

Synthèse générale de l'année 2005

Le bilan de l'insécurité routière de la France entière en 2005, métropole plus les quatre départements d'outre-mer : Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion laisse apparaître une diminution de 0,9 % du nombre d'accidents corporels, de 3,7 % du nombre de tués et de 0,3 % du nombre de blessés par rapport à l'année 2004 qui était bissextile.

En métropole, avec 4,9 % de tués en moins au cours de cette année 2005, c'est la quatrième année consécutive que le bilan s'améliore, mais le rythme de baisse se ralentit après la baisse exceptionnelle de 20,9 % en 2003 et la baisse substantielle de 8,7 % en 2004.

La baisse a surtout profité aux routes de **rase campagne** ce qui explique que les principales baisses du nombre de tués en 2005 par rapport à 2004 concernent les autoroutes de dégagement (-22,5 %), les routes nationales (-9,9 %), les usagers voitures de tourisme (-10,0 %) et de véhicules utilitaires (-9,0 %), les enfants de moins de 15 ans (-25,1 %) et la classe des 25-44 ans (-10,5 %). L'exception concerne les autoroutes de liaison (+16,7 %) mais elles avaient connu l'an dernier d'excellents résultats (-34,5 %)

A l'inverse, on observe une hausse des accidents en **zone urbaine** ce qui a entraîné des augmentations du nombre des tués pour les piétons (+8,0 %), les cyclomotoristes (+3,8 %) les motocyclistes (+1,3 %) et les jeunes de 15 à 17 ans (+12,6 %).

S'agissant de l'évolution intra-annuelle analysée en données CVS, on constate une très grande stabilité au cours de l'année 2005 : en dehors du mois de juillet qui apparaît comme une exception, tous les mois oscillent entre $\pm 5\%$ autour de la tendance moyenne à 5 140.

Le principal facteur ayant contribué à ces résultats est la baisse de 1,9 % des vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes et par les motocyclistes. Cette baisse est due d'abord au développement du contrôle-sanction automatisé qui a multiplié par deux le nombre d'infractions vitesse

mais également à la forte hausse du prix des carburants.

Cette hausse des prix des carburants a également contribué à une stagnation du trafic par rapport à l'an dernier alors qu'il progressait régulièrement de 2,5 à 3 % au cours des dernières années : cette année comme en 2004, les progrès obtenus en particulier grâce aux améliorations des véhicules et des infrastructures n'ont donc pas été contrebalancés par des hausses du trafic et sont donc visibles dans la baisse du nombre des tués.

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

En ce qui concerne le facteur alcool, nous ne pouvons conclure dans l'immédiat : le changement de définition de la personne tuée a eu une conséquence inattendue sur notre connaissance de l'alcool au volant en diminuant fortement le nombre des alcoolémies indéterminées et en interdisant du même coup une comparaison simple avec les années précédentes : seules des études plus sophistiquées menées dans les prochains mois pourront nous renseigner sur l'évolution du facteur alcool

A noter que, malgré le quasi-abandon de la mesure sur les feux de croisement de jour, les automobilistes continuent à les utiliser l'hiver et sur le réseau à grande circulation.

Pour les prochains mois, il semblerait qu'on s'achemine vers un retour à la tendance séculaire de l'ordre de 2 % de baisse. Il est donc peu probable que l'on puisse descendre, en 2006, en dessous des 5 000 tués (à trente jours).

Des progrès sont cependant encore possibles dans le domaine des vitesses à cause notamment du phénomène que nous avons signalé dans l'édition 2004, du poids modérateur de plus en plus important des conducteurs n'ayant pas douze points sur leur permis de conduire.

Le bilan 2005 de la France entière, métropole plus départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) s'établit comme suit :

- 87 026 accidents corporels ;
- 5 543 tués à trente jours ;
- 111 683 blessés dont 40 792 blessés hospitalisés.

Ce bilan est en diminution, par rapport à celui de 2004, de 0,9 % pour les accidents corporels, de 3,7 % pour les tués à trente jours et de 0,3 % pour le nombre de blessés.

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

Le bilan 2005 de la France métropolitaine s'établit comme suit :

- 84 525 accidents corporels ;
- 5 318 tués à trente jours ;
- 108 076 blessés dont 39 811 blessés hospitalisés.

Cette année 2005 présente un bilan en retrait par rapport à celui de l'année bissextile 2004 avec – 1,0 % d'accidents corporels, – 4,9 % de tués et – 0,3 % de blessés.

C'est la quatrième année consécutive que le nombre de tués diminue de façon significative, sans toutefois retrouver la baisse spectaculaire et exceptionnelle de 2003 (– 20,9 %) et en vingt ans, seules quatre années ont enregistré des hausses par rapport à l'année précédente : 1986 (+ 4,9 %), 1988 (+ 7,0 %), 1998 (+ 5,6 %) et 2001 (+ 1,0 %).

La gravité, avec 6,29 tués pour 100 accidents corporels est inférieure de 0,26 point à celle de l'an dernier.

