

# Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre a pour ambition de faire une introduction aux résultats de l'année 2006 (les données se rapportant à d'autres années sont signalées) en présentant les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. La plupart des données présentées ci-dessous sont détaillées dans la suite de l'ouvrage.

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

**Une nécessité : évaluer le risque.** La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à évaluer le risque c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable<sup>2</sup>. Il ne suffit pas de constater une plus grande fréquence d'un facteur dans les accidents, il faut vérifier qu'il y a une plus grande fréquence dans la circulation. C'est souvent là que les données manquent ou sont imprécises et c'est la raison pour laquelle il faut recourir à un certain nombre d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

**Et distinguer les véritables liens de causalité.** De plus les facteurs intervenant dans les accidents sont très nombreux : il faut savoir distinguer entre les coïncidences et les véritables liens de causalité.

Le plan adopté reprend les paramètres les plus couramment analysés que sont le mode de déplacement (VL, PL ...), les caractéristiques de l'utilisateur (âge, sexe ...), la localisation (type de réseau : autoroute, route nationale, ... ; les différences locales), le moment (mois, jour, heure) et l'infraction (alcool, vitesse, port de la ceinture).

**A retenir particulièrement.** Au total, on retiendra plus particulièrement les points suivants :

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

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

<sup>1</sup> Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation

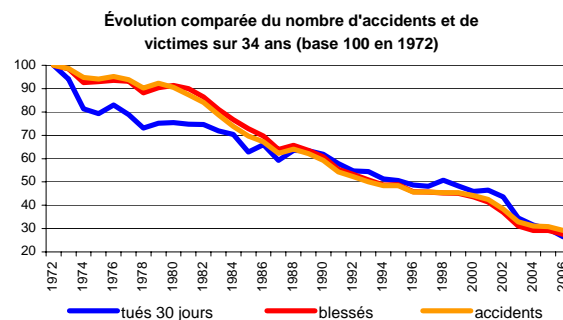
<sup>2</sup> par exemple le nombre de coups de téléphone passés, pour ce qui concerne le risque causé par l'utilisation du téléphone portable au volant.

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

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

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

En dix ans, depuis 1996, le nombre d'accidents a diminué de 36,0 %, celui des tués de 45,5 %, et celui des blessés de 39,8 % .



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

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

accidents de la route en 2006, ce qui représente environ six orphelins pour dix tués.

## LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

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

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

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'évolution dans le temps de la répartition des tués par modes de déplacement résulte en grande partie de l'évolution de ceux-ci : baisse de la proportion de tués piétons, cyclistes et usagers de voitures de tourisme ; hausse de celle des cyclomotoristes, des motocyclistes, des occupants de poids lourds et de camionnettes.

### L'importance du risque des deux-roues

#### Chiffres 2005 sauf \*

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

\* chiffre mi-2003.

Sources : ONISR, fichier des accidents + 43<sup>ème</sup> rapport de la commission des comptes des transports de la Nation.

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

Les **poids lourds** représentent plus de 6 % des kilomètres parcourus et seulement 3,8 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 9,6 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 14,5 % des tués dont 1,8 % sont occupants du PL. Globalement le trafic PL augmente comme celui des véhicules légers, par contre le trafic des poids lourds étrangers qui ne posent pas de problèmes spécifiques de sécurité, augmente lui cinq fois plus vite que le trafic des poids lourds français (+ 21 % sur cinq ans au lieu de + 4 %) pour atteindre plus de 20 % du trafic total des poids lourds.

Les **motocyclistes** ne représentent que 0,8 % du trafic mais 9,8 % des véhicules impliqués dans les accidents et 16,5 % des victimes.

Le risque particulier des **motocyclistes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût (79 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 52 % entre 20 et 34 ans) et la pratique de la moto par des usagers moins expérimentés augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm<sup>3</sup> ont un taux de tués par kilomètre parcouru deux fois inférieur à celui des motos plus puissantes.

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

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 51,4 % des tués avec des cyclomoteurs. Toutefois le parc est en diminution.

On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette**, mais on sait que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisir (à titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentaient en 2005 plus de 70% des ventes totales de bicyclettes).

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

### Le risque en milieu urbain

Circuler en ville est plus dangereux qu'on ne le croit habituellement. Si les accidents sont beaucoup moins graves en milieu urbain qu'en rase campagne, ils sont en revanche beaucoup plus nombreux, et au total le risque par kilomètre parcouru est plus important. C'est ainsi que l'on a pu établir que pour un risque d'être tué par kilomètre parcouru comparable à celui relevé en rase campagne, le risque d'être blessé en milieu urbain est 5 fois supérieur.

