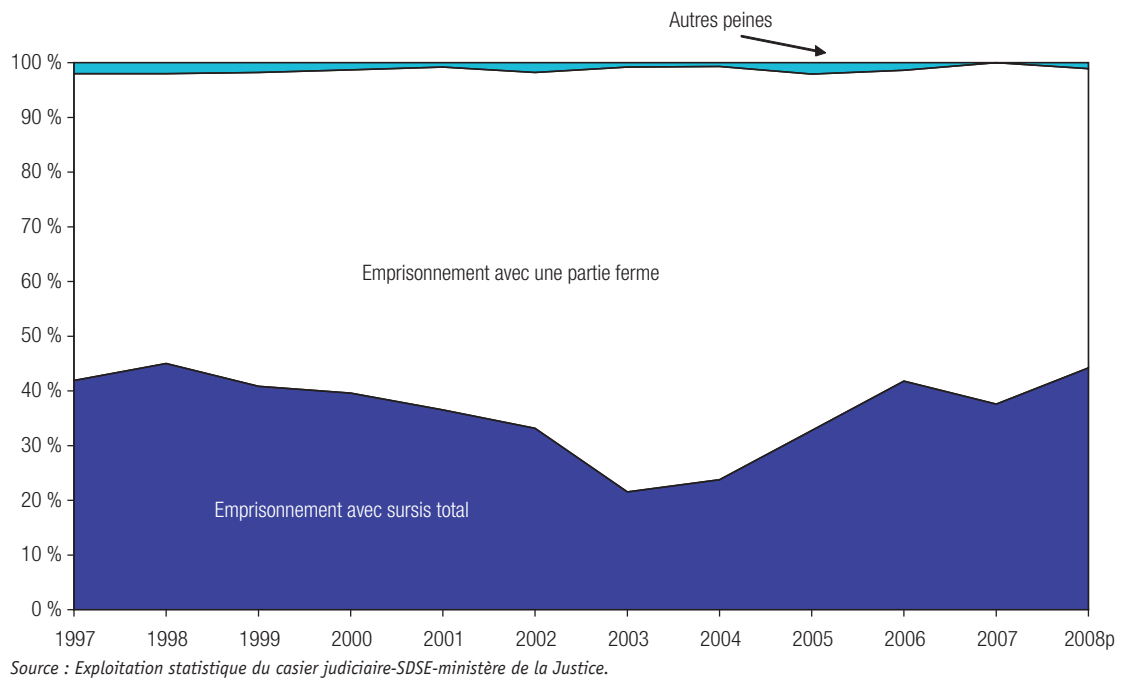
Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1 200 condamnations), l'emprisonnement est la règle puisqu'il est prononcé en moyenne dans 95 % des sanctions (88 % en 2000). La part des emprisonnements fermes et mixtes est 2,5 fois plus importante si l'auteur a provoqué l'accident sous l'empire de l'alcool (55 %) que dans le cas contraire (22 %) (tableau 4). 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 trois fois plus élevé qu'en cas de blessures : de 12 à 17 mois selon les circonstances de l'accident (9 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.

NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE



ÉVOLUTION DES SANCTIONS PRONONCÉES POUR HOMICIDES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE



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 peu 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 environ 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, 3,8 % sont mineurs, et 40 % ont entre 18 et 24 ans (comme en 2007).

Cette proportion est moins marquée pour les autres infractions « papiers » : les moins de 25 ans représentent, comme en 2007, 22 % des condamnés pour conduite malgré suspension et 34 % des condamnés pour défaut d'assurance (tableau 5).

TABLEAU 5
CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS « PAPIERS » EN 2008

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Tous condamnés	35 699	100,0	18 045	100,0	34 292	100,0
hommes	33 220	93,1	17 385	96,3	30 534	89,0
femmes	2 479	6,9	660	3,7	3 758	11,0
mineurs	1 374	3,8	0	0,0	300	0,9
18-19 ans	4 577	12,8	195	1,1	2 775	8,1
20-24 ans	9 517	26,7	3 811	21,1	8 447	24,6
25-29 ans	6 458	18,1	4 019	22,3	6 647	19,4
30-39 ans	7 510	21,0	4 872	27,0	8 307	24,2
40-59 ans	5 753	16,1	4 690	26,0	7 204	21,0
60 ans et plus	510	1,4	458	2,5	612	1,8
âge moyen	29,3 ans		33,9 ans		31,6 ans	

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSE – ministère de la Justice.

À l'inverse, les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés, les moins de 25 ans ne sont que 17 % alors que les personnes entre 25 et 40 ans représentent 43 % des condamnés.

Par contre, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'empire de stupéfiants sont très jeunes, 60 % ont moins de 25 ans (comme en 2007).

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 : 37,7 % ont moins de 25 ans (contre 29,7 % sans alcoolémie) ;
- d'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie, qui sont beaucoup plus âgés : près de 39,5 % des condamnés ont 40 ans et plus dont 12,6 % ont plus de 60 ans (tableau 6).

TABLEAU 6
CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2008

	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	%	ensemble	%
Tous condamnés	149 491	100,0	2 486	100,0	7 165	100,0	265	100,0	854	100,0
hommes	136 981	91,6	2 246	90,3	5 637	78,7	245	92,5	679	79,5
femmes	12 510	8,4	240	9,7	1 528	21,3	20	7,5	175	20,5
mineurs	261	0,2	15	0,6	89	1,2	1	0,4	6	0,7
18-19 ans	3 870	2,6	115	4,6	527	7,4	22	8,3	74	8,7
20-24 ans	21 106	14,1	505	20,3	1 432	20,0	78	29,4	179	21,0
25-29 ans	22 069	14,8	338	13,6	905	12,6	39	14,7	111	13,0
30-39 ans	38 233	25,6	644	25,9	1 429	19,9	69	26,0	169	19,8
40-59 ans	57 066	38,2	767	30,9	1 881	26,3	44	16,6	229	26,8
60 ans et plus	6 886	4,6	102	4,1	902	12,6	12	4,5	86	10,1
âge moyen	37,7		35,5		36,8		31,8		38,4	

Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSE – ministère de la Justice.

Le contentieux routier se distingue aussi par son faible taux de féminité. Si globalement les femmes sont moins représentées (moins de 8,4 %) que sur l'ensemble des délits (9,5 %) 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 (6,9 %) ou malgré suspension (3,7 %) ou encore la conduite sous l'empire de stupéfiants (3,5 %).

La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (21,3 % en cas de blessures, 20,5 % en cas d'homicide).

Il est toutefois à noter que le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'il est passé de 6 % en 2000 à 8,4 % en 2008.

Les conséquences des accidents de la route sur la santé

Depuis 1995, fonctionne le Registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône. Il s'agit, pour la première fois en Europe, d'enregistrer en continu, les lésions et le parcours hospitalier de l'ensemble des victimes d'accidents de la route sur une zone géographiquement délimitée.

Ce Registre est développé par un service de l'INRETS : l'UMRESTTE en collaboration avec les Services Incendie et Secours concernés, et avec l'Association pour le Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation dans le département du Rhône (l'ARVAC) qui anime un réseau médical de 96 services de soins de première ligne, 160 services de suite et 11 centres de convalescence. Il est « qualifié » par le Comité national des registres (nouvel agrément jusqu'en 2009).

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 50 749 victimes recensées par le Registre pour les années 2003-2008, dont la répartition par sexe et type d'utilisateur est donnée au tableau 1.

BILAN LÉSIONNEL DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Les lésions initiales de chaque victime sont codées selon l'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale*¹) version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier la région corporelle², 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).

1. D'après l'Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).

2. 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.

Les lésions élémentaires³ observées pour le plus grand nombre de victimes du Registre sont, pour chaque niveau de gravité⁴ :

– AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (9 408 victimes), contusion superficielle du cou (5 099), érosions cutanées sur tout le corps (4 908), contusion du genou (4 497), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (3 652), hématome superficiel du membre inférieur (3 303), contusion de l'épaule (3 143), hématome superficiel du thorax (2 875), plaie faciale mineure (2 266) ;

– AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inconnue (1 235), fracture simple du radius (1 112), fracture de la clavicule (1 058), du carpe ou du métacarpe (799), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée connue inférieure à une heure (699), entorse du genou (639), fracture du péroné (590), fracture de doigt (s) (561), fracture du sternum (515) ;

– AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (676), de la diaphyse tibiale (512), du cubitus (396), contusion pulmonaire unilatérale (291), fracture complexe du fémur (261), hémorragie sous-arachnoïdienne (253), fracture complexe de l'humérus (250), du bassin (201), du plateau tibial (167) ;

– AIS4 : contusion pulmonaire bilatérale (205), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre d'un côté, au plus trois de l'autre) avec hémato ou pneumothorax (116), hématome intracérébral en pétéchies (102), hématome sous-dural petit (< 50 cm³ chez l'adulte, < 25 cm³ chez l'enfant), (94), fracture complexe de la base du crâne (74), hémorragie cérébrale intraventriculaire (74), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (65), plaie majeure de rate (61), œdème cérébral modéré (56), hématome extradural petit (< 50 cm³ chez l'adulte, < 25 cm³ chez l'enfant) (47) ;

– AIS5 : œdème cérébral sévère (55), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (40), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » bilatéral (36), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre de chaque côté) avec hémato ou pneumothorax (33), hématome sous-dural volumineux (50 cm³ chez l'adulte, 25 cm³ avant dix ans, 20), hématome sous-dural bilatéral (17), contusion du tronc cérébral (15), hématome extradural volumineux (> 50 cm³ chez l'adulte, > 25 cm³ chez l'enfant, 13), hématome intracérébral petit (30 cm³ chez l'adulte) bilatéral (12) ;

– AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (22), écrasement bilatéral du thorax (8), plaie majeure de l'aorte thoracique (7), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (4), arrachement du foie (4), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et fracture (3), carbonisation (3), décapitation (2), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et luxation (2), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents sans autre précision (2), destruction massive du tronc cérébral (2).

3. Chaque lésion élémentaire est comptée une fois par victime, même si elle est présente deux fois (ex : contusion du genou à droite et à gauche).

4. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

ANALYSE DES TYPES DE LÉSION PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Pour chaque victime, on appelle MAIS le score de la lésion la plus grave.

Parmi les 50 749 victimes enregistrées, 1,0 % sont décédées, 0,2 % ont survécu avec une ou plusieurs lésion (s) critique (s) (MAIS5), 1,1 % avec une lésion sévère (MAIS4), 5,3 % avec une lésion sérieuse (MAIS3), 19,7 % avec une lésion modérée (MAIS2).

La grande majorité des victimes (72,7 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésion(s) mineure(s) (MAIS 1).

Toutes gravités confondues, les automobilistes représentent 44 % des victimes, les usagers de deux-roues à moteur 25 %, les cyclistes 14 % et les piétons 9 %.

La répartition des zones corporelles atteintes, toutes gravités confondues, est différente d'un type d'usager à l'autre (*tableau 1*). Plus de la moitié des atteintes concernent les membres pour les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues à moteur, moins d'un tiers pour les automobilistes. Le membre supérieur est particulièrement touché chez les deux-roues, motorisés ou non.

TABLEAU 1
RÉPARTITION DES RÉGIONS CORPORELLES TOUCHÉES, TOUTES GRAVITÉS CONFONDUES,
POUR LES QUATRE PRINCIPAUX TYPES D'USAGER (N = 46 775 VICTIMES – 2003-2008)

	Piéton	Vélo	Deux-roues moteur	Voiture
Tête	1 151	1 130	1 437	4 313
Face	753	1 525	845	2 396
Cou	199	227	512	4 080
Thorax	491	547	1 255	5 024
Abdomen	249	272	735	1 216
Colonne vertébrale	605	465	1 442	9 666
Membre supérieur	1 443	3 354	5 283	4 723
Membre inférieur	2 948	2 380	7 554	3 858
Peau	681	1 204	2 737	1 101

Source : UMRESTE-INRETS-Registre du Rhône, février 2010.

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 10 chez les usagers de deux-roues à moteur. L'abdomen ne représente qu'une petite part des atteintes pour les quatre types d'usagers : de 2,4 % chez les cyclistes à 3,4 % 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.

Sur la période 2003-2008, 1 044 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 (tableau 2).

Pour ce niveau de gravité, les automobilistes représentent 37 % des victimes, les usagers de deux-roues à moteur 30 %, les piétons 19 % et les cyclistes 10 %. Par rapport à l'ensemble des victimes, on constate une sur-représentation des usagers de deux-roues à moteur et des piétons.

Lorsqu'on s'intéresse à ces lésions graves, ce sont la tête (1,1 % de l'ensemble des victimes, 48 % des victimes atteintes de lésions sévères à maximales) et le thorax (respectivement 1,0 % et 44 %) qui occupent l'avant-scène, nettement devant l'abdomen (respectivement 0,2 % et 10 %) et la colonne vertébrale (0,2 % et 7 %).

TABLEAU 2
RÉPARTITION DES RÉGIONS CORPORELLES TOUCHÉES DE FAÇON SÉVÈRE À MAXIMALE (AIS4 ET PLUS),
POUR LES QUATRE PRINCIPAUX TYPES D'USAGER (N = 997 VICTIMES – 2003-2008)

	Piéton	Vélo	Deux-roues moteur	Voiture
Tête	145	67	145	187
Face	2	2	5	8
Cou	1	0	3	0
Thorax	72	31	170	215
Abdomen	18	8	48	40
Colonne vertébrale	9	7	34	28
Membre supérieur	0	0	0	0
Membre inférieur	12	2	14	12
Peau	0	0	0	4

Source : UMRESTE-INRETS-Registre du Rhône, février 2010.

Chez les piétons et cyclistes, plus de la moitié des atteintes mortelles ou potentiellement mortelles (AIS4+) se trouvent à la tête. 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 29 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur et 26 % à la tête, alors qu'ils ne comptent que pour 9 % de l'ensemble des victimes. Leur vulnérabilité est ainsi concrétisée.

Les usagers de deux-roues à moteur, qui comptent pour 25 % des victimes, sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à la colonne vertébrale (42 %) à l'abdomen (39 %) ou au thorax (34 %).

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, zone où ils sont le plus gravement touchés, ils ne comptent que pour 12 % des victimes sévèrement touchées, alors qu'ils représentent 14 % de l'ensemble des victimes. Ce phénomène est encore plus accentué pour les patineurs.

HOSPITALISATIONS

Sur la période 2003-2008, 15 % des victimes ont été hospitalisées. Parmi elles 1,6 % sont décédées.

La durée d'hospitalisation est connue pour 92 % des victimes hospitalisées. Elle est de un jour pour 28 % des victimes hospitalisées, entre 2 et 6 jours pour 40 %, entre 7 et 30 jours pour 22 % et plus de 30 jours pour 10 % des victimes hospitalisées. Sont exclues du calcul de la durée d'hospitalisation, les victimes pour lesquelles le parcours est complexe (plusieurs retours à domicile), qui sont perdues de vue (transférées dans d'autres départements) ou encore hospitalisées.

DÉCÈS

La létalité (nombre de personnes tuées rapporté aux victimes) est à 1,0 %. Elle augmente régulièrement avec l'âge à partir de quinze ans : chez les moins de quinze ans 0,2 % des victimes sont décédées, chez les 15-24 ans 0,7 %, et chez les 85 ans et plus 7,7 %.

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, 1,6 % pour les occupants de poids-lourds, 1,4 % pour les occupants de camionnettes, 1,0 % pour les usagers de deux-roues à moteur ainsi que les automobilistes, et 0,4 % pour les cyclistes.

Sur la période 2003-2008, 509 victimes sont décédées des suites de leur accident.