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2005 comparée à l'année 2004

Grande stabilité tout au long de l'année 2005, sauf en juillet

En analyse corrigée des variations saisonnières (CVS), l'année 2005 a été marquée par une très grande stabilité du nombre de tués, à $\pm 5\%$ autour de la tendance moyenne à 5 140. Seul le mois de juillet s'est démarqué en montant jusqu'à plus de 6 200 tués.

La circulation stagne et la consommation de carburants diminue

La circulation mesurée sur le seul réseau national (autoroutes et routes nationales) a quasiment stagné en 2005 puisqu'elle n'a progressé que de 0,3 % par rapport à l'an dernier (en retrait de 1,8 point par rapport à 2004). Elle est très loin des progressions des années antérieures qui se situaient aux environs de 3 à 4 % par an.

Cette année, la circulation sur les autoroutes n'a globalement augmenté que de 0,5 % qui se répartissent en une diminution de 0,4 % sur les autoroutes de dégagement et une augmentation de 1,1 % sur les autoroutes de liaison. Elle n'a pas progressé sur les routes nationales alors qu'elle s'était accrue de 1 % l'an dernier.

La consommation de carburants de 2005 a diminué de 1,1 % par rapport à celle 2004 qui était restée stable. Bien que le parc poursuive sa diesélisation, l'augmentation de la consommation de gazole (+ 1,0 %) n'a pas compensé la baisse de consommation d'essence.

Poursuite du renforcement des contrôles

Le nombre d'infractions hors stationnement s'est accru de 34,1 % en 2005, faisant suite aux 29,3 % déjà enregistrés l'an dernier. Cette forte variation est due en grande partie à l'augmentation du nombre d'infractions vitesse relevées par le système contrôle-sanction automatisé. Le nombre d'infractions pour non-respect des limitations de vitesse, tous moyens confondus, a été multiplié par près de deux alors que le nombre de procès-verbaux traditionnels n'a augmenté que de 6 %.5,9

Pour les autres « grandes » infractions, le nombre d'infractions pour non-respect du panneau stop a augmenté de 10,6 % et celui pour franchissement de feux rouges de 1,3 %. En revanche, on assiste à une diminution du nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité (– 17,8 %) et pour non-port du casque (– 4,3 %).

Les dépistages d'alcoolémie pratiqués ont augmenté de 12,9 % et parmi eux les dépistages préventifs ont progressé de 13,5 %.

7,4 millions de points retirés en 2004

Plus de 7,4 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une augmentation de près de 16 % par rapport à 2004.

Les excès de vitesse représentent 65 % des infractions traitées, contre 53 % en 2004. 69 % des

excès de vitesse qui ont fait l'objet d'un retrait de points sont inférieurs à 20 km/h et 1 % égaux ou supérieurs à 50 km/h.

54 242 permis ont été invalidés, en progression de 37 % par rapport à l'an dernier. Pour autant, les conducteurs sans permis, impliqués dans les accidents corporels, ont été moins nombreux en 2005 (1,6 % contre 1,8 % en 2004).

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

En 2005, la vitesse moyenne pratiquée de jour par les voitures de tourisme, tous réseaux confondus est de 83,1 km/h, en diminution de 8 km/h depuis le pic observé au 1^{er} trimestre 2002.

Toujours tous réseaux confondus, les taux de dépassement de la vitesse limite se situent à 16 % pour les voitures de tourisme (20 % en 2004), à 40 % pour les motocyclettes et à 20 % pour les poids lourds.

En 2005, le nombre de grands excès de vitesse (dépassements de plus de 30 km/h) a été divisé par cinq par rapport à 2002 pour les automobilistes. Pour les motocyclistes la proportion de grands excès de vitesse est forte et diminue moins vite dans le temps que pour les automobilistes.

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

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme ont diminué sur tous les réseaux et sont les plus faibles des cinq dernières années. Elles ont baissé de 2 à 5 km/h sur les réseaux de rase campagne et de 1 à 2 km/h en milieu urbain. De nuit, les vitesses moyennes sont restées assez stables en agglomération et sur les autoroutes de dégagement et ont diminué en rase campagne, de 2 à 3 km/h selon les réseaux. Toutefois, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, à l'exception des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles se sont nettement améliorées, surtout pour les poids lourds de quatre essieux et plus qui représentent la grande majorité du parc.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont restées stables en agglomération, ont augmenté sur les routes départementales mais ont diminué partout ailleurs. Elles demeurent toutefois très supérieures aux vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes de jour et souvent au-dessus des vitesses limites autorisées.

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

L'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant des voitures de tourisme qui avait progressé de dix points entre 1992 (80,6 %) et 2001 (91,3 %) se situe maintenant à 97,0 %.

Comme en 2004, on remarque une progression du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme en 2005, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %. On observe par ailleurs que les disparités régionales sont quasiment résorbées, même si dans les faits les villes du sud de la France conservent encore des taux de port inférieurs à ceux des villes du nord.

A l'arrière, 77 % des usagers des voitures de tourisme ont bouclé leur ceinture en 2005, taux plus élevé parmi les enfants (83 %) que parmi les adultes (70 %).