### L'âge du véhicule

Les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent près de 30 % des kilomètres parcourus, et sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. Le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de 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).

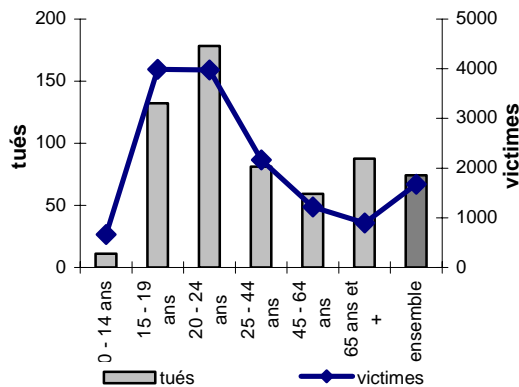
Ce phénomène ne semble pas pouvoir s'expliquer par l'âge des conducteurs dont on sait qu'il influe

fortement sur le risque d'avoir un accident. Ces résultats doivent pouvoir être rattachés aux progrès dans la conception des nouveaux véhicules lesquels semblent toutefois ralentir puisqu'on constate une différence moindre entre les véhicules de moins de quatre ans et ceux entre quatre et huit ans.

## LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER

### En fonction de l'âge

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

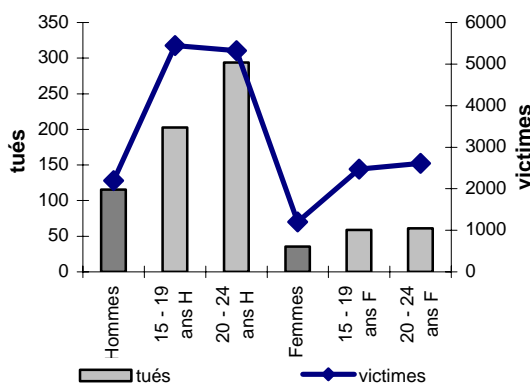


On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

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

### En fonction du sexe

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

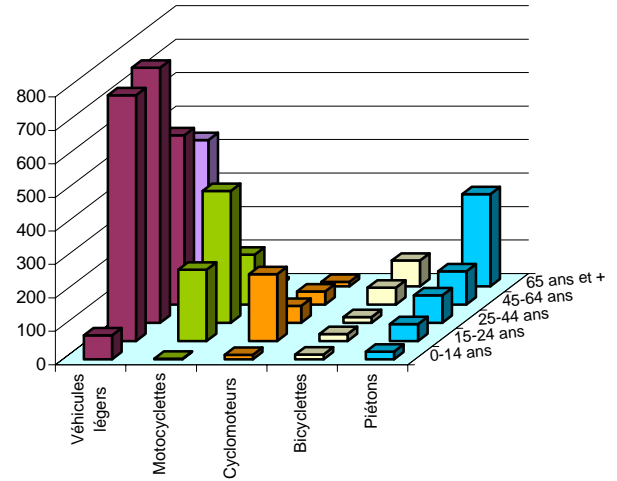


On observe l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les

hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier.

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

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



% d'usagers tués par tranches d'âge	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-65 ans	65 ans et plus	Total
Piétons	4,3%	9,6%	15,5%	18,7%	51,9%	100%
Bicyclettes	7,8%	11,7%	9,4%	28,3%	42,8%	100%
Cyclomoteurs	4,1%	63,3%	16,1%	12,3%	4,1%	100%
Motocyclettes	0,3%	27,9%	51,6%	19,5%	0,8%	100%
Véhicules légers	2,9%	29,2%	30,3%	20,2%	17,4%	100%
Poids lourds	0,0%	16,1%	42,5%	35,6%	5,7%	100%

**Les jeunes.** Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ 28 % des tués dans cette classe d'âge sont des piétons ou des cyclistes.

Un grand nombre d'enquêtes ou d'études sociologiques confirment l'attitude spécifique des jeunes et en particulier des jeunes garçons en matière de prise de risque. Les 15-24 ans représentent 13 % de la population mais 27 % des tués sur la route et près de 40 % du total des pertes d'années de vie humaine. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (près de 45 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans)<sup>3</sup>.