Parmi les 385 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès (au moins une lésion AIS4+), 15 % sont atteints d'au moins une lésion mortelle d'emblée (AIS6), plus de quatre fois sur dix à la tête, plus d'une fois sur quatre au thorax, une fois sur quatre à la colonne vertébrale, moins d'une fois sur dix à l'abdomen.

Les autres victimes décédées sont atteintes d'une ou plusieurs lésion(s) critique(s) AIS5 (45 %), ou seulement d'une ou plusieurs lésion(s) sévères AIS4 (40 %).

Pour 75 % des victimes tuées, le décès est survenu immédiatement sur les lieux de l'accident. Les victimes décédées après hospitalisation avaient été admises principalement dans l'un et/ou

l'autre des services suivants : réanimation (83 %), neurologie (23 %) ou chirurgie (8 %) et plus rarement dans un service de rééducation (5 %), ou de médecine (2 %). Une victime peut avoir été hospitalisée dans plusieurs services avant de décéder.

Le décès survient principalement dans un service de soins intensifs ou de réanimation (6 décès sur 10).

SÉQUELLES

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir, dès l'admission, les séquelles probables. Un indice couplé à l'AIS fournit un niveau de déficience prévisible à un an.

Pour les déficiences mineures ou modérées, cet indicateur n'a pas de qualité prédictive au niveau individuel, la récupération dépendant de nombreux facteurs autres que la lésion initiale elle-même. Les constructeurs de l'indice estiment que la prévision est valable pour 80 % des cas au moins.

Par contre, pour les hauts niveaux de handicap, dus à des lésions telles que la destruction de structures anatomiques, le niveau de fiabilité de la prévision est élevé. Par analogie avec l'AIS, le code IIS a six niveaux de gravité (et un niveau 0 pour les lésions sans séquelles prévisibles) prenant en compte la mobilité, les aspects cognitif, esthétique, sensoriel, sexuel/reproductif et la douleur. Les lésions élémentaires les plus fréquemment observées⁵ chez les 50 240 survivants pour chaque niveau de gravité sont :

- IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (9 408 victimes), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (2 044), perte de connaissance antérieure à l'admission, de durée inconnue (1 235), étirement de la colonne vertébrale dorsale sans fracture ni luxation (1 198), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inférieure à une heure (697), fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (649) ;
- IIS2 : fracture complexe du bassin (167), hématome intracérébral en pétéchies (92), fracture du calcanéum (71), fracture de l'astragale (57), œdème cérébral modéré (49), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (47), contusion cérébrale petite (<30 cm³, déplacement du plan médion < 5 mm, 38), fracture de l'articulation sacro-iliaque (35), fracture complexe de la voûte crânienne (30), contusion cérébrale multiples bilatérales (29),
- IIS3 : luxation du genou (141), hémorragie cérébrale intraventriculaire (33), hématome intracérébral sans précisions (25), rupture complète du ligament croisé postérieur du genou (21), hématome intracérébral petit (< 30 cm³ ou quatre centimètres de diamètre pour un adulte, < 15 cm³ ou deux centimètres pour un enfant de moins de dix ans) (20), luxation du genou sans atteinte articulaire (20), amputation en-dessous du genou (15) ;
- IIS4 : hématome sous-dural petit (< 50 cm³ pour un adulte, < 25 cm³ pour un enfant) (83), hématome sous-dural de taille non précisée (27), hématome intracérébral petit (< 30 cm³ chez

5. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

l'adulte (10), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète et fracture (9) ;

IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (33), hématome sous-dural bilatéral (7), hématome sous-dural volumineux (5), contusion de la moelle épinière avec signes neurologiques permanents, niveau C4 ou au-dessous avec fracture (2), avec luxation (2), plaie de la moelle épinière avec signes neurologiques permanents, niveau C4 ou au-dessous avec fracture et luxation (2),

– IIS6 : contusion du tronc cérébral (9), lésion hémorragique du tronc cérébral (3), lésion axonale diffuse du tronc cérébral (1).

Outre les victimes décédées (1,0 %), 17 633 personnes (34,8 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS 1 ou 2), et 495 (1,0 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS 3 ou plus).

Pour les séquelles graves, les usagers de deux-roues à moteur représentent 33 % des victimes, les automobilistes 30 %, les piétons 20 % et les cyclistes 10 %.

Les hommes représentent plus de 7 porteurs de séquelles lourdes sur 10 (359). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, représentant même 86 % des cyclistes concernés et 88 % des usagers de deux-roues à moteur. La plupart des hommes qui garderont des séquelles étaient à deux-roues motorisé (40 %), puis en voiture (26 %) et à pied (15 %). En revanche les femmes touchées par les séquelles lourdes étaient plutôt en voiture (41 %), puis à pied (29 %) et à deux-roues motorisé (14 %).

Plus de la moitié (54 %) des hommes qui garderont des séquelles lourdes sont âgés de moins de 30 ans, et presque le quart (24 %) de moins de 20 ans, (respectivement 51 % 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 65 ans et plus il est de 0,4.

Au total on a 97 handicapés pour 100 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 (*tableau 3*). La tête est la première région touchée (0,5 % des victimes survivantes), puis les membres inférieurs (0,4 %).

Pour les séquelles à la tête, 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 deux-roues, motorisés ou non, sont particulièrement exposés pour les membres inférieurs. Il s'agit de dégâts des grosses articulations ou d'amputations. Leur gravité est cependant d'un niveau moindre que les séquelles attendues pour la tête et la colonne.

TABLEAU 3
RÉPARTITION RE PRINCIPAUX TYPES D'USAGER (N = 997 VICTIMES – 2003-2008)

	Piéton	Vélo	Deux-roues moteur	Voiture
Tête	65	24	63	73
Face				
Cou				
Thorax			1	
Abdomen		1	1	
Colonne vertébrale	6	5	25	14
Membre supérieur			3	3
Membre inférieur	25	21	77	61
Peau				

Source : UMRESTE-INRETS-Registre du Rhône, février 2010.

Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

Les séquelles médullaires (0,1 % de l'ensemble des victimes, atteintes de tétraplégies ou paraplégies) touchent surtout les usagers de deux-roues à moteur et les automobilistes.

AUTRES ÉLÉMENTS D'ANALYSE

Type de trajet

Ce renseignement est connu chez 85 victimes sur 100.

Tous âges confondus, une victime sur cinq a été accidentée lors d'un trajet lié au travail : trajet domicile-travail ou mission professionnelle (24 % lorsqu'on a l'information).

Parmi les victimes âgées de 20 à 59 ans, les blessés lors d'un accident de trajet domicile-travail comptent pour 21 % des victimes chez les hommes et 24 % chez les femmes (respectivement 26 % et 29 % lorsqu'on a l'information), alors que les victimes d'accident de travail proprement dit (mission professionnelle) représentent 7 % des hommes et 4 % des femmes (respectivement 8 % et 5 %).

En trajet domicile-travail les femmes sont blessées 3 fois sur 4 en voiture, ce n'est le cas que de 42 % des hommes, qui se blessent aussi souvent (dans 38 % des cas) sur un deux-roues motorisé.

En mission professionnelle aussi, les femmes étaient majoritairement en voiture (64 %), alors que les hommes ont été accidentés en voiture moins de 4 fois sur 10, en poids-lourd ou véhicule utilitaire dans un peu moins de 3 cas sur 10, et presque 2 fois sur 10 à deux-roues motorisé.

Différences entre sexe

En effectifs comme en incidences, les risques de décès, handicap lourd et handicap léger concernent plus les hommes que les femmes (*tableau 4*). Le rapport d'incidences entre hommes et femmes est de 1,8 toutes gravités confondues sur la période 2003-2008. Il est d'autant plus élevé que la gravité est importante : 2,8 pour la mortalité et 2,9 pour les séquelles lourdes, 2,2 pour les lésions sans séquelles.

Il est le plus faible pour les séquelles légères (1,3), essentiellement en raison de la fréquence de l'étirement de la colonne cervicale (coup du lapin), qui touche 28 % des femmes contre 13 % des hommes, tous usagers confondus.

31 %, mais leur incidence a tout de même baissé (*tableau 5*) en raison de la baisse globale des effectifs.

CONCLUSION

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures depuis 1996.

Entre les deux périodes 1996-2001 et 2003-2008, une baisse de 21 % 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 44 %), devenant minoritaire, tandis que celle des usagers de deux-roues à moteur a augmenté (de 18 à 25 %), surtout chez les hommes (25 % à 33 %).

Les hommes sont toujours les plus nombreux, et les plus gravement touchés, représentant 63 % des victimes toutes gravités confondues, 72 % des tués, 73 % 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 100 tués dans un accident de la route, 97 autres victimes garderont des séquelles lourdes.

L'année 2008, dernière année disponible du Registre, montre une nette baisse des effectifs, toutes gravités confondues, (- 10 % par rapport à la moyenne annuelle de la période 2003-2007). L'effectif annuel est le plus faible observé depuis le début du Registre : 7 720 victimes. piétons et automobilistes sont en baisse (respectivement 19 et 13 %), tandis que les usagers de deux-roues restent à un niveau stable. Chez les hommes les usagers de deux-roues à moteur sont, pour la deuxième année et de façon encore plus marquée, plus nombreux que les automobilistes. Les morts ont atteint l'effectif annuel le plus bas observé depuis le début du Registre (n = 57, contre 150 en l'an 2000).

TABLEAU 4
RÉPARTITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER ET SEXE

Types d'usager	Hommes		Femmes		Total <i>dont 3 de sexe inconnu</i>	
	n	%	n	%	n	%
Piéton	2 445	7,7	2 317	12,3	4 762	9,4
Voiture*	10 674	33,4	11 535	61,4	22 209	43,8
<i>dont conducteur</i>	7 947	24,9	7 505	40,0	15 452	30,4
<i>dont passager</i>	2 483	7,8	3 784	20,1	6 267	12,3
Camion	357	1,1	18	0,1	375	0,7
Car/bus	174	0,5	357	1,9	531	1,1
Camionnette (VU)	353	1,1	87	0,5	440	0,9
Deux-roues motorisé	10 689	33,4	1 825	9,7	12 514	24,7
Vélo	5 554	17,4	1 736	9,2	7 290	14,4
Patins, planche	992	3,1	581	3,1	1 573	3,1
Autre ou inconnu**	730	2,3	322	1,7	1 052	2,1
Total	31 968	100,0	18 778	100,0	50 746	100,0

*dont 52 voitures.

* NB. : pour 2,0 % des automobilistes on ignore le statut de conducteur ou passager.

**dont 231 inconnus, 439 trottinettes, 220 quads, 61 tracteurs ou engins, 32 trams, 14 karts, 11 fauteuils roulants...

Source : données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation 2003-2008, n = 50 749 victimes.

TABLEAU 5
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	2003-2008	7,7	7,5	202,1	451,5
	1996-2001	12,9	7,7	245,3	611,9
Femmes	2003-2008	2,7	2,6	153,9	203,2
	1996-2001	4,1	2,5	183,8	305,2

Source : registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2001 et 2003-2008, INRETS-ARVAC, n = 115 061 victimes.

Annexes

Études et recherches

Sont inventoriés ci-dessous les travaux d'études et de recherche réalisés en 2009 dans le domaine de la sécurité routière et financés par le MEEDDM, dont une partie dans le cadre du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Ces travaux ont été menés par les organismes publics d'études et de recherche suivants : l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA), le Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC), ainsi que l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR). La Fondation sécurité routière (FSR), cofinancée à 49-51 % par l'État avec différents organismes privés, a également été prise en compte. D'autres laboratoires ou bureaux d'études (notamment privés) participent à l'effort de recherche en accidentologie – ou plus globalement dans le champ de la sécurité routière – sans que leurs travaux soient inventoriés ici.

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 la Mer (MEEDDM), 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 4^e 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.

www.predit.prd.fr

Activités du PREDIT en matière de sécurité routière en 2009

En 2009, le groupe opérationnel 2 (GO2) du Predit 4, « Qualité et sécurité des systèmes de transport », a lancé son premier appel à propositions sur le thème de l'« Économie de la sécurité routière ». Cet appel faisait suite à un travail de rassemblement de la communauté de recherche sur ce thème, par l'écriture d'un livre blanc et d'un appel en 2007, puis de plusieurs séminaires de recherche en 2008.

L'année 2009 a aussi vu le lancement de séminaires annuels de suivi et de valorisation des projets financés dans le cadre du GO2, avec notamment des séminaires sur les aides à la conduite, sur les usagers vulnérables et la santé, ou encore sur la gouvernance de la sécurité routière.

Enfin, le groupe a poursuivi ses actions en relation avec l'international, avec le lancement d'un nouveau groupe « Eranet-Transports » sur le thème de la sécurité routière.

Économie de la sécurité routière

ICASES : Comparaison internationale sur les systèmes de contrôle automatisé de la vitesse. *Carnis, INRETS. 2009 (Financement : DRI).*

ATSERR : Approche territoriale et socio économique du risque routier. *Fleury, D., INRETS, Saint-Gérard, T., Université de Caen. 2009 (Financement : DRI).*

ISOMERR : Comparaison Rhône-Alpes Catalogne : Les pratiques de mobilité et risques d'accidents routiers des ménages : inégalités sociales, culturelles et territoriales en France et en Espagne. *Haddak, M., UMRESTTE. 2009 (Financement : DRI).*

LUCOS : Lutte contre les prises à contresens. *Dik, R., CETE de l'Ouest. 2009 (Financement : DRI).*

ESPARR-ECO : Dommages économiques et sociaux des accidents corporels de la circulation : une approche par la victime, à partir des données de la cohorte ESPARR. *Hours, M., UMRESTTE – INRETS. 2009 (Financement : DSCR).*

Usagers vulnérables

Subvention pour le colloque COPIE, sur la sécurité des piétons. *Granié M-A., INRETS. 2009 (Financement : DRI).*

Biomécanique

CCAR : Critère de blessure de la colonne cervicale sous choc arrière. *Willinger, R., Université de Strasbourg. 2009 (Financement : DRI).*

Sécurité routière et design

Design, Transport et Mobilité. *Boutin, A-M., APCI. 2009 (Financement : DRI).*

Psychologie du conducteur, comportement de conduite

Clôture du projet PREDIT DACOTA et organisation d'une Journée spécialisée « Défauts d'attention au volant : premier bilan et nouvelles perspectives de recherche », le jeudi 26 novembre 2009 à Lyon.

Attention et somnolence au volant

ATLAS : Impacts des inattentions sur la conduite automobile : approche multidisciplinaire – psychologie cognitive, neurophysiologie, épidémiologie, mathématiques. *Gabaude C., INRETS. 2009 (Financement : ANR).*

Technologies pour la sécurité routière

SPEEDCAM : Limitation de vitesse. *Nashashibi, F., ARMINES. 2009 (Financement : ANR).*

ABV : Automatisation Basse Vitesse. *Glaser, S., INRETS. 2009 (Financement : ANR).*

SAGILLIS (Safe And Green Intelligent Leds Lighting Systems) : étude de faisabilité système d'éclairage intelligent à LED. *2009 (Financement : MinEIE).*

SURVIE (Sécurité des usagers de la route et visibilité) : approche systématique des situations dégradant la visibilité du conducteur. 2009 (Financement : MinEIE).

ARPOD (Architecture Radar pour une Protection OmniDirectionnelle) : pare-choc intelligent. 2009 (Financement : MinEIE).

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 17 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 véhicule-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.

www.inrets.fr

Épidémiologie

Bonduelle Y (sous la présidence de) et groupe de travail dont Laumon B. 2009 Installation des éthylotests anti-démarrage (EAD) dans les autocars et prévention des addictions en transport routier de voyageurs, *Conseil National des transports*, pp. 72.

Bouffard, E. (sous la direction de Martine HOURS). 2009 Le retour au travail après un accident de la route : facteurs associés à une reprise tardive. Une analyse de la cohorte ESPARR. In *Médecine du Travail*, p. 125. Lyon : Université Claude Bernard Lyon I.