Amélioration en rase campagne, dégradation en milieu urbain

Les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent nettement en rase campagne mais augmentent en milieu urbain. La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, qui est cinq fois moins élevée en milieu urbain qu'en rase campagne diminue de 0,6 point sur ce dernier réseau mais augmente de 0,16 point en milieu urbain.

Par tailles d'agglomérations, la quasi totalité des indicateurs sont en hausse et c'est dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants que la situation est la plus défavorable puisqu'on y enregistre les plus fortes augmentations. Il n'y a que dans les villes de plus de 100 000 habitants que la gravité des accidents reste à peu près stable. Elle augmente partout ailleurs.

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

C'est sur les routes nationales et départementales que la situation est la plus favorable avec une diminution des indicateurs très souvent beaucoup plus forte que la moyenne.

En revanche, on constate une nette dégradation sur les autoroutes de liaison (+ 16,7 % de tués) qui fait suite à la nette amélioration qui avait été enregistrée l'an dernier sur ce réseau (- 14,8 % d'accidents corporels, - 34,5 % de tués et - 12,4 % de blessés). Sur les autoroutes de dégagement, si les nombres d'accidents corporels et de blessés augmentent fortement, le nombre de tués est en nette diminution.

Sur les voies communales, le bilan est plus contrasté avec moins de tués et plus de blessés pour un nombre d'accidents corporels quasiment stable.

Les taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus augmentent peu sur les routes départementales, fortement sur les autoroutes de liaison et diminuent partout ailleurs.

Fortes diminutions du nombre de tués pour les usagers de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires mais augmentation pour toutes les autres catégories d'usagers

Le nombre de tués diminue pour les usagers de voitures de tourisme (- 10,0 %) et de véhicules utilitaires (- 9,0 %) mais augmente pour toutes les autres, de + 0,6 % pour les cyclistes à + 8,0 % pour les piétons.

Le nombre de blessés diminue pour les piétons (- 1,4 %), les cyclomotoristes (- 11,7 %) et les usagers de voitures de tourisme (- 2,4 %) mais augmente pour toutes les autres, en particulier pour les motocyclistes (+ 16,3 %), les usagers de poids lourds (+ 11,0 %) et de véhicules utilitaires (+ 9,8 %).

La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des catégories d'usagers, de - 0,12 point pour les cyclistes à - 0,73 point pour les usagers de véhicules utilitaires mais augmente de la même façon (+ 0,37 point) pour les piétons et les cyclomotoristes.

Le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge mais augmente pour les jeunes de 15 à 17 ans et pour les aînés

En 2004, la classe des 18-24 ans était la seule à enregistrer une légère augmentation du nombre de tués (+ 0,7 %). En 2005, elle présente une diminution de 6,9 %. Deux autres classes l'accompagnent dans cette baisse, celle des moins de 15 ans (- 25,1 %) et celle des 25-44 ans (- 10,5 %). En revanche, la classe des 15-17 ans voit son nombre de tués augmenter de 12,6 % et celle des 65 ans et plus de 3,5 %.

Le nombre de blessés est en hausse significative pour la classe des 45-64 ans (+ 5,1 %), en quasi-stabilité pour celle des 25-44 ans (+ 0,6 %) mais diminue pour toutes les autres classes, de 0,7 % pour celle des 18-24 ans à 5,9 % pour celle des 15-17 ans.

La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des classes d'âge, de - 0,31 point pour les 18-24 ans et les 45-64 ans à - 0,50 point pour les moins de 15 ans mais augmente pour la classe des 15-17 ans (+ 0,45 point) et pour celle des aînés (+ 0,60 point).

Onze départements ont un sur-risque par rapport à la moyenne nationale supérieur à 50 %.

L'indicateur d'accidentologie locale montre qu'en 2005, treize départements présentent un sous-risque de plus de 25 % par rapport au risque de la métropole : Rhône, Côtes-d'Armor, Corrèze, Finistère, Essonne, Hauts-de-Seine, Paris, Côte-d'Or, Ile-et-Vilaine, Savoie, Hautes-Alpes, Landes et Isère.

Onze présentent un sur-risque de plus de 50 % : Tarn, Jura, Corse-du-Sud, Lot-et-Garonne, Ariège, Aude, Alpes-de-Haute-Provence, Haute-Saône, Yonne, Aube et Marne.

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

L'accidentologie des régions présente en 2005 un net gradient Nord-Sud puisque les régions les plus mal classées sont les régions Corse, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Auvergne et Poitou-Charentes. Plus au Nord, quatre régions se détachent avec de mauvais résultats : Picardie, Centre, Champagne-Ardenne et Franche-Comté.

Parmi les meilleurs résultats, on trouve les régions Bretagne, Rhône-Alpes, Ile-de-France et Alsace.

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

En termes de taux de tués par million d'habitants les résultats de 2004 placent la France devant l'Autriche, l'Espagne, la Belgique et l'Italie mais après l'Allemagne et le Royaume-Uni.

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

Pour ce qui est de la conduite des motocyclettes, la France enregistre un taux 2,7 fois plus fort qu'en Allemagne ou en Autriche (il était 2,4 fois plus élevé qu'en Allemagne l'an dernier).