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

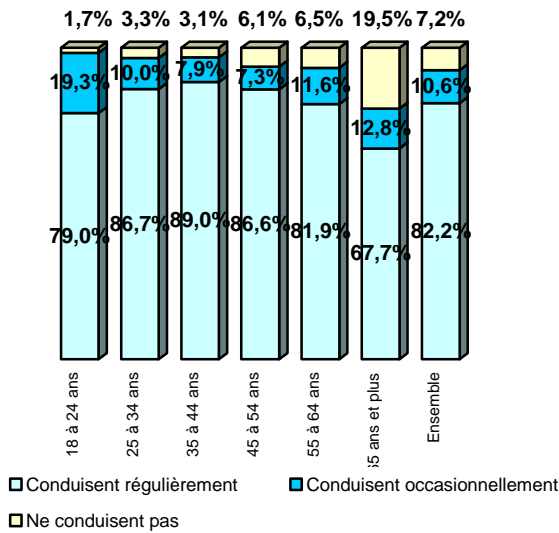
**Les personnes âgées.** Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de

<sup>3</sup> données INSERM 2003

moyens de déplacement rapides : elles représentent près de 52 % des piétons tués et près de 43 % des cyclistes tués.

**Conducteurs.** L'enquête annuelle réalisée par la SOFRES sur le parc automobile des ménages permet d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à 39 millions et celui des conducteurs à environ 36 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire ont déclaré ne pas conduire, 82 % conduisent de façon régulière et 11 % occasionnellement.

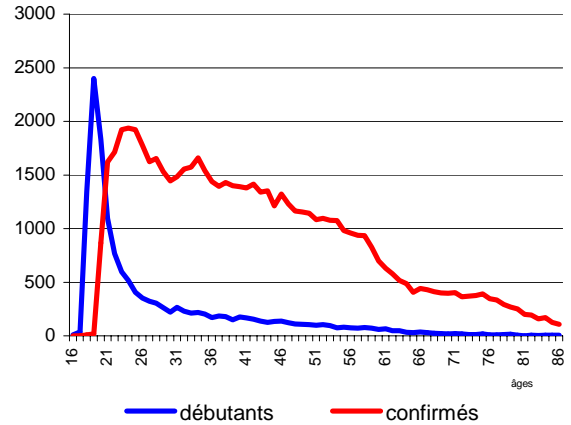
**Répartition des fréquences de conduite par âge**



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

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

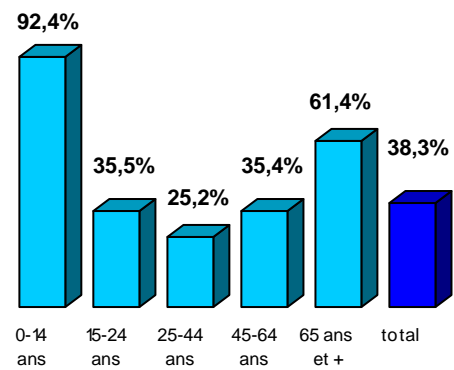
**Conducteurs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et l'ancienneté du permis**



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

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

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



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

## LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

### Par réseau

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

\* essentiellement réseau urbain

NOTA : le transfert d'une partie des routes nationales aux Conseils généraux a entraîné des incohérences en 2006 entre les données trafic et les données accidents.

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

Il permet de comprendre l'importance de la densité dans toutes comparaisons spatiales (entre départements ou entre pays<sup>4</sup>).

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

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

**La rase campagne.** Les routes de rase campagne qui sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : on a eu à déplorer près de 60 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne.

<sup>4</sup> A titre d'exemple, signalons qu'un transfert de 1 % du trafic entre le réseau de rase campagne et le réseau autoroutier entraîne une baisse de 1 % du nombre des tués

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

Un des grands facteurs des décès en rase campagne sont les obstacles fixes : 1 278 tués en 2006 dont 701 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA<sup>6</sup> ont montré l'importance des zones de récupération dans les virages.

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

**Les indicateurs d'accidentologie locale).** Le ratio tué pour un million d'habitants va de 21 pour les Hauts-de-Seine à 196 pour le Tarn-et-Garonne, contre 68 pour la France entière. Ce ratio est en effet très dépendant du caractère urbain ou non des départements. Les indicateurs d'accidentologie locale mis au point au sein de l'Observatoire essaient de tenir compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines). Ils ont permis de montrer que parmi les départements les plus sûrs figurent des départements urbains. Les départements de Paris (-49 %), l'Isère (-47 %), la Côte d'Or et les Hauts-de-Seine (-44 %) sont les mieux classés. Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+88 %), le Gers (+75 %), l'Ariège (+67 %) et l'Yonne (+65 %).

## LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

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

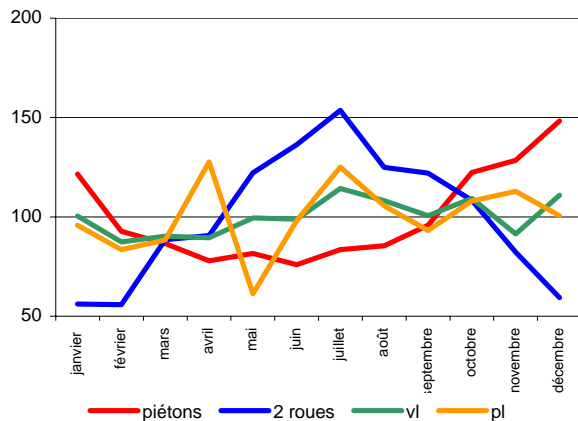
Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic et pour partie aux conditions météo ainsi qu'aux conditions d'éclairage (rapport jour/nuit).

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

<sup>6</sup> Études détaillées d'accidents

## NOMBRE DE TUÉS EN FONCTION DES SAISONS ET SELON LE TYPE D'USAGER

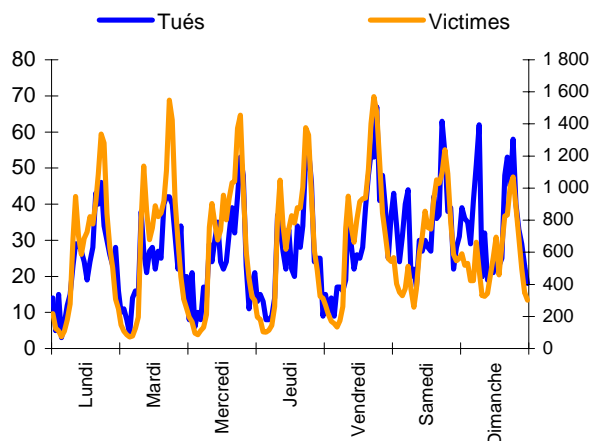
Moyenne sur les cinq dernières années (indice 100 = moyenne annuelle)



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

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

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



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

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

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

**Autres paramètres.** 11,7 % des accidents se sont produits en 2006 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 105 tués (2,2 % des tués) par temps de brouillard,  
 – 74 % des victimes sont locales<sup>7</sup>,  
 – 15,4 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 8,5 % lors d'un déplacement professionnel.

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

## LES PRINCIPAUX FACTEURS ET LES ACTIONS LES PLUS EFFICACES

### LES FACTEURS

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

Le taux de conducteurs alcooliques dépend de l'âge, du sexe, de l'usager mais surtout de l'heure et du jour (la nuit et le week-end).

Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés et leur passagers puisque ceux-ci représentent environ 84 % des tués.

On estime à 26,2 % le nombre de tués qui seraient sauvés si tous les conducteurs ne dépassaient pas la limite légale de l'alcool.

**La vitesse.** Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en retrait en 2006, reste un comportement de masse puisque c'est le cas de près de 40 % des automobilistes et près de 50 % des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes,

<sup>7</sup> soit des piétons soit des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département

tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible en 2006, notamment pour les motos. Ils s'élèvent à 15,4 % pour les véhicules de tourisme (contre 18,9 % en 2005) à 13,7 %, pour les poids lourds hors autoroutes (16,5 % en 2005) et 30,2 % pour les motos (contre 41,8 % en 2005).

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

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

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

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

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

**La ceinture.** Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années notamment à partir du moment où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis (trois points à partir de mars 2003). En 2006, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers a continué de

progresser, notamment en milieu urbain. En rase campagne il s'est élevé à 98,4 %. Il était égal à 93,4 % en 1996, il y a dix ans. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de plus de 22 points : 72,4 % de taux de port en 1996, 94,7 % en 2006.

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

On estime par ailleurs à 424 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture (70 % pour les conducteurs, 15 % pour les passagers avant et 15 % pour les passagers arrière).

**Le téléphone portable.** On estime approximativement à 2,4 % la part de conducteurs téléphonant dans la circulation à un instant donné. On évalue la réduction du nombre d'accidents, si aucun conducteur ne téléphonait en conduisant, entre 7 % et 8 %.

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

## LES PRINCIPALES ACTIONS

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

Par ailleurs, les améliorations régulières des infrastructures et des véhicules participent aux progrès de la sécurité. C'est ainsi que le traitement des obstacles latéraux (arbres ou poteaux) permettrait de réduire de 6 % le nombre de victimes tuées sur la route.

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

Les contrôles de l'alcoolémie ont également nettement progressé au cours des dix dernières

années puisque leur nombre est passé de 6,6 millions de dépistages préventifs en 1997 à 9,1 millions en 2006.

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

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