Javouhey, E., Laumon, B., Rongieras, F., Chiron, M., Ndiaye, A. Verney, M. 2009 Organisation du 1^{er} Colloque du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation : intérêt, résultats et perspectives. Lyon, Hôtel Dieu.

Laborey, M. (sous la direction de S Lafont). 2009 Analyse prospective des performances cognitives en lien avec le risque d'accident de la circulation routière, au sein de la cohorte 3C-Bordeaux, p. 72 : Mémoire de Master Professionnel Biostatistiques – Université Bordeaux 2.

Lapostolle, A., Gadegbeku, B., Ndiaye, A., Amoros, E., Chiron, M., Spira, A. Laumon, B. 2009 The burden of road traffic accidents in a french departement : the description of the injuries of recent changes. *BMC Public health* **9**, 386.

Laumon B (coordonateur national pour la France). 2009 Global status report on road safety, time for action, p. 287 p : World Health Organization Ed.

Laumon B (sous la direction de). 2009 Le registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière. Rapport d'activité 2008, p. 21.

Laumon B (sous la responsabilité de). 2009 Objectif 94 : Traumatismes liés à la violence routière. *L'état de santé de la population en France, Indicateurs associés à la loi relative à la politique de santé publique en 2008*, p. 266-269. Paris : La Documentation française.

Laumon, B., Amoros, E., Gadegbeku, B., Chiron, M., Martin, J. L. Ndiaye, A. 2009 Blessure, handicap et accident de la route : quelques enseignements du registre du Rhône. *Actualité et dossier en santé publique* **66**, 5-7.

Martin, J. L. Lardy, A. 2009 Rear occupant protection in passenger cars estimated from police reports : Rapport 0906, INRETS/UMRESTTE.

Martin, J. L. Lardy, A. 2009 Rear occupant protection in passenger cars estimated from the Road Accident Rhône Trauma Registry : rapport 0905, INRETS/UMRESTTE.

Martin, J. L. Lardy, A. 2009 Rear occupant protection in passenger cars estimated from the Road Accident Rhône Trauma Registry and corresponding police reports : rapport 0907, INRETS/UMRESTTE.

Moskal, A. (sous la direction de B Laumon et J. L Martin). 2009 Épidémiologie du traumatisme routier chez les deux-roues motorisés : thèse de doctorat – Spécialité Épidémiologie et Santé Publique – de l'Université Claude Bernard Lyon 1.

Ndiaye, A. Chiron, M. 2009 Thorax vulnerability of elderly female car users reported by the road accident field, tasks 1.1 and 1.2 : Final report Convention INRETS-TOYOTA.

ESPARR – Étude de Suivi d'une Population d'Accidentés de la Route dans le Rhône. Constitution et suivi d'une cohorte prospective

Hours M., Bernard M., Charnay P., et al. Functional outcome after road-crash injury : Description of the ESPARR victims cohort and 6-month follow-up results. *Accident Analysis & Prevention* **2010** 10 February ; **42** : 412-21.

Amoros E, Chiron M, Thélot B, Serre T. Papon F, Tasseau F, (comité scientifique), Actes de la journée spécialisée « vélo et casque », 28 mai 2009, INRETS Lyon-Bron, rapport UMRESTTE n° 0908.

Amoros, E., Chiron, M., Ndiaye, A. and Laumon, B., « Cyclistes Victimes d'Accident (CVA), partie 1 : caractéristiques et bilan lésionnel. » Rapport UMRESTTE n° 0911, 2009.

Amoros, E., Chiron, M., Ndiaye, A. and Laumon, B., « Cyclistes victimes d'accident (CVA). Partie 2 : Études cas-témoins ; Effet du casque sur les blessures à la tête, à la face et au cou. » Rapport UMRESTTE n° 0912, 2009.

Amoros, E., Supernant, K., Guérin, A. and Chiron, M., « Cyclistes victimes d'accident (CVA). Partie 3 : Enquête d'utilisation du casque et des équipements de visibilité. » Rapport UMRESTTE n° 0913, 2009.

Ndiaye A, Chambost M, Chiron M. The fatal injuries of car drivers. *Forensic Science International*. 2009, **184**, 21-27.

E Javouhey, A.C. Guérin, J.-L. Martin, D. Floret, M. Chiron and the SERAC group. Management of severely injured children in road accidents in France : impact of the acute care organization on the outcome. *Pediatric Critical Care Medicine*. Volume : 10 Issue : 4, page : 472-8, 2009.

Constant A, Salmi LR, Lafont S, Chiron M, Lagarde E, Road casualties and changes in risky behaviour in France between 2001 and 2004 among participants in the Gazel cohort., *Am J public health*, 2009. Volume : 99 Issue : 7, page : 1247-53 Year : 2009.

Lapostolle A, Gadegbeku B, Ndiaye A, Amoros E, Chiron M, Spira A, Laumon B, The burden of road traffic accidents in a French Departement : the description of the injuries and recent changes, *BMC Public Health* 2009, 9 : 386.

Accidentologie qualitative

Naing C., Kirk A., Van Elslande P., Schick S., Hill J., (2009). An Analysis of Speed. Related UK Accidents Using a Human Functional. Failure Methodology. NHTSA, 21 st ESV. Conference, 15-18 June 2009, Stuttgart, Germany, n° 09-0293, 14 pages.

Van Elslande P., (2009). What needs and constraints for safety functions ? A human-centred investigation from in-depth accident data. Association for the Advancement of Automotive Medicine. r Annual AAAM Conference 2009, 4-7 October 2009, Baltimore, USA – *Anal. of Advances in Automotive Medicine*. Vol. 53, p. 2.

Van Elslande P., Jaffard M., Fouquet K., Fournier J-Y., (2009). De la vigilance à l'attention... Influence de l'état psychophysiologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents. Collection INRETS, Coll. Rapport INRETS n° 280, 134 pages.

Van Elslande P., (Ed). (2009). Les deux-roues motorisés : nouvelles connaissances et besoins de recherche. Actes du colloque international, 5 et 6 mars 2009, Marseille. Coll. Actes INRETS n° 122, 292 pages.

Psychologie du conducteur, comportements de conduite, ergonomie des systèmes

Granié M-A., (2009). Sex differences, effects of sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among adolescent pedestrians. *Safety Science*, vol. 47, n° 9, 1277-1283.

Meskali M., Berthelon C., Marie S., Denise P., Bocca M-L., (2009) Residual effects of hypnotics drugs in aging drivers submitted to simulated scenarios of accidents : an exploratory study. *Psychopharmacology*, 207 (3), 461-467.

Ragot I, Munduteguy C., (2009). Étude des déterminants psychologiques du risque routier des deux-roues à moteur : une approche interactive entre conducteurs de deux-roues et automobilistes. Synthèse 2009. Convention INRETS/Fondation MAIF projet 02/09/2005, 5 pages.

Bellet T., Bailly-Asuni B., Banet A., and Mayenobe P., (2009). A theoretical and methodological framework for studying and modelling drivers' mental representations. *Safety Science* 47 (9), p. 1205-1221.

Regan M., and Richardson J., (2009). Planning and Implementing Field Operational Tests of Intelligent Transport Systems : a Checklist derived from the EC FESTA Project. *IET Intelligent Transport Systems journal* 3 (2), p. 168-184.

Rogé J., and Gabaude C., (2009). Deterioration of the useful visual field with age and sleep deprivation : insight from signal detection theory. *Perceptual and Motor Skills* 109, p. 270-284.

Rogé J., Otmani S., Pébayle T., and Muzet A., (2009). Effect of a short nap on the alertness of young drivers : repercussion on the perception of motorcycles according to extent of the useful visual field of the driver. *Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour* 12 (2), p. 143-154.

Rogé J., and Pébayle T., (2009). Deterioration of the useful visual field with ageing during simulated driving in traffic and its possible consequences for road safety, *Research in Ergonomic Psychology in the transportation field in France*. *Safety Science* 47 (9), p. 1271-1276.

Pereira M., Hamama H., Dapzol N., Bruyas M.-P. and Simões A., (2009). Simultaneous Interaction with In-Vehicle Systems : Comparison among three groups of drivers. *IET Intelligent Transport Systems journal* 3 (4), p. 369-378.

Rogé J., Ferretti J., and Devreux G., (2010). Sensory conspicuity of powered two-wheelers during filtering manoeuvres, according to the age of the car driver. *Le travail Humain* 73 (1), p. 7-30.

Co-organisation INRETS/SAFER de la première conférence internationale sur la distraction et l'inattention du conducteur, les 28 et 29 septembre 2009 à Göteborg en Suède.

Politique de sécurité routière

Guilbot M., (Ed). (2009). Sécurité routière et réseaux institutionnels locaux. Actes des séminaires du département Mécanismes d'accidents. Volume 2 Coll. Actes INRETS n° 111, 162 pages.

Guilbot M., (2009). Aspects juridiques des aides au respect de la règle (AJAR). Rapport intermédiaire 2009 Convention DSCR/INRETS n° 004167, 53 pages + annexes.

Acceptabilité sociale, professionnelle et politique de l'automatisation du contrôle des infractions au Code de la Route : enquête en Loire-Atlantique : données préparatoires, 60 pages, *Eyssartier C., et Hamelin F.*, (financement DSCR).

« Le contrôle automatisé en Loire-Atlantique : discussions croisées de professionnels et de non-professionnels de la sécurité routière », *Eyssartier C., et Hamelin F.*, communication lors du séminaire : « les politiques de sécurité routière : enjeux publics et société civile », organisée par le Centre Nantais de Sociologie, Nantes, le 16 octobre 2009.

« *Retour vers le futur !* Les transformations de la politique française de recherche en sécurité routière au regard du cas anglais », *Hamelin F., et Kletzlen A.*, Communication présentée dans le cadre de la section thématique n° 24 (Les politiques de recherche : entre traditions nationales et tournant néo-managérial ?) du 10^e Congrès de l'Association Française de Science Politique, Grenoble, les 8-9 septembre 2009. (financement ANR PREDIT TSFA 2007) mis en ligne le 27 août. URL : <http://www.congresafsp2009.fr/>.

Économie de la sécurité routière

Projet ISOMERR-Jeunes : Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes. Rapports de convention DRI-INRETS, subvention n° 07MTS055.

Haddak M., Pochet P., et al. (2009). Rapport intermédiaire n° 1 « État de l'Art ».

Haddak M., Pochet P., et al. (2009). Rapport intermédiaire n° 2 « Études pilotes ».

Inégalités socio-spatiales de risque routier et mobilité à l'adolescence.

Haddak M., Pochet P., Licaj I., Vari J., Mignot D., 46^e Congrès de l'Association de Science Régionale De langue Française (ASRDLF). Clermont-Ferrand, 6-8 juillet 2009*in press : 18 pages.

« Le contrôle automatisé de la vitesse en France et en Grande-Bretagne. Deux régimes de régulation des vitesses distincts ? » in Robert Delorme et Sylvain Lassarre, Les régimes français et britannique de régulation du risque routier, *La vitesse d'abord*, Les collections de l'INRETS n° 57, 2009, p. 201-232.

« Automated Speed Enforcement : What The French Experience Can Teach Us », Proceedings of the 2009 Australasian College Road Safety Conference : Road Safety 2020 : Smart Solutions, Sustainability, Vision, 5-6 November 2009 Peer-Reviewed Paper, Duxton Hotel, Perth, Western Australia, p. 1-11.

« Une analyse économique du dispositif de contrôle automatisé de la vitesse en France », Proceedings of the 19th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference, Saskatoon, Saskatchewan, 8-10 June 2009, Peer-Reviewed Paper, p. 1-17.

« L'automatisation des contrôles de vitesse, les nouvelles technologies et le gendarme », *Futuribles*, Analyse et Prospective, n° 353, juin 2009, p. 25-37.

Sécurité des infrastructures

Brenac T., (2009). Common before-after accident study on a road site : a low-informative Bayesian method. *European Transport Research Review*, vol1, n3, p. 125-134.

Fleury D., Peytavin J-F., Alam T., Godillon S., Saint-Gerand T., Medjkane M., Blondel C., Bensaid K., Millot M., (2009). Disparité des Espaces du Risque Routier. Rapport final 2009. Convention INRETS/DRI, PREDIT GO2, N° 07 MTS 035 et N° 07 MTS 036, 216.

Biomécanique

Serre T., Thollon L., Cesari D., Martin J.-L., Masson C., Perrin C., Moskal A., Godio Y., Llari M., Bidal S., Delcroix F., Njilie F., Deroaldes O., Dufour F., Maillard H., (2009). Projet « PROMOTO » Amélioration de la Protection des Motocyclistes par un gilet avec Airbag Intégré. Rapport final 2009 Rapport sur Convention ANR/PREDIT/INRETS, 88 pages.

The effects of posture on the position and shape of abdominal and thoracic organs. Beillas P., Lafon Y., Smith F.W., (2009), *Stapp Car Crash Journal* 53 : 127-5.

Characterization of human rib cage behaviour under dynamic loading. Vezin P., Berthet F., *Structural* 2009 *Stapp Car Crash Journal*. 53 : 93-125.

Comparison of global and joint-to-joint methods for estimating the hip joint and the muscle forces during walking. Fraysse F., Dumas R., Chèze L., Wang X., (2009) *Journal of Biomechanics* 42 (14) : 2357-62.

Status of WorldSID 50 th Percentile Male Side Impact Dummy. Report N° Doc_54. EEVC WG 12 (dont Vezin P), (2009) EEVC Working Group 12 « Biomechanics and Adult Dummies ».

THOR-Lx Design and performance. Report N° Doc_546. Vezin P., on behalf of EEVC WG12 (2009) EEVC Working Group 12 « Biomechanics and Adult Dummies ».

APROSYS – Final report on Biomechanics subproject activities. Verriest J-P., (2009) Sustainable Surface Transport, Integrated Project on Advanced Protection Systems TIP3-CT-2004-506503 APROSYS.

Physical evaluation techniques and computer models to assess the safety of various interior rail vehicle parts. Deliverables 3.2.1/2. Verriest J-P., Chevalier M.C., Stubbs D., Clemo K., (2009) Sustainable Development, Global Change and Ecosystems Sustainable Surface Transport, Specific Targeted Project on Train Interior Passive Safety for Europe TST5-CT-2006-031260 SafeInteriors.

Scientific review of research results related to digital human models. Deliverable D03. Barelle C., Beurier G., Chateauroux E., Fraysse F., Robert T., Wang X., Sholukha V., Moiseev F., Dugailly P.M., Van Sint Jan S., Engstler F., Günzkofer F., Valero A., Pasciuto I., Ausejo S., Beaugonin M., Marca M., (2009) Sustainable Surface Transport, Small and medium-scale Collaborative Project on Digital Humans for Ergonomic design of products SCP7-GA-2008-218525 DHErgo.

Tâche 2 – Biomécanique : Résultats des essais et simulations. Belon S., Beillas P., (2009) Projet Labelisé LUTB 2015 « PRUDENT VI » Protection des usagers vulnérables lors d'un accident de la route contre un véhicule industriel, financé par le FCE.

Phase 3, Phase 4 et 5, Rapport d'essais, Proposition méthode de qualification. Dolivet C., Bermond F., (2009) Projet RETENUE Sécurité de la retenue des utilisateurs de fauteuil roulant dans les transports routiers, PREDIT GO2 « Services de mobilités » financé par la DGMT.

Anthropometric characterization of spleen in children.

Coquet B., Sandoz B., Savoie P.H., Thollon L., Serre T., Brunet C.

Surgical Radiologic Anatomy, 2009, DOI 10.1007/s00276-009-0535-6.

A micromechanical model to predict damage and failure in biological tissues. Application to the ligament-to-bone attachment in the human knee joint.

Subit D., Chabrand P., Masson C.

Journal of Biomechanics, 2009, Vol. 42, p. 261-265.

Finite element investigation of the loading rate effect on the spinal load-sharing changes under impact conditions

El-Rich M., Arnoux P.J., Wagnac E., Brunet C., Aubin CE., Journal of Biomechanics, 2009, Vol. 42, p. 1252-1262.

Comparison of the biomechanical behaviour of the liver during frontal and lateral deceleration.

Cheynel N., Serre T., Arnoux P.J., Ortega-Deballon P., Benoit L., Brunet C.

Journal of Trauma, 2009, Vol. 67, n1, p. 40-44.

Phenomenological continuous contact-impact modelling for multibody simulations of pedestrian-vehicle contact interactions based on experimental data.

Anderson RWG., Long A., Serre T.

Non Linear Dynamics, 2009, n58, p. 199-208.

Projet « PROMOTO » Amélioration de la Protection des Motocyclistes par un gilet avec Airbag Intégré.

Serre T., Thollon L., Cesari D., Martin J.-L., Masson C., Perrin C., Moskal A., Godio Y., Llari M.

Convention ANR/PREDIT/INRETS. Rapport final, 2009.

Does placenta position modify the risk of placental abruption in car crashes ?

Delotte J., Behr M., Thollon L., Bongain A., Brunet C.

Computer Methods in Biomechanics and Biomedical engineering, 2009, Vol. 12, n4, p399-405.

Investigating the possible role of placenta position in road accident consecutive foetal loss.

Behr M., Thollon L., Delotte J., Brunet C.

International Journal of Crashworthiness, 2009, vol. 14, n5, p. 477-482.

Nouvelles technologies et aides à la conduite

Baffet, G Charara, A Lechner, D. (2009). Estimation of vehicle sideslip, tire force and wheel cornering stiffness. Control Engineering Practice vol17, n11, p. 1255-1264.

Gallenne ML., Lechner D., Violette E., Fogli M., (2009). Diagnostic and Warning Tools for Loss of Control on Curves. TRB09, Transportation Research Board Annual Meeting 2009, January 10-14, 2010, Washington DC, USA. Paper 09-2470, 18p.

Lechner D., Menhour L., Naude C., Thomas D., Barletta E., (2009). Rupture diagnosis on an itinerary : a tool to improve road safety. Société des Ingénieurs de l'Automobile. 15^e Congrès International de la SIA : Dynamique du Véhicule, 23 et 24 septembre 2009, INSA – Lyon, France, 9 pages.

Menhour L., Lechner D., Charara A., (2009). Steering control based on a two-level driver model : Experimental validation and robustness tests. MSC 2009, 3rd IEEE Multi-conference on Systems and Control, July 8-10, 2009, Saint Petersburg, RUSSIA, 6 pages.

Lechner D., Naude C., (2009). Rapport de la tâche WBS 3.1 – Comparaison des mesures de l'adhérence disponible : Appareils d'auscultation et véhicule 307 INRETS MA 2009 Rapport sur Convention INRETS/DRI, PROJET SARI – PREDIT 3, Tâche WBS 3.1, 119 pages.

Lechner D., Naude C., Baque L., Thomas D., Menhour L., (2009). Rapport de la tâche WBS 3.2b –Véhicule traceur pour le diagnostic de l'état d'adhérence d'un itinéraire 2009, Convention INRETS/DRI, PROJET SARI – PREDIT 3, Tâche WBS 3.2b.

Lechner D., Thomas D., Naude C., (2009). PROJET EDR – Enregistrement des Données des événements de la Route. Conception et pré-industrialisation d'EMMA 2, Enregistreur développé par l'INRETS MA. Rapport final de convention 2009, Convention DSCR-INRETS CV0003629, juin 2009, 148 pages.

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 la Mer (MEEDM). 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.

[http : //www.setra.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/)

Sécurité des infrastructures

Lutte contre les prises à contresens – Renforcement de la signalisation sur les bretelles. *Note d'information n° 129, sous la coordination technique de Rodolphe CHASSANDE-MOTTIN*, 12 pages, janvier 2009 ; [http : //www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Lutte-contre-les-prises-a_3832.html](http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Lutte-contre-les-prises-a_3832.html)

Deux voies plus une, un exemple dans le département de la Manche. *Fiche d'expérience RACA (la Route Autrement pour une Conduite apaisée)*, sous la coordination technique d'Olivier MENACER, 8 pages, avril 2009 ; [http : //www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Deux-voies-plus-une-un-exemple.html](http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Deux-voies-plus-une-un-exemple.html)

Les travaux routiers à proximité des passages à niveau. *Note d'information – n° 133, sous la coordination technique de Salim MAMMAR*, 18 pages, octobre 2009, [http : //www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Les-travaux-routiers-a-proximite.html](http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Les-travaux-routiers-a-proximite.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 MEEDDM, 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.

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 MEEDDM, 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.

www.certu.fr

4 Fiches Savoirs de base en sécurité routière, « milieu urbain : prise en compte des 2RM dans l'aménagement, stationnement des voitures sur la voirie, viabilité hivernale, sécurité aux points d'arrêt des bus et cars » *sous la direction de Nicolas Nuyttens, CERTU – téléchargeables sur le site du CERTU.*

2 fiches « Petits aménagements de sécurité : entrée d'agglomération, traversée d'agglomération », *sous la direction de Jean-Luc Reynaud, CERTU – téléchargeables sur le site du CERTU.*

Le code de la rue

2 Fiches « zone de circulation apaisée : mise en conformité, domaine d'emploi », *sous la direction de Samuel Martin, téléchargeables sur www.certu.fr, 2008.*

Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique – réglementation et exemple de réalisation, *téléchargeable sur le site du CERTU.*

Actes de la journée « sécurité routière » Que peuvent faire les maires ? *téléchargeable sur le site du CERTU.*

Deux roues motorisés

12 fiches pratiques des collectivités territoriales pour la prise en compte des deux motorisés, *sous la direction d'Hélène de Solère et Olivier Baille ; téléchargeables sur le site du CERTU.*

Bicyclettes et piétons

La marche au cœur des mobilités – État des connaissances, sous la direction de Georges Amar et Véronique Michaud RATP Prospective ? *Téléchargeables sur le site du CERTU.*

8 Fiches ville et vélo, *sous la direction de Nicolas Nuyttens téléchargeables sur le site du CERTU.*

Dispositifs directionnels de guidage ou de repérage sur passage piétons ou trottoirs pour les personnes aveugles ou malvoyantes CERTU, 42 pages, 2009.

Sécurité des infrastructures

Le transport des scolaires, la sécurité aux points d'arrêt *Nicolas Nuyttens, CERTU, 144 pages 2009.*

Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines *Jean-Luc Reynaud, CERTU, 182 pages, 2009.*

Aménagement des aires de livraison, *Jean-Luc Reynaud*, CERTU, 52 pages, 2009.

Les panneaux à messages variables en milieu urbain et périurbain, *Alexi Bacelard*, CERTU, 166 pages, 2009

Les accidents dans les carrefours giratoires ; *téléchargeable sur le site du CERTU*.

Les ralentisseurs : état de l'art et effets dynamiques ? *Téléchargeable sur le site du CERTU*.

Conception d'un carrefour à feux, *Christophe Damas dossier technicité*, 8 pages, 2009.

Les carrefours à feux : *site professionnel internet*.

Une voirie pour tous : *site professionnel internet*.

Insertion urbaine des transports collectifs de surface : *site professionnel internet*.

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 six départements de recherche dont deux travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le département Infrastructures et Mobilité qui compte quatre unités plus particulièrement concernées : deux unités mixtes avec l'INRETS : le LIVIC (Laboratoire sur les Interactions véhicules – infrastructures-conducteurs), le LEPSIS (Laboratoire Exploitation, Perception, Simulateurs et Simulations) implantées à Paris, et Satory et deux unités nantaises EASE (environnement, acoustique, sécurité et éco-conception) et AGIT (analyse et gestion des infrastructures de transport) ; le département MACS (mesure auscultation et calcul scientifique), notamment les groupes auscultation et imagerie, géo-localisation et physique et instrumentation.

Le LCPC collabore, de façon étroite et permanente, avec les 8 CETE et, plus particulièrement avec 7 ERA (ERA 12 à Lyon, ERA 17 à Angers, ERA 27 à Strasbourg, ERA 31 à Nancy, ERA 33 à Saint Briec, ERA 34 à Rouen et l'ERA 36 à Angers). Pour la plupart d'entre elles ces ERA sont aujourd'hui intégrées dans les pôles de compétences et d'innovation traitant de la sécurité routière. Sur la problématique de la sécurité routière, il entretient des collaborations avec différents organismes, notamment l'INRETS.

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) en prenant en compte la diversité et la variabilité des routes, des types de véhicules et des conditions de conduite (trafic, climat, ville ou campagne).

Les objectifs sont de construire des indicateurs de risque ou de dangerosité liés à l'utilisation de l'infrastructure à partir de ses principales caractéristiques (adhérence, visibilité, géométrie, obstacles). Ces indicateurs permettent de proposer des méthodes de diagnostic aux gestionnaires routiers, méthodes de plus en plus précises et rapides qui facilitent la cartographie des risques. Par ailleurs, des propositions d'aménagement, de signalisation, d'information et d'aide à la conduite sont élaborées dans la perspective d'une meilleure adéquation entre le comportement des usagers et les caractéristiques routières. L'observation des trajectoires et de leur analyse est un moyen d'étude transversal au programme, il permet de quantifier l'impact de la route sur les comportements.

Le programme de recherche associé (dit programme K) est structuré en cinq opérations de recherche thématiques et il fait appel à l'ensemble des équipes définies ci-dessus. En 2009, 3 opérations ont été

initiées avec l'objectif de présenter un cahier des charges en cours d'année, il s'agit de I2V (impact des informations visuelles sur les comportements de conduite), PREVER (prévention et évaluation des risques) et SERRE (solutions d'exploitation routière plus respectueuses de l'environnement).

Météorologie du trafic et des trajectoires (2005-2009). Animée par E. Violette (ERA 34) et F. Peyret.

Adhérence et contrôlabilité (2006 – 2009). Animée par A. Coiret (ESAR).

Risques routiers (2006-2009). Animée par S. Glaser (LIVIC) et L. Patte (CETE Aix).

PL INFRA (2008 – 2011). Animée par H. Imine (LEPSIS) et V. Cérézo (ERA12).

Prévision et alertes de situations météorologiques dégradées (PALM). Opération animée par M. Marchetti (ERA31).

Mesure des trajectoires des véhicules

Trajectory measurement of vehicles : a new observatory, Goyat Yann, Riouall Alain, Chateau Thierry, Malaterre L. ; Trassoudaine L., 30 septembre 2009 – *Advances in transportation studies*.

Vehicle Trajectories Classification using Support Vectors Machines for Failure Trajectory Prediction, Boubezoul Abderrahmane, Koita Abdourahmane, Dauche Dimitri, 15 juillet 2009 – *IEEE International Conference on advances in computational tools for engineering applications (ACTEA'09)*.

Visibilité et perception de la route

Une carte de saillance adaptée aux images HDR, Petit Josselin, Bremond Roland, Tare Jean Philippe, 1^{er} juillet 2009 – *Revue Électronique Francophone d'Informatique Graphique*.

Can Headway Reduction in Fog Be Explained by Impaired Perception of Relative Motion ? Caro Stéphane, Cavallo Viola, Marenda, Christian, BOER Erwin R., Vienne Fabrice, 1^{er} juin 2009 – *Human factors*.

Sensing the visibility range at low cost in the safespot roadside unit, Hautiere Nicolas, Bossu Jérémie, Bigorne Erwan, Hiblot Nicolas, Boubezoul Abderrahmane, Lusetti Benoit, Aubert Didier, 21 septembre 2009 – *Its world congress*.

Fast Visibility Restoration from a Single Color or Gray Level Image, Tarel Jean Philippe, Hautiere Nicolas, 29 septembre 2009 – *IEEE International Conference on Computer Vision (ICCV'09)*.

Combination of Roadside and In Vehicle Sensors for Extensive Visibility Range Monitoring, Hautiere Nicolas, Boubezoul Abderrahmane, 2 septembre 2009 – *IEEE International Conference On Advanced Video And Signal Based Surveillance*.

Les effets de l'activité de conduite et des facteurs contextuels sur la détection de cibles : Implications pour l'éclairage routier, Mayeur Anaïs, 18 décembre 2009 – *Thèse de doctorat*.

Signalisation routière : détection, mesure, perception, innovation

Multi-Reference Shape Priors for Active Contours, Foulonneau Alban, Charbonnier Pierre, Heit, Fabrice, 1^{er} janvier 2009 – *International Journal of Computer Vision*.

Relation entre les caractéristiques de l'infrastructure et les accidents de poids lourds, Cerezo Véronique, Gothié Michel, Dupré Guy, Conche Florence, 1^{er} janvier 2009 – *Revue générale des Routes RGRA*.

Angle Vertex and Bisector Geometric Model for Triangular Road Sign Detection, *Belaroussi Rachid, Tarel Jean Philippe, 7 décembre 2009 – IEEE Workshop on Applications of Computer Vision (WACV'09).*

A Real-Time Road Sign Detection Using Bilateral Chinese Transform, *Belaroussi Rachid, Tarel Jean Philippe, 30 novembre 2009 – IEEE International Symposium on Visual Computing (ISVC'09).*

High Dynamic Range Rendering for Driving Simulations, *Petit Josselin, Bremond Roland, Vienne Fabrice, 5 octobre 2009 – International Conference Road Safety and Simulation RSS 2009.*

Amélioration de la reconnaissance des marquages routiers par l'optimisation d'algorithmes d'extraction, *Ninot Jérôme, Tarel Jean-Philippe, Gavrilovic Thomas, Smadja Laurent, Heggarty Kevin, 29 juin 2009 – Colloque COGIST'09.*

Evaluation of a road sign pre-detection system by image analysis, *Foucher Philippe, Charbonnier Pierre, Kebbous Housseem, 5 février 2009 – International Conference on Computer Vision Theory and Application (VISAPP).*

Evaluation of a speed alert system on curves by rainy weather, *Subirats P., Violette E., Doucet D., Aron M., Louah G., MT Do, 22 au 23 octobre 2009 – International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety Workshop.*

The best predictors of the behavior "Respecting a message displayed by VMS" in bad driving conditions, *Florence Terrade, Alain Somat, Katell Botrel, Alice Follenfant, Marie Line Gallenne, 1^{er} juillet 2009 – Transport Research Board Publications.*

Simulation de conduite

Elderly pedestrians visual timing strategies in a simulated street-crossing situation, *Cavallo Viola, Lobjois Régis, Dommès Aurélie, Vienne Fabrice, 22 juin 2009 – The fifth international driving symposium on human factor in driver assessment, training and vehicle design*

Distributed Volumetric Scene Geometry Reconstruction With a Network of Distributed Smart Cameras, *Liu Shubao, Kang Kongbin, Tarel Jean Philippe, Cooper David B., 20 juin 2009 – IEEE Conference on Computer Vision and Pattern Recognition (CVPR'09).*

Trajectory measurement of vehicles : a new observatory, *Goyat Yann, Chateau Thierry, 3 juin 2009 – Advances in transportation studies. Aracné Rome Italy.*

Alerting the Drivers about Road Signs with Poor Visual Saliency, *Simon Ludovic, Tarel Jean Philippe, Bremond Roland, 3 juin 2009 – IEEE Intelligent Vehicle Symposium (IV'2009).*

Long-Range Road Detection for Off-line Scene Analysis, *TAREL Jean Philippe, 3 juin 2009 – IEEE Intelligent Vehicle Symposium (IV'2009).*

Impact of narrower lane width: Comparison between fixed-bases simulator and real data, *Rosey F., Auberlet J.-M., Moisan O., Dupre G., 1^{er} juillet 2009 – Transportation Research Record.*

Conduite en conditions météorologiques dégradées

Free Space Detection for Autonomous Navigation in Daytime Foggy Weather, *Hautiere Nicolas, Tarel Jean-Philippe, Aubert Didier, 20 mai 2009 – IAPR Conference on Machine Vision Applications (MVA'09).*

Static Estimation of Meteorological Visibility Distance in Night Fog with Imagery, *Gallen Romain, Hautiere Nicolas, Dumont Eric, 20 mai 2009 – IAPR Conference on Machine Vision Applications (MVA'09).*

Saliency Maps of High Dynamic Range Images, *Petit Josselin, Bremond Roland, Tarel Jean-Philippe, 30 septembre 2009 – Symposium on Applied Perception in Graphics and Visualization (APGV'09).*

A computational model of visual search saliency for road signs diagnostic, *Simon Ludovic, Tarel Jean-Philippe, Bremond Roland, 24 août 2009 – European Conference on Visual Perception (ECVP'09).*

Sécurité des infrastructures

Influence de l'infrastructure routière sur l'occurrence des pertes de contrôle de véhicules légers en virage : Modélisation et validation sur site expérimental, *Orfila Olivier, 12 octobre 2009 – Thèse de doctorat.*

Projet Rodrigue, bilan des actions et rapport final, *Olivier Fallou, Marie-Line Gallenne, Eric Dumont, Bernard Jacob, 1^{er} juillet 2009 – collection études et recherches des laboratoires des ponts et chaussées.*

Diagnosis and warning tools for losses of control in bends, *M.L. Gallenne (LCPC), D. Lechner (INRETS), D. Doucet (CETE NORMANDIE), M. Fogli (LAMI), D. Clair (LAMI), 12 octobre 2009 – Transport Research Board Publications.*

Rapports

Rapport sur le véhicule d'observation de l'interaction du conducteur avec l'infrastructure et l'environnement de la route – VOICIE – (décembre 2009) ; – Lara Désiré – ERA 33.

Rapport sur le circuit d'observation de l'interaction du conducteur avec l'infrastructure et l'environnement de la route en Cotes d'Armor (décembre 2009) – Lara Désiré.

Prédit SARI, thème VIZIR synthèse – thème financé par la DRI et la DSCR. Roland Brémond – 2 octobre 2009.

Animation scientifique SARI – Rapport final de la tranche 2. Marie-Line Gallenne (LCPC), Lionel Algarra (Erdyn) – 24 novembre 2009.

Thème 3 : IRCAD – rapport final – Minh tan Do – 24 juillet 2009.

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 proposition en termes de formation dans le champ de l'éco conduite.

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

Pour visiter le site de l'INSERR : www.inserr.fr

Le programme de formation pour une conduite citoyenne (Programme National de Formation à la sécurité routière). Juillet 2009 – DSCR – Paris La Défense

Étude portant sur les batteries de tests utilisées dans le cadre des examens psychotechniques en vue de l'aptitude à la conduite. Septembre 2009 – DSCR – Paris La Défense

LA FONDATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE (FSR)

La Fondation sécurité routière, reconnue d'utilité publique en décembre 2005, a été créée à l'initiative du ministère de la recherche pour une durée minimale de cinq ans.

Sa dotation s'élève à 5,8 millions d'euros, apportés à 49 % par l'État et à 51 % par des entreprises privées.

Les deux appels à projets lancés en 2007 et 2008 ont permis de sélectionner une vingtaine de projets dont 7 regroupés au sein du programme « PISTES ». Les thèmes privilégiés sont les usagers vulnérables, l'alcool, l'infrastructure pardonnante et le traumatisme en fléau du rachis cervical (coup du lapin).

[http : //www.fondation-securite-routiere.org/](http://www.fondation-securite-routiere.org/)

Rapport final du projet VIPPER pour « Visibilité Psycho-physique des Piétons dans l'Environnement Routier »

Recherche menée en collaboration entre le CETE de l'Ouest Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées, l'Université d'Angers, le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées et Valeo.

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Il constitue la base de données des informations essentielles recueillies dans un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit « BAAC ») 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 constitution de ce fichier.

L'essentiel des données d'accidentalité commentées et analysées dans le présent document provient de ce fichier national.

DÉFINITIONS

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

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager impliqué décédé du fait de l'accident ou qui a nécessité du fait de l'accident des soins médicaux (c'est-à-dire des soins délivrés par un ou des professionnels de la santé)¹
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique (quel que soit la domanialité de la voie : État, collectivités locales ou autres) ;
- implique au moins un véhicule.

Sont exclus tous les accidents purement matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie non ouverte à la circulation publique (par exemple réservée aux riverains et signalée comme telle ou des parkings à usage privatif) ou qui n'impliquent pas de véhicule au sens du code de la Route.

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 du fait de l'accident ;
- *les victimes* : impliquées non indemnes (voir plus haut, c'est la présence d'au moins une victime qui fait de l'accident un accident corporel).

Parmi les victimes, on distingue :

- *les personnes tuées* : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent (avant le 1^{er} janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours, aussi l'on applique un coefficient de correction aux données antérieures à 2005 – à savoir 1,069) ;
- *les personnes blessées* : victimes non tuées.

On distinguera parmi les personnes blessées :

- *les blessés hospitalisés* : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- *les blessés légers* : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admises à l'hôpital ou ayant été admises à l'hôpital 24 heures au plus.

1. Le cadre dans lequel ces soins ont été délivrés – établissement hospitalier, cabinet médical, sur le site même du sinistre ou autre – n'entre pas en ligne de compte. Par contre une auscultation ou de simples examens sans suites ne sont pas à considérer comme des soins.

On entend par milieu urbain l'ensemble des voies ou sections de voies situées à l'intérieur d'une agglomération au sens de la définition du Code de la route (sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération). La taille de l'agglomération (c'est-à-dire sa population) n'entre pas en ligne de compte.

À l'inverse toute voie ou section de voie située hors agglomération relève de la *rase campagne*.

LE RECUEIL DES DONNÉES ACCIDENTS

Tout accident corporel de la circulation routière fait 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 site 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 porte un 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. Ces services comprennent 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 ainsi que 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 une compagnie intervenant sur le périphérique, est responsable de son secteur et rend compte auprès du bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris. Il convient d'y ajouter depuis septembre 2009 les départements de la petite couronne.

LA TRANSMISSION DES DONNÉES ACCIDENTS

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. Ces procédures sont en cours de refonte en 2010/2011 dans une application de type Web dénommée PULSAR. Une fois rassemblées, les fiches sont transmises à l'ONISR en général le mois $n + 2$.

Pour la sécurité publique, 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. L'ensemble des BAAC ainsi saisis est transmis au centre d'exploitation informatique de Juvisy. Ce centre contrôle les fichiers recueillis et les fait suivre à l'ONISR au fur et à mesure qu'il en accuse réception. Ces fiches sont généralement réceptionnées en moyenne à $n + 4$. Le centre de Juvisy traite également le petit nombre de BAAC qui lui sont adressés par la police aux frontières.

LA CONSTITUTION DU FICHER NATIONAL DES ACCIDENTS

Le portail accident

L'année 2009 a vu la mise en service du portail « accidents » qui devient le cœur des systèmes d'informations du domaine accident du MEEDDM.

Le portail a pour principal enjeu, l'amélioration de la qualité et de la fiabilité du fichier national BAAC.

Ce portail devrait également à terme permettre de réduire le délai de mise à disposition des données BAAC d'un mois complet (actuellement de 6 mois en moyenne).

L'ONISR à la réception des fichiers transmis par Rosny et Juvisy les charge dans le portail « accident » et procède à un premier niveau de contrôle qualité. La préfecture de police de Paris procède directement au chargement dans le portail des fiches la concernant.

Une fois chargées, les fiches BAAC sont consultables par les Observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) qui procèdent à un deuxième niveau de contrôle. Ils assument ainsi la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national.

Contrôle qualité des données accidents

La mise en œuvre du portail « accidents » a amélioré le processus de fiabilisation des BAAC par l'introduction d'un double contrôle.

L'ONISR 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...).

Dès lors, ces données deviennent accessibles aux ODSR en charge d'un deuxième niveau de contrôle.

À ce stade, il s'agit de corriger les anomalies bloquantes détectées par le système (par exemple, le système contrôle que le conducteur occupe bien la place avant gauche, ou que les caractéristiques lumineuses sont compatibles avec l'heure, etc.). Il s'agit par ailleurs de compléter des variables dites obligatoires (type de route, type de permis...).

Un dernier contrôle qualité de l'ONISR au plan national est ensuite effectué avant la publication des résultats définitifs d'un mois. Il 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 dans le cadre des remontées rapides en provenance des préfectures (*cf. chapitre I-3*).

Les remontées rapides sont établies à chaud sans lien direct avec la constitution du fichier BAAC. Ce sont de simples décomptes provisoires des accidents corporels et de leur gravité, renseignés chaque fin de mois depuis l'année 2000 par les forces de l'ordre à partir de leurs mains courantes, collectés par le canal des préfectures et consolidés par le ministère de l'intérieur. L'ONISR en tire par extrapolation les indicateurs provisoires figurant dans ses baromètres mensuels. Ces remontées rapides constituent également l'un des éléments de référence utilisé pour apprécier l'exhaustivité de la base de données.

L'amélioration de la qualité des données peut se poursuivre après la publication, les corrections étant réalisées soit dans le portail, soit dans Concerto. Ces corrections sont faites généralement en s'aidant du procès-verbal. Elles peuvent concerner la géolocalisation de l'accident ou la vérification d'informations particulières identifiées par le portail comme des anomalies résiduelles ou comme des avertissements.

L'exploitation des fiches BAAC n'est possible qu'après publication du dernier des douze ensembles mensuels par le dernier des 100 ODSR, soit actuellement courant juin de l'année suivante. Cette base annuelle intégralement « publiée » dans le portail constitue la source des statistiques officielles d'accidentalité qui seront communiquées au public et aux partenaires (notamment pour intégration aux bases de données internationales : CARE et IRTAD).

LES EXPLOITATIONS DU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Les données officielles de l'accidentalité en France sont issues de l'exploitation du fichier national. L'essentiel de ces exploitations est menée par l'ONISR qui utilise le logiciel d'exploitation statistique SAS. Elles font l'objet des publications régulières suivantes accessibles sur le site internet de la sécurité routière ou pouvant être commandées à la Documentation française :

- La sécurité routière en France – bilan publié annuellement ;
- Les grands thèmes de la sécurité routière – document publié tous les deux ans – dernière édition 2008 ;
- Des études sectorielles par mode (poids lourds, motocyclistes, piéton...).

L'ONISR réalise par ailleurs de nombreuses études d'enjeux de niveau national ciblées sur des types particuliers d'accidents et réclamant pour certaines analyses de retourner aux informations circonstanciées consignées sur les procès-verbaux.

Outre ces exploitations réalisées par l'Observatoire, le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est très utilisé par d'autres services du MEEDDM, ministère en charge de l'écologie et des transports, notamment le service d'études des transports, des routes et de leur aménagement (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'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), ainsi que les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR).

Ces derniers établissent en particulier des bilans annuels complétant le bilan annuel national. Ils effectuent aussi des études d'enjeux, notamment afin de préparer les DGO ou ciblées notamment sur les tronçons de route particulièrement accidentogènes.

En application de la réglementation sur la statistique publique, ne sont rendus accessibles au grand public, aux médias ou aux tiers que des résultats agrégés à un niveau suffisant pour empêcher toute identification indirecte des personnes impliquées dans les accidents.

Hors le MEEDDM, 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.

N'ont accès à la base intégrale ou à des extraits intégraux de la base que des agents dûment habilités ou des organismes autorisés par voie de convention ad hoc, qu'ils soient gestionnaires de voirie ou qu'ils interviennent à des fins de recherche. Ces conventions les obligent au même niveau de confidentialité vis-à-vis des tiers.

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 2000 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 habitants 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 4 branches – giratoire – place – passage à niveau – autre
Caractéristiques	Catégorie – autoroute – route nationale – route départementale – voie communale – hors réseau public – parc de stationnement ouvert à la circulation publique – autre Voie Composée de : – numéro ou finato de la voie – bis ou ter – lettre indice : A, B, C etc.	Régime de circulation – route à sens unique – route bidirectionnelle – route à chaussées séparées – route avec voies d'affectation variable Nombre total de voies de circulation Voie spéciale – piste cyclable – bande cyclable – voie réservée	Profil en long – plat – pente – sommet de côte – bas de côte Trace en plan (sens du 1 ^{er} véhicule décrit) – partie rectiligne – en courbe à gauche – en courbe à droite – en S Point kilométrique ou repère (se repérer par rapport à la borne amont) – n° de borne – mètres	Largeur (en mètres) – terre-plein central – route hors TPC
	Lieux	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 + remorque (s) – Tracteur routier seul – Engin spécial – Tracteur agricole – Autobus – Autocar – Train – Tramway – Autre véhicule	Véhicule en fuite Conducteur en fuite Sens de circulation – P.K. ou P.R. croissant – P.K. ou P.R. décroissant Département ou pays d'immatriculation Date de 1^{re} 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
Véhicules		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 socioprofessionnelle – 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
	Usagers	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	
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 – autopont
- bretelle d'échangeur
- ou de raccordement
- voie ferrée
- carrefour aménagé
- zone piétonne
- zone de péage

Situation de l'accident

- sur chaussée
- sur bande d'arrêt d'urgence
- sur accotement
- sur trottoir
- sur piste cyclable

Point école

- à proximité d'un point école
- pas à proximité

Obstacle fixe heurté

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

Obstacle mobile heurté

- piéton
- véhicule
- véhicule sur rail
- animal domestique
- animal sauvage

Point de choc initial

- avant
- avant droit
- avant gauche
- arrière
- arrière droit
- arrière gauche
- coté droit
- coté gauche
- chocs multiples (tonneaux)

Manceuvre principale avant l'accident

- piéton
- 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 T.C.

- 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

- 1^{re} infraction
- 2^e 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

La 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 de sondage 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 », caractéristique du 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 50 personnes – 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 h 30 et 16 h 30 le jour et entre 22 h 00 et 02 h 00 la nuit). La quasi-totalité des mesures de jour ainsi que la totalité des mesures de nuit est donc réalisée en dehors des heures de pointe. Par ailleurs, étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observation qui sont pratiquées chaque année et plus de 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées (227 661 mesures en 2009).

Sur les routes nationales et départementales et en agglomération, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.



MESURE DE L'INTERDISTANCE

Les cinémomètres se déclenchent lors du passage du nez de chaque véhicule. Pour obtenir des mesures réellement « intervéhiculaires » il faut mesurer le temps entre l'arrière du véhicule observé et le nez de celui qui le suit. L'algorithme de calcul du temps intervéhiculaire intègre donc une opération pour retrancher la longueur du véhicule observé.

Selon le type de véhicule observé, les valeurs moyennes ci-dessous sont retranchées :

- 1,8 m pour les deux-roues non immatriculés ;
- 2 m pour les deux-roues immatriculés ;
- 4 m pour les VL ;
- 6,4 m pour les camionnettes ;
- 10,7 m pour les camions à 2 essieux ;
- 15,5 m pour les 3 essieux ;
- 18,4 m pour les 4 essieux et plus ;
- 12 m pour les transports en commun.

Les acteurs de la sécurité routière

De nombreux acteurs sont engagés dans la lutte contre l'insécurité routière à titres divers. Comme il est constant dans nos bilans annuels, on décrit ci-dessous l'organisation institutionnelle qui prévalait au cours de l'année considérée, ici 2009, nonobstant les modifications intervenues ultérieurement avant publication.

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.

La Déléguee interministérielle à la sécurité routière (DISR)

Désignée par le Premier ministre, elle assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Pour l'aider dans ses missions, la déléguée est entourée 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 Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le CNSR créé 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 débat et de propositions.

Le Conseil national est assisté par un comité d'experts, dont il nomme les membres sur proposition de la Déléguee interministérielle à la sécurité routière. Ce comité est chargé d'éclairer les travaux du Conseil, d'orienter la méthodologie du recueil et de l'analyse des 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 LA MER (MEEDDM)

Ce ministère, issu de la fusion en 2007 du Ministère de l'Équipement et de celui de l'Environnement a fait l'objet d'une profonde réorganisation en 2008.

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 de la réception et de l'homologation et du contrôle technique périodique des véhicules ;
- elle élabore la politique menée en matière d'éducation routière et, à ce titre, définit les règles et les 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'expérimentation 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 MEEDDM dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (*LOLF*).

Ce programme comporte trois actions :

- observation, prospective, réglementation et soutien au programme « sécurité routière » ;
- démarches interministérielles et communication ;
- éducation routière.

Le budget global (y compris frais de personnel) de ce programme, inscrit dans la loi de finances initiale (LFI) s'est élevé pour 2009 à 253 M€.

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) et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et la construction (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.

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 la déléguée interministérielle à la sécurité routière au niveau régional ou interrégional. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR)

désignés par les administrations ou autres partenaires, et de personnes recrutées sur engagement personnel. Ils ont pour fonction principale la formation, l'échange d'expériences, l'assistance – conseil auprès des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales.

La Direction du projet interministériel de contrôle automatisé (DPICA)

La Déléguée à la Sécurité et à la Circulation routières est également responsable du programme LOLF n° 751 consacré aux radars.

Toutefois, la mise en œuvre opérationnelle de la politique gouvernementale de contrôle sanction automatisé est confiée à la Direction du Projet Interministériel de Contrôle Automatisé (DPICA). La DPICA a donc en charge toutes les activités de déploiement et de maintenance des dispositifs de contrôle sanction automatisé. Elle assure également la conception, le suivi et l'administration du Centre National de Traitement (CNT) installé à Rennes, qui traite l'ensemble des messages d'infractions émis par les dispositifs de contrôle.

La DPICA est placée sous la double tutelle du Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités Territoriales (MIOCT) et du MEEDDM. Le ministère de la Justice, le ministère de la Défense et le ministère du Budget, des comptes publics et de la fonction publique sont également partenaires du projet.

Autres services du MEEDDM 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 de l'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 réalisé 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), la réglementation technique relative 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.

Services déconcentrés

Les **Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), issues de la fusion des directions régionales de l'équipement (DRE), des directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) et des directions régionales de l'environnement (DIREN)** exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Les DREAL mettent en place le budget opérationnel de programme (BOP) « sécurité routière » au niveau régional. Les DREAL disposent chacune d'un Observatoire régional de sécurité routière (ORSR) qui a principalement en charge le traitement des données et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière régionale, et l'animation des observatoires départementaux.

Depuis février 2009 (suivant les régions), les DRE ont été transformées en DREAL, du fait de la réunion DRE, des DIREN et des DRIRE.

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) ont été réorganisées dans le cadre de la réforme de l'administration départementale avec la création de nouvelles directions départementales interministérielles, Directions départementales des territoires (DDT) ou Directions départementales des territoires et de la mer (DDTM). L'animation de la politique locale de sécurité routière dans ces services se fait avec l'appui d'un service « réglementation », de l'observatoire départemental de la sécurité routière et du service de l'éducation routière.

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)

La Direction centrale de la sécurité publique : outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, cette direction est implantée dans 92 départements métropolitains, 4 départements

d'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion), 2 collectivités d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie et Polynésie française).

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 (DCRS)

Neuf compagnies républicaines de sécurité autoroutières ont en charge la surveillance des voies rapides des principales agglomérations.

Par ailleurs, six unités motocyclistes zonales constituées de trente détachements répartis sur tout le territoire regroupant 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 Direction centrale de la police des 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 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 de chef-lieu) et des unités spécialisées de police de la route. Ces unités sont 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.

Depuis janvier 2009, cette direction a été rattachée au Ministère de l'Intérieur.

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 régionale 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.

Depuis septembre 2009, les départements de la petite couronne de Paris relève de la préfecture de police de Paris.

Les préfectures

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du préfet de département. Elle est confiée à un « chef de projet sécurité routière », assistée d'un « coordinateur sécurité routière » avec l'appui de l'observatoire départemental de sécurité routière.

Pour définir la politique de l'État en matière de sécurité routière, 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 socio-professionnels et les associations.

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 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 inscrite dans le 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) notamment le plan de contrôles routiers.

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.

Par ailleurs, les préfectures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Le ministère de la Justice est très impliqué dans la lutte contre la violence routière et la sanction des infractions dans ce domaine. Le contentieux routier représente une part très importante de l'activité des juridictions correctionnelles et de police.

Responsable du centre national de traitement, le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes, met en œuvre la politique pénale en matière de contrôle sanction automatisé.

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 par les procureurs de la République. Elle adresse, à cette fin, aux procureurs généraux, des directives générales de politique pénale. À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels et de police, ainsi que celle des juridictions de proximité.

La Direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ)

Cette direction participe également à la délivrance des attestations scolaires de sécurité routière.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

La Direction générale de la santé (DGS)

La Direction générale de la santé participe à la lutte contre l'insécurité routière notamment par la sensibilisation des conducteurs sur le risque d'accident lié à la somnolence au volant, première cause d'accidents sur autoroute. Ainsi, elle a participé à l'organisation de la journée nationale du sommeil le 18 mars 2009, avec pour but de renforcer la diffusion de conseils à appliquer au volant et de sensibiliser les conducteurs à ce risque.

La Direction générale de la santé contribue à la mise en œuvre des contrôles de la consommation des substances psycho-actives, les appareils de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré (ou éthylotests), utilisés par les forces de l'ordre font l'objet, en application de l'article R. 234-2 du code de la route, de décisions d'homologation du directeur général de la santé.

La loi du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires, dans son objectif la protection de la santé des jeunes, renforce la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière, en réduisant la plage horaire durant laquelle la vente d'alcool dans les points de vente de carburant est autorisée (la faisant passer de 8 heures à 18 heures contre 6 heures à 22 heures antérieurement) et en y interdisant totalement la vente des boissons alcoolisées réfrigérées.

La Direction générale de l'offre de soins

Afin d'avoir la prise en charge médicale des blessés la plus précoce possible et de réaliser leur transfert dans des moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté, 2009 a vu la mise en œuvre du référentiel élaboré en 2008 et commun aux services d'aide médicale urgente et aux services départementaux d'incendie et de secours. Ce référentiel précise les champs des missions des deux services concernés. Il constitue un guide des bonnes pratiques pour l'organisation de la chaîne de secours et de soins d'urgence et de sa mise en œuvre au quotidien. L'efficacité du dispositif en cas d'accident de la route repose sur quatre spécificités :

- la participation des sapeurs-pompiers aux premiers secours, ce qui contribue à la couverture de proximité et à la qualité de la réponse initiale ;
- le « départ réflexe » des moyens de secours à personne, avant régulation médicale si l'appel parvient au SAMU, afin de garantir un délai de réponse le plus court possible ;
- la régulation médicale des appels par un médecin qui contribue à sécuriser l'appelant et à garantir une adéquation optimale entre la demande et la réponse médicale ;
- la médicalisation et la réanimation pré hospitalière en urgence des victimes pour garantir la meilleure qualité de la prise en charge.

Les partenaires de l'urgence

Ce sont les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins. Parmi ces médecins, un grand nombre de généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au réseau des urgences, 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 SOLIDARITE ET DE LA VILLE

La Direction générale du travail

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 ;
- 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 et aux travaux du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel 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, 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 donnant lieu à la délivrance de :

- à l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route (APER) ;
- 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), nécessaire 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 Direction générale de l'enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité routière », 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 à leur niveau en fonction de leurs compétences spécifiques.

Les régions interviennent 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 qui sont les correspondants en matière de sécurité routière. Ces correspondants veillent à la diffusion des informations relatives à la sécurité routière ainsi qu'à sa prise en charge dans la collectivité.

Par ailleurs, la Délégation à la sécurité et à 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 et la défense des victimes des accidents de la route :

- La Prévention Routière ;
- Ligue contre la violence routière ;
- Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
- 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 :

- FAGE (Fédération des associations générales étudiantes) ;
- Animafac ;
- FFBDE (Fédération française des Bureaux Des Étudiants) ;
- Voiture & Co ;
- Comité national premier de cordées.

Parmi les nombreuses autres associations intervenant sur certains aspects de la sécurité routière, citons de manière non exhaustive :

- La Rue de l'avenir (partage de l'espace public urbain) ;
- L'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public) ;
- FARE (Fédération des associations de la route par l'éducation) ;
- Union Nationale pour l'Habitat des Jeunes (UNHAJ) ;
- La Fédération nationale des familles rurales ;
- L'ANPAA (association nationale de prévention en alcoologie et addictologie) ;
- Alcool Assistance ;
- Communes en route pour la vie ;
- L'AFPC (Association française de prévention des comportements au volant).

Enfin, des associations se consacrent à 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 ;
- La FUBICY ;
- La Fédération française de cyclotourisme ;
- La Fédération française de motocyclisme ;
- La Fédération française des motards en colère ;
- 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 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.

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 en responsabilité civile obligatoire perçues par les sociétés d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière. La moitié de ce budget est affecté à des 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 dont les organisations patronales qui participent activement à l'amélioration de la sécurité routière, notamment au sein du Conseil supérieur de l'éducation routière (CSER),

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) qui rassemble des industriels (constructeurs automobiles français, équipementiers), des écoles d'ingénieurs, des assureurs et des personnalités du monde médical ou industriel concernées 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).

1969

- Décret du 5 février limitant à 90 km/h la vitesse pour les titulaires d'un permis de conduire de moins d'un an.

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 enrouleur 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 défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.
- Loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure d'indemnisation.

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 PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).
- 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 1^{er} 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 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

- Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1^{er} janvier : obligation de réparation pour 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.
- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points.
- 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.

- Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 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.
- 27 octobre : inauguration du premier radar automatique de la vitesse sur la RN20.
- 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.
- 14 octobre : décret portant création et organisation du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR)
- 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.

2009

- 13 janvier : le CISR lance la réforme du permis de conduire.
- 3 juillet 2009 : installation des premiers dispositifs de contrôle du franchissement des feux rouges.

Index des sigles contenus dans le document

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
ARS	Agences régionales de santé
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
DGGN	Direction générale de la gendarmerie nationale
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGO	Document général d'orientation
DGPN	Direction générale de la police nationale
DHOS	Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins
DIR	Direction interdépartementale des routes
DISR	Délégation interministérielle à la sécurité routière
DLPAJ	Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
DMAT	Direction de la modernisation et de l'action territoriale
DOM	Départements d'outre-mer
DPICA	Direction du projet interministériel de contrôle automatisé
DPJJ	Direction de la protection judiciaire de la jeunesse
DRAST	Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques
DRE	Direction régionale de l'équipement
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DDT	Directions départementales des territoires
DDTM	Directions départementales des territoires et de la mer
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routières
DUERP	Document unique d'évaluation des risques professionnels
EDA	Étude détaillée d'accident
EDSR	Escadron départemental de sécurité routière
EPST	Établissement public à caractère scientifique et technologique
FARE	Fédération des associations de la route pour l'éducation
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurances
FNPC	Fichier national du permis de conduire
GO	Groupe opérationnel (du PREDIT)
IAL	Indicateur d'accidentologie locale
IGA	Inspection générale de l'administration
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
INSERM	Institut national de la santé et de la recherche médicale
INSERR	Institut national de sécurité et de recherches
IRTAD	International road traffic and accident database
ITT	Interruption temporaire de travail

LAB	Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain
LAVIA	Limiteur de vitesse s'adaptant aux vitesses autorisées
LBA	Laboratoire de biomécanique appliquée
LCPC	Laboratoire central des ponts et chaussées
LIVIC	Laboratoire sur les interactions véhicule – infrastructure – conducteur
LOLF	Loi organique relative aux lois de finances
LPC	Laboratoire de psychologie
MA	Département mécanismes d'accidents
ODSR	Observatoire départemental de sécurité routière
OMP	Officier du ministère public
ONISR	Observatoire national interministériel de sécurité routière
ORSR	Observatoire régional de sécurité routière
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ONU	Organisation des Nations unies
PAF	Police aux frontières
PAP	Permis à points
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PDU	Plan de déplacements urbains
PIB	Produit intérieur brut
PFUE	Présidence française de l'Union européenne
PK	Point kilométrique
PLF	Projet de loi de finances
PRAS	Plan régional d'aménagement de sécurité
PRST	Plan régional santé au travail
PREDIT	Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PSRE	Prévention et sécurité en entreprise
PV	Procès-verbal
PTAC	Poids total autorisé en charge
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RC	Responsabilité civile
RD	Routes départementales
REAGIR	Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier
RN	Routes nationales
SAMU	Service d'aide médicale urgente
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 inter-véhiculaire
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

Autres données sur les accidents corporels de la circulation France – Métropolitaine

Les données présentées ici correspondent à l'essentiel des données ayant servi à la rédaction de ce bilan. Pour des données détaillées, se reporter à www.securiteroutiere.gouv.fr

Répartition des véhicules impliqués

Victimes par catégories d'usagers

- Milieu urbain
- Rase campagne
- Jour
- Nuit
- Hommes
- Femmes

Victimes selon l'âge

- Tous usagers et piétons
- Cyclistes et cyclomotoristes
- Motocyclistes
- Usagers de voitures de tourisme
- Hommes – femmes

Accidents selon les conditions atmosphériques

Accidents selon l'état de la surface

Véhicules et victimes selon l'obstacle fixe heurté

Accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée

FRANCE MÉTROPOLITAINE

Répartition des véhicules impliqués

	Milieu urbain		Rase campagne		Tous réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bicyclettes	4 122	4,80	702	1,91	4 824	3,93
Cyclomoteurs	5 719	6,66	847	2,30	6 566	5,35
Scooters < 50 cm ³	6 033	7,02	812	2,21	6 845	5,58
Motos < ou = 125 cm ³	2 308	2,69	581	1,58	2 889	2,35
Scooters > 50 et < ou = 125 cm ³	3 023	3,52	246	0,67	3 269	2,66
Motos > 125 cm ³	6 171	7,18	3 706	10,07	9 877	8,05
Scooters > 125 cm ³	991	1,15	132	0,36	1 123	0,92
Voitures de tourisme	50 362	58,63	24 463	66,45	74 825	60,98
Camionnettes = < 3,5 t	3 760	4,38	2 392	6,50	6 152	5,01
P.L. 3,5 t < PTAC = < 7,5 t	307	0,36	130	0,35	437	0,36
P.L. > 7,5 t	598	0,70	634	1,72	1 232	1,00
P.L. + remorques	246	0,29	638	1,73	884	0,72
Tracteurs routiers	16	0,02	34	0,09	50	0,04
Tracteurs + semi-remorques	160	0,19	729	1,98	889	0,72
Autobus	906	1,05	56	0,15	962	0,78
Autocars	154	0,18	119	0,32	273	0,22
Tracteurs agricoles	60	0,07	179	0,49	239	0,19
Voiturettes	282	0,33	109	0,30	391	0,32
Quads < ou = 50 cm ³	23	0,03	7	0,02	30	0,02
Quads > 50 cm ³	117	0,14	89	0,24	206	0,17
Engins Spéciaux	71	0,08	39	0,11	110	0,09
Trains	18	0,02	22	0,06	40	0,03
Tramways	155	0,18	3	0,01	158	0,13
Autres ou indéterminés	292	0,34	145	0,39	437	0,36
Tous véhicules	85 894	100,00	36 814	100,00	122 708	100,00

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		496	4 789	7 714	12 503
Bicyclettes	– conducteurs	162	1 532	2 800	4 332
	– passagers	–	22	25	47
	– ensemble	162	1 554	2 825	4 379
Cyclomoteurs, Scooters < 50 cm ³	– conducteurs	275	4 304	7 446	11 750
	– passagers	24	525	1 159	1 684
	– ensemble	299	4 829	8 605	13 434
Motocyclettes, Scooters > 50 cm ³	– conducteurs	830	6 105	8 664	14 769
	– passagers	58	637	1 008	1 645
	– ensemble	888	6 742	9 672	16 414
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 565	9 142	17 188	26 330
	– passagers	595	4 452	8 679	13 131
	– ensemble	2 160	13 594	25 867	39 461
Camionnettes	– conducteurs	109	614	991	1 605
	– passagers	36	280	436	716
	– ensemble	145	894	1 427	2 321
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	21	231	301	532
	– passagers	10	64	76	140
	– ensemble	31	295	377	672
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	20	100	82	182
	– passagers	3	10	7	17
	– ensemble	23	110	89	199
Transports en commun	– conducteurs	1	24	104	128
	– passagers	4	77	460	537
	– ensemble	5	101	564	665
Tracteurs agricoles	– conducteurs	7	19	23	42
	– passagers	3	3	2	5
	– ensemble	10	22	25	47
Voiturettes	– conducteurs	19	87	115	202
	– passagers	2	38	50	88
	– ensemble	21	125	165	290
Autres	– conducteurs	30	203	163	366
	– passagers	3	65	118	183
	– ensemble	33	268	281	549
Total	– conducteurs	3 039	22 361	37 877	60 238
	– passagers	738	6 173	12 020	18 193
Ensemble		4 273	33 323	57 611	90 934

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		357	4 373	7 522	11 895
Bicyclettes	– conducteurs	74	1 092	2 642	3 734
	– passagers		12	20	32
	– ensemble	74	1 104	2 662	3 766
Cyclomoteurs, Scooters < 50 cm ³	– conducteurs	127	3 274	7 053	10 327
	– passagers	11	397	1 082	1 479
	– ensemble	138	3 671	8 135	11 806
Motocyclettes, Scooters > 50 cm ³	– conducteurs	312	3 505	7 323	10 828
	– passagers	16	312	802	1 114
	– ensemble	328	3 817	8 125	11 942
Voitures de tourisme	– conducteurs	216	2 731	10 639	13 370
	– passagers	98	1 255	5 130	6 385
	– ensemble	314	3 986	15 769	19 755
Camionnettes	– conducteurs	12	140	477	617
	– passagers	7	51	181	232
	– ensemble	19	191	658	849
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	1	49	107	156
	– passagers	2	12	41	53
	– ensemble	3	61	148	209
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs		7	10	17
	– passagers		1	2	3
	– ensemble		8	12	20
Transports en commun	– conducteurs		11	74	85
	– passagers	1	44	369	413
	– ensemble	1	55	443	498
Tracteurs agricoles	– conducteurs		1	6	7
	– passagers		1	1	2
	– ensemble		2	7	9
Voiturettes	– conducteurs	5	38	96	134
	– passagers		16	40	56
	– ensemble	5	54	136	190
Autres	– conducteurs	12	107	114	221
	– passagers	1	33	75	108
	– ensemble	13	140	189	329
Total	– conducteurs	759	10 955	28 541	39 496
	– passagers	136	2 134	7 743	9 877
Ensemble		1 252	17 462	43 806	61 268

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		139	416	192	608
Bicyclettes	– conducteurs	88	440	158	598
	– passagers		10	5	15
	– ensemble	88	450	163	613
Cyclomoteurs, Scooters < 50 cm ³	– conducteurs	148	1 030	393	1 423
	– passagers	13	128	77	205
	– ensemble	161	1 158	470	1 628
Motocyclettes, Scooters > 50 cm ³	– conducteurs	518	2 600	1 341	3 941
	– passagers	42	325	206	531
	– ensemble	560	2 925	1 547	4 472
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 349	6 411	6 549	12 960
	– passagers	497	3 197	3 549	6 746
	– ensemble	1 846	9 608	10 098	19 706
Camionnettes	– conducteurs	97	474	514	988
	– passagers	29	229	255	484
	– ensemble	126	703	769	1 472
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	20	182	194	376
	– passagers	8	52	35	87
	– ensemble	28	234	229	463
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	20	93	72	165
	– passagers	3	9	5	14
	– ensemble	23	102	77	179
Transports en commun	– conducteurs	1	13	30	43
	– passagers	3	33	91	124
	– ensemble	4	46	121	167
Tracteurs agricoles	– conducteurs	7	18	17	35
	– passagers	3	2	1	3
	– ensemble	10	20	18	38
Voiturettes	– conducteurs	14	49	19	68
	– passagers	2	22	10	32
	– ensemble	16	71	29	100
Autres	– conducteurs	18	96	49	145
	– passagers	2	32	43	75
	– ensemble	20	128	92	220
Total	– conducteurs	759	10 955	28 541	39 496
	– passagers	136	2 134	7 743	9 877
Ensemble		1 252	17 462	43 806	61 268

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		291	3 461	5 867	9 328
Bicyclettes	– conducteurs	128	1 320	2 321	3 641
	– passagers		16	20	36
	– ensemble	128	1 336	2 341	3 677
Cyclomoteurs, Scooters < 50 cm ³	– conducteurs	122	2 722	5 049	7 771
	– passagers	10	305	725	1 030
	– ensemble	132	3 027	5 774	8 801
Motocyclettes, Scooters > 50 cm ³	– conducteurs	565	4 620	6 555	11 175
	– passagers	35	476	705	1 181
	– ensemble	600	5 096	7 260	12 356
Voitures de tourisme	– conducteurs	855	5 529	11 663	17 192
	– passagers	297	2 518	5 288	7 806
	– ensemble	1 152	8 047	16 951	24 998
Camionnettes	– conducteurs	50	403	741	1 144
	– passagers	16	176	292	468
	– ensemble	66	579	1 033	1 612
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	10	176	225	401
	– passagers	4	42	56	98
	– ensemble	14	218	281	499
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	12	62	59	121
	– passagers	2	4	6	10
	– ensemble	14	66	65	131
Transports en commun	– conducteurs		19	75	94
	– passagers	3	71	394	465
	– ensemble	3	90	469	559
Tracteurs agricoles	– conducteurs	5	18	20	38
	– passagers	3	2	2	4
	– ensemble	8	20	22	42
Voiturettes	– conducteurs	15	75	84	159
	– passagers	2	26	36	62
	– ensemble	17	101	120	221
Autres	– conducteurs	16	160	127	287
	– passagers	2	48	94	142
	– ensemble	18	208	221	429
Total	– conducteurs	1 778	15 104	26 919	42 023
	– passagers	374	3 684	7 618	11 302
Ensemble		2 443	22 249	40 404	62 653

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		205	1 328	1 847	3 175
Bicyclettes	– conducteurs	34	212	479	691
	– passagers		6	5	11
	– ensemble	34	218	484	702
Cyclomoteurs, Scooters < 50 cm ³	– conducteurs	153	1 582	2 397	3 979
	– passagers	14	220	434	654
	– ensemble	167	1 802	2 831	4 633
Motocyclettes, Scooters > 50 cm ³	– conducteurs	265	1 485	2 109	3 594
	– passagers	23	161	303	464
	– ensemble	288	1 646	2 412	4 058
Voitures de tourisme	– conducteurs	710	3 613	5 525	9 138
	– passagers	298	1 934	3 391	5 325
	– ensemble	1 008	5 547	8 916	14 463
Camionnettes	– conducteurs	59	211	250	461
	– passagers	20	104	144	248
	– ensemble	79	315	394	709
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	11	55	76	131
	– passagers	6	22	20	42
	– ensemble	17	77	96	173
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	8	38	23	61
	– passagers	1	6	1	7
	– ensemble	9	44	24	68
Transports en commun	– conducteurs	1	5	29	34
	– passagers	1	6	66	72
	– ensemble	2	11	95	106
Tracteurs agricoles	– conducteurs	2	1	3	4
	– passagers		1		1
	– ensemble	2	2	3	5
Voiturettes	– conducteurs	4	12	31	43
	– passagers		12	14	26
	– ensemble	4	24	45	69
Autres	– conducteurs	14	43	36	79
	– passagers	1	17	24	41
	– ensemble	15	60	60	120
Total	– conducteurs	1 261	7 257	10 958	18 215
	– passagers	364	2 489	4 402	6 891
Ensemble		1 830	11 074	17 207	28 281

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		284	2 336	3 439	5 775
Bicyclettes	– conducteurs	129	1 173	1 935	3 108
	– passagers		14	13	27
	– ensemble	129	1 187	1 948	3 135
Cyclomoteurs, Scooters < 50 cm ³	– conducteurs	260	3 804	5 919	9 723
	– passagers	14	290	530	820
	– ensemble	274	4 094	6 449	10 543
Motocyclettes, Scooters > 50 cm ³	– conducteurs	811	5 809	7 858	13 667
	– passagers	21	213	299	512
	– ensemble	832	6 022	8 157	14 179
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 182	5 653	8 779	14 432
	– passagers	311	1 987	3 382	5 369
	– ensemble	1 493	7 640	12 161	19 801
Camionnettes	– conducteurs	97	502	788	1 290
	– passagers	20	175	254	429
	– ensemble	117	677	1 042	1 719
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	19	205	278	483
	– passagers	7	38	63	101
	– ensemble	26	243	341	584
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	19	95	79	174
	– passagers	2	8	4	12
	– ensemble	21	103	83	186
Transports en commun	– conducteurs	1	21	78	99
	– passagers	2	22	141	163
	– ensemble	3	43	219	262
Tracteurs agricoles	– conducteurs	7	19	22	41
	– passagers	3	2	1	3
	– ensemble	10	21	23	44
Voiturettes	– conducteurs	14	50	55	105
	– passagers		19	18	37
	– ensemble	14	69	73	142
Autres	– conducteurs	27	186	143	329
	– passagers	2	39	69	108
	– ensemble	29	225	212	437
Total	– conducteurs	2 566	17 517	25 934	43 451
	– passagers	382	2 807	4 774	7 581
Ensemble		3 232	22 660	34 147	56 807

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		212	2 453	4 275	6 728
Bicyclettes	– conducteurs	33	359	865	1 224
	– passagers		8	12	20
	– ensemble	33	367	877	1 244
Cyclomoteurs, Scooters < 50 cm ³	– conducteurs	15	500	1 527	2 027
	– passagers	10	235	629	864
	– ensemble	25	735	2 156	2 891
Motocyclettes, Scooters > 50 cm ³	– conducteurs	19	296	806	1 102
	– passagers	37	424	709	1 133
	– ensemble	56	720	1 515	2 235
Voitures de tourisme	– conducteurs	383	3 489	8 409	11 898
	– passagers	284	2 465	5 297	7 762
	– ensemble	667	5 954	13 706	19 660
Camionnettes	– conducteurs	12	112	203	315
	– passagers	16	105	182	287
	– ensemble	28	217	385	602
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	2	26	23	49
	– passagers	3	26	13	39
	– ensemble	5	52	36	88
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	1	5	3	8
	– passagers	1	2	3	5
	– ensemble	2	7	6	13
Transports en commun	– conducteurs		3	26	29
	– passagers	2	55	319	374
	– ensemble	2	58	345	403
Tracteurs agricoles	– conducteurs			1	1
	– passagers		1	1	2
	– ensemble		1	2	3
Voiturettes	– conducteurs	5	37	60	97
	– passagers	2	19	32	51
	– ensemble	7	56	92	148
Autres	– conducteurs	3	17	20	37
	– passagers	1	26	49	75
	– ensemble	4	43	69	112
Total	– conducteurs	473	4 844	11 943	16 787
	– passagers	356	3 366	7 246	10 612
Ensemble		1 041	10 663	23 464	34 127

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Tous usagers et piétons

	Tous usagers				Piétons			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans	40	393	1 006	1 399	10	187	390	577
5 – 9 ans	30	750	1 455	2 205	9	404	645	1 049
10-14 ans	52	1 246	2 248	3 494	5	447	864	1 311
15-19 ans	445	4 940	7 778	12 718	20	389	788	1 177
20-24 ans	645	4 874	8 880	13 754	16	236	514	750
25-29 ans	458	3 390	7 019	10 409	20	176	486	662
30-34 ans	299	2 431	5 338	7 769	14	148	386	534
35-39 ans	333	2 513	5 025	7 538	18	168	389	557
40-44 ans	276	2 294	4 120	6 414	21	196	371	567
45-49 ans	287	2 151	3 707	5 858	21	207	376	583
50-54 ans	242	1 862	3 113	4 975	24	254	398	652
55-59 ans	211	1 540	2 445	3 985	28	263	419	682
60-64 ans	159	1 162	1 624	2 786	26	272	351	623
65-69 ans	141	829	1 051	1 880	28	208	289	497
70-74 ans	147	807	900	1 707	34	262	258	520
75-79 ans	204	894	848	1 742	70	354	291	645
80 ans et +	304	1 243	1 047	2 290	132	618	498	1 116
Âge indéterminé	–	4	7	11	–	–	1	1
Total	4 273	33 323	57 611	90 934	496	4 789	7 714	12 503
dont								
< 1 an	13	50	190	240	1	8	14	22
1 an	9	42	137	179	2	14	37	51
2 ans	5	79	219	298	2	37	93	130
3 ans	10	94	219	313	5	56	112	168
4 ans	3	128	241	369	–	72	134	206
5 ans	9	112	235	347	2	55	100	155
6 ans	4	147	281	428	–	88	131	219
7 ans	6	144	299	443	3	86	149	235
8 ans	4	182	299	481	1	100	132	232
9 ans	7	165	341	506	3	75	133	208
10 ans	7	172	306	478	–	77	118	195
11 ans	8	189	404	593	1	102	214	316
12 ans	7	211	446	657	–	107	195	302
13 ans	6	233	443	676	–	91	168	259
14 ans	24	441	649	1 090	4	70	169	239
15 ans	52	717	916	1 633	2	108	154	262
16 ans	55	891	1 422	2 313	3	72	170	242
17 ans	82	1 031	1 647	2 678	5	73	173	246
18 ans	119	1 167	1 820	2 987	5	81	164	245
19 ans	137	1 134	1 973	3 107	5	55	127	182
20 ans	147	1 099	1 912	3 011	2	53	110	163
21 ans	161	1 034	1 842	2 876	3	54	107	161
22 ans	112	1 001	1 854	2 855	5	48	107	155
23 ans	122	932	1 675	2 607	4	39	95	134
24 ans	103	808	1 597	2 405	2	42	95	137

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Cyclistes et cyclomotoristes

	Cyclistes				Cyclomotoristes			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans	–	10	11	21	–	–	7	7
5 – 9 ans	2	67	68	135	–	3	14	17
10-14 ans	11	196	343	539	7	271	345	616
15-19 ans	9	129	342	471	122	2 437	3 823	6 260
20-24 ans	3	64	284	348	51	770	1 818	2 588
25-29 ans	9	66	249	315	28	379	898	1 277
30-34 ans	4	83	218	301	15	202	493	695
35-39 ans	10	89	210	299	15	187	391	578
40-44 ans	6	104	175	279	11	148	264	412
45-49 ans	10	92	190	282	16	134	207	341
50-54 ans	13	126	200	326	7	115	143	258
55-59 ans	12	116	191	307	8	72	92	164
60-64 ans	22	126	127	253	4	38	53	91
65-69 ans	18	92	78	170	1	19	16	35
70-74 ans	13	75	54	129	8	12	19	31
75-79 ans	8	53	52	105	4	21	13	34
80 ans et +	12	66	33	99	2	21	7	28
Âge indéterminé	–	–	–	–	–	–	2	2
Total	162	1 554	2 825	4 379	299	4 829	8 605	13 434
dont								
< 1 an	–	–	4	4	–	–	4	4
1 an	–	–	–	–	–	–	–	–
2 ans	–	1	3	4	–	–	1	1
3 ans	–	3	1	4	–	–	2	2
4 ans	–	6	3	9	–	–	–	–
5 ans	–	6	9	15	–	–	–	–
6 ans	–	12	7	19	–	1	1	2
7 ans	1	9	13	22	–	1	2	3
8 ans	–	15	16	31	–	1	4	5
9 ans	1	25	23	48	–	–	7	7
10 ans	2	25	39	64	–	6	20	26
11 ans	3	28	55	83	–	5	15	20
12 ans	–	45	87	132	–	6	14	20
13 ans	2	52	79	131	–	30	40	70
14 ans	4	46	83	129	7	224	256	480
15 ans	4	34	75	109	27	442	499	941
16 ans	–	26	67	93	31	587	857	1 444
17 ans	1	28	72	100	30	652	986	1 638
18 ans	1	29	66	95	22	483	818	1 301
19 ans	3	12	62	74	12	273	663	936
20 ans	1	16	56	72	16	216	479	695
21 ans	1	12	59	71	11	155	400	555
22 ans	–	16	61	77	11	139	362	501
23 ans	1	9	55	64	4	149	317	466
24 ans	–	11	53	64	9	111	260	371

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans	–	2	5	7
5 – 9 ans	–	17	27	44
10-14 ans	1	49	65	114
15-19 ans	49	419	439	858
20-24 ans	167	1 229	1 454	2 683
25-29 ans	166	1 054	1 675	2 729
30-34 ans	92	811	1 451	2 262
35-39 ans	113	793	1 327	2 120
40-44 ans	104	738	1 070	1 808
45-49 ans	86	747	932	1 679
50-54 ans	59	470	650	1 120
55-59 ans	38	270	355	625
60-64 ans	6	79	135	214
65-69 ans	3	35	52	87
70-74 ans	3	14	24	38
75-79 ans	1	7	7	14
80 ans et +	–	5	3	8
Âge indéterminé	–	3	1	4
Total	888	6 742	9 672	16 414
dont				
< 1 an	–	1	1	2
1 an	–	–	–	–
2 ans	–	–	–	–
3 ans	–	–	1	1
4 ans	–	1	3	4
5 ans	–	–	–	–
6 ans	–	1	1	2
7 ans	–	4	6	10
8 ans	–	7	8	15
9 ans	–	5	12	17
10 ans	–	3	8	11
11 ans	–	8	8	16
12 ans	–	7	17	24
13 ans	–	13	10	23
14 ans	1	18	22	40
15 ans	4	35	34	69
16 ans	5	69	62	131
17 ans	9	94	96	190
18 ans	15	87	101	188
19 ans	16	134	146	280
20 ans	20	154	184	338
21 ans	40	227	254	481
22 ans	37	290	311	601
23 ans	39	283	333	616
24 ans	31	275	372	647

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Usagers de voitures de tourisme

	Usagers de voitures de tourisme				dont conducteurs			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans	26	183	562	745			1	1
5 – 9 ans	19	244	644	888				
10-14 ans	25	245	547	792	1		1	1
15-19 ans	225	1 419	2 204	3 623	119	606	867	1 473
20-24 ans	384	2 339	4 419	6 758	264	1 595	2 918	4 513
25-29 ans	210	1 511	3 358	4 869	171	1 143	2 488	3 631
30-34 ans	150	1 024	2 465	3 489	129	793	1 903	2 696
35-39 ans	146	1 089	2 360	3 449	123	891	1 898	2 789
40-44 ans	115	931	1 966	2 897	97	769	1 625	2 394
45-49 ans	130	824	1 741	2 565	113	648	1 424	2 072
50-54 ans	111	764	1 515	2 279	91	597	1 160	1 757
55-59 ans	108	683	1 222	1 905	92	524	918	1 442
60-64 ans	90	582	885	1 467	67	418	626	1 044
65-69 ans	79	435	565	1 000	57	297	382	679
70-74 ans	76	412	507	919	59	269	360	629
75-79 ans	114	427	450	877	80	288	304	592
80 ans et +	152	481	456	937	102	304	313	617
Âge indéterminé		1	1	2				
Total	2 160	13 594	25 867	39 461	1 565	9 142	17 188	26 330
dont								
< 1 an	11	40	159	199			1	1
1 an	5	26	95	121				
2 ans	3	38	118	156				
3 ans	4	34	98	132				
4 ans	3	45	92	137				
5 ans	7	48	123	171				
6 ans	4	42	125	167				
7 ans	2	41	114	155				
8 ans	3	55	125	180				
9 ans	3	58	157	215				
10 ans	5	51	105	156				
11 ans	4	43	100	143				
12 ans	7	38	113	151				
13 ans	3	41	127	168			1	1
14 ans	6	72	102	174	1			
15 ans	13	84	140	224	1	7	4	11
16 ans	16	122	236	358		5	11	16
17 ans	33	161	280	441	5	9	17	26
18 ans	71	437	630	1 067	46	222	291	513
19 ans	92	615	918	1 533	67	363	544	907
20 ans	102	612	1 020	1 632	67	403	635	1 038
21 ans	100	530	946	1 476	63	358	609	967
22 ans	59	460	931	1 391	44	323	613	936
23 ans	67	413	794	1 207	46	287	555	842
24 ans	56	324	728	1 052	44	224	506	730

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Hommes – Femmes

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans	14	246	576	822	26	147	430	577
5 – 9 ans	21	442	808	1 250	9	308	647	955
10-14 ans	32	807	1 324	2 131	20	439	924	1 363
15-19 ans	359	3 705	5 002	8 707	86	1 235	2 776	4 011
20-24 ans	540	3 617	5 397	9 014	105	1 257	3 483	4 740
25-29 ans	400	2 544	4 313	6 857	58	846	2 706	3 552
30-34 ans	259	1 811	3 345	5 156	40	620	1 993	2 613
35-39 ans	283	1 799	3 098	4 897	50	714	1 927	2 641
40-44 ans	218	1 619	2 497	4 116	58	675	1 623	2 298
45-49 ans	221	1 469	2 190	3 659	66	682	1 517	2 199
50-54 ans	177	1 221	1 697	2 918	65	641	1 416	2 057
55-59 ans	153	929	1 273	2 202	58	611	1 172	1 783
60-64 ans	104	636	821	1 457	55	526	803	1 329
65-69 ans	96	451	515	966	45	378	536	914
70-74 ans	83	384	439	823	64	423	461	884
75-79 ans	111	417	395	812	93	477	453	930
80 ans et +	161	559	454	1 013	143	684	593	1 277
Âge indéterminé	–	4	3	7	–	–	4	4
Total	3 232	22 660	34 147	56 807	1 041	10 663	23 464	34 127
dont								
< 1 an	4	28	106	134	9	22	84	106
1 an	3	24	89	113	6	18	48	66
2 ans	3	49	127	176	2	30	92	122
3 ans	3	61	120	181	7	33	99	132
4 ans	1	84	134	218	2	44	107	151
5 ans	8	63	137	200	1	49	98	147
6 ans	1	90	155	245	3	57	126	183
7 ans	4	79	172	251	2	65	127	192
8 ans	2	115	161	276	2	67	138	205
9 ans	6	95	183	278	1	70	158	228
10 ans	3	98	188	286	4	74	118	192
11 ans	6	119	230	349	2	70	174	244
12 ans	3	129	253	382	4	82	193	275
13 ans	3	151	247	398	3	82	196	278
14 ans	17	310	406	716	7	131	243	374
15 ans	38	532	591	1 123	14	185	325	510
16 ans	42	673	931	1 604	13	218	491	709
17 ans	63	808	1 104	1 912	19	223	543	766
18 ans	104	873	1 191	2 064	15	294	629	923
19 ans	112	819	1 185	2 004	25	315	788	1 103
20 ans	120	807	1 167	1 974	27	292	745	1 037
21 ans	129	754	1 096	1 850	32	280	746	1 026
22 ans	96	748	1 135	1 883	16	253	719	972
23 ans	107	697	1 027	1 724	15	235	648	883
24 ans	88	611	972	1 583	15	197	625	822

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Conditions atmosphériques normales	58 900	3 120	25 421	3 385	26 925	46 833	73 758
Pluie légère	7 072	309	2 638	334	2 874	6 115	8 989
Pluie forte	1 512	85	687	86	742	1 206	1 948
Neige – grêle	599	35	279	36	304	472	776
Brouillard – fumée	370	63	267	64	284	228	512
Vent fort – tempête	144	17	87	17	88	89	177
Temps éblouissant	650	73	435	76	441	330	771
Temps couvert	2 336	191	1 120	205	1 222	1 797	3 019
Autre	725	63	409	70	442	534	976
Total	72 322	3 956	31 345	4 273	33 324	57 618	90 942

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	56 663	3 069	24 754	3 330	26 188	44 742	70 930
Surface mouillée	11 646	665	4 777	703	5 222	9 803	15 025
Flaques	76	2	37	2	39	53	92
Surface inondée	23	2	12	2	13	16	29
Surface enneigée	340	14	148	14	164	275	439
Boue	38	4	27	4	25	21	46
Surface verglacée	763	56	443	58	486	532	1 018
Corps gras	215	13	92	16	100	193	293
Autre	432	49	277	57	283	239	522
Indéterminé	2 119	82	777	87	803	1 737	2 540
Total	72 315	3 956	31 344	4 273	33 323	57 611	90 934

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	2 731	61	774	1 564	2 338
Arbre	1 830	513	1 370	611	1 981
Glissière métallique	1 326	109	549	901	1 450
Glissière en béton	1 312	49	434	1 070	1 504
Autre glissière	173	27	82	98	180
Mur, pile de pont	1 391	194	892	733	1 625
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	320	21	150	183	333
Poteau	1 302	202	744	627	1 371
Mobilier urbain	420	31	172	287	459
Parapet	142	18	76	68	144
Îlot, refuge, borne	333	20	127	222	349
Bordure de trottoir	777	42	316	448	764
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 249	316	1 728	936	2 664
Autre obstacle sur chaussée	837	28	256	453	709
Autre obstacle sur trottoir	578	57	256	343	599
Total obstacles fixes	15 721	1 688	7 926	8 544	16 470
Sortie de chaussée sans obstacle	643	65	377	339	716
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	889	26	342	649	991
Arbre	1 636	495	1 280	512	1 792
Glissière métallique	767	70	377	584	961
Glissière en béton	865	31	331	736	1 067
Autre glissière	118	24	60	74	134
Mur, pile de pont	1 102	180	794	546	1 340
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	199	19	110	110	220
Poteau	1 003	187	635	472	1 107
Mobilier urbain	259	24	129	185	314
Parapet	105	16	69	44	113
Îlot, refuge, borne	268	18	110	180	290
Bordure de trottoir	537	36	251	325	576
Fossé, talus, paroi rocheuse	1 980	284	1 585	814	2 399
Autre obstacle sur chaussée	368	19	155	263	418
Autre obstacle sur trottoir	388	51	208	216	424
Total obstacles fixes	10 484	1 480	6 436	5 710	12 146
Sortie de chaussée sans obstacle	553	56	351	296	647

FRANCE MÉTROPOLITAINE ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	dont mortels	dont graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Autoroutes							
Bicyclette	1	1	1	1	0	0	0
Cyclomoteur	14	1	10	1	10	6	16
Motocyclette	867	28	313	29	302	645	947
Voiture de tourisme	3 296	157	1 188	184	1 392	3 394	4 786
Camionnette	499	19	184	21	219	525	744
Poids lourd	639	61	293	69	324	540	864
Transport en commun	29	5	16	5	19	41	60
Autre véhicule	34	2	13	2	21	41	62
Routes nationales							
Bicyclette	100	9	55	9	52	56	108
Cyclomoteur	418	13	209	14	213	272	485
Motocyclette	1 033	76	533	76	517	638	1 155
Voiture de tourisme	3 664	288	1 770	338	2 058	3 166	5 224
Camionnette	433	35	221	40	256	378	634
Poids lourd	482	81	284	92	271	325	596
Transport en commun	80	7	33	8	32	83	115
Tracteur agricole	6	3	6	3	6	1	7
Autre véhicule	52	4	26	4	27	42	69
Routes départementales							
Bicyclette	1 272	97	791	98	742	591	1 333
Cyclomoteur	3 561	199	2 131	204	2 153	1 920	4 073
Motocyclette	5 250	573	3 658	604	3 567	2 320	5 887
Voiture de tourisme	18 590	1 919	11 920	2 097	13 295	12 201	25 496
Camionnette	2 098	274	1 383	296	1 494	1 417	2 911
Poids lourd	1 224	247	887	270	831	628	1 459
Transport en commun	295	34	167	34	184	299	483
Tracteur agricole	174	38	151	39	131	59	190
Autre véhicule	458	68	342	74	344	244	588
Autres voies							
Bicyclette	3 324	60	910	61	878	2 639	3 517
Cyclomoteur	9 149	101	2 775	104	2 888	7 721	10 609
Motocyclette	9 542	215	2 953	225	2 944	7 848	10 792
Voiture de tourisme	31 197	498	9 026	522	9 477	28 432	37 909
Camionnette	2 732	82	751	88	718	2 508	3 226
Poids lourd	925	74	360	76	315	717	1 032
Transport en commun	814	17	245	20	240	883	1 123
Tracteur agricole	59	9	53	9	47	11	58
Autre véhicule	806	39	327	40	337	644	981
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	4 697	167	1 757	169	1 672	3 286	4 958
Cyclomoteur	13 142	314	5 125	323	5 264	9 919	15 183
Motocyclette	16 692	892	7 457	934	7 330	11 451	18 781
Voiture de tourisme	56 747	2 862	23 904	3 141	26 222	47 193	73 415
Camionnette	5 762	410	2 539	445	2 687	4 828	7 515
Poids lourd	3 270	463	1 824	507	1 741	2 210	3 951
Transport en commun	1 218	63	461	67	475	1 306	1 781
Tracteur agricole	239	50	210	51	184	71	255
Autre véhicule	1 350	113	708	120	729	971	1 700

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), créé en 1982 et placé sous l'autorité de la déléguée à la sécurité et à la circulation routières, a en particulier en charge la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales se rapportant à la sécurité routière. Chaque année, la publication du bilan de la sécurité routière en France est un moment fort de son activité.

Ce bilan annuel a pour but non seulement de connaître l'accidentalité mais également de la comprendre en réunissant des données sur l'exposition au risque, le comportement des usagers, son contrôle et les sanctions appliquées, ainsi qu'en fournissant des comparaisons internationales.

La présente édition peut être consultée, imprimée et téléchargée en ligne sur les pages web de l'Observatoire à l'adresse :

http://www.securite-routiere.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=8

Vous pouvez retrouver plus facilement ces pages en recherchant « ONISR » via n'importe quel moteur de recherche sur internet.

Ces pages web vous donnent également accès à diverses études sectorielles sur la sécurité routière, ainsi qu'au baromètre mensuel de la sécurité routière.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

DF : 5 SR22170
Direction de l'information
légale et administrative
Téléphone : 01 40 15 70 10
www.ladocumentationfrancaise.fr