

## Synthèse générale de l'année 2006

*Le bilan de l'insécurité routière de la France entière en 2006, métropole plus les quatre départements d'outre-mer : Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion présente une diminution de 4,6 % du nombre d'accidents corporels, de 10,8 % du nombre de personnes tuées et de 5,1 % du nombre de blessés par rapport à l'année 2005.*

*En métropole, avec 11,5 % de tués en moins au cours de cette année 2006, c'est la cinquième année consécutive que le bilan s'améliore et la deuxième plus forte diminution depuis la baisse exceptionnelle de 20,9 % en 2003.*

*La baisse du nombre de tués a été plus marquée en milieu urbain qu'en rase campagne, moins dans les grandes villes que dans les petites et moyennes agglomérations. Par réseaux, c'est sur les routes nationales et départementales que la baisse a été la plus élevée (-13,5 %). Sur les autoroutes de liaison, la hausse constatée l'an dernier (+16,7 %) est en partie compensée cette année (-11,2 %).*

*Par catégories d'usagers, c'est pour les piétons (-15,7 %), les usagers de voitures de tourisme (-14,3 %), les motocyclistes (-12,7 %) et les cyclomotoristes (-11,0 %) que l'évolution est la plus favorable. En revanche, le nombre de tués augmente légèrement pour les cyclistes (+0,6 %).*

*S'agissant de l'évolution intra-annuelle analysée en données CVS, on constate une très grande stabilité au cours de l'année 2006 autour d'une tendance moyenne de 4 700 tués sauf en avril et en décembre.*

*Le principal facteur ayant contribué à ces résultats est la baisse de 1,2 % 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 aussi à la hausse du prix des carburants jusqu'à l'été.*

*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 2005, 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 désormais les 100 %.*

*En ce qui concerne le facteur alcool, les analyses montrent une quasi-stabilité du nombre d'accidents mortels avec alcool à 28,4 % en 2006 contre 28,1 % en 2005, alors que l'alcoolémie des conducteurs en circulation augmente. Elle se situe maintenant à 0,98 % contre 0,85 % en 2005.*

*A noter que, malgré le quasi-abandon de la mesure sur les feux de croisement de jour, il subsiste une proportion non négligeable de conducteurs utilisant leurs feux de jour tout au long de l'année et quel que soit le type de réseau.*

*Pour les prochains mois, il semblerait qu'on s'achemine vers un retour à une tendance favorable.*

\*\*\*

### **Le bilan 2006 de la France entière, métropole + départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) s'établit comme suit :**

- 82 993 accidents corporels ;
- 4 942 tués à trente jours ;
- 105 980 blessés dont 41 869 blessés hospitalisés.

Ce bilan est en diminution, par rapport à celui de 2005, de 4,6 % pour les accidents corporels, de 10,8 % pour les tués à trente jours et de 5,1 % pour le nombre de blessés.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement les quatre départements d'outre-mer, on a constaté en 2006 :

- 2 684 accidents corporels ;
- 233 tués à trente jours ;
- 3 855 blessés dont 1 207 blessés hospitalisés ;

ce qui représente, par rapport à 2005, une augmentation des nombres d'accidents corporels (+ 7,3 %), de tués (+ 3,6 %) et de blessés (+ 6,9 %).

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

### **Le bilan 2006 de la France métropolitaine s'établit comme suit :**

- 80 309 accidents corporels ;
- 4 709 tués à trente jours ;
- 102 125 blessés dont 40 662 blessés hospitalisés.

Cette année 2006 présente un bilan en retrait par rapport à celui de 2005 avec - 5,0 % d'accidents corporels, - 11,5 % de tués et - 5,5 % de blessés.

C'est la cinquième année consécutive que le nombre de tués diminue de façon significative et c'est la deuxième plus forte baisse après celle, spectaculaire et exceptionnelle de 2003 (- 20,9 %).

La gravité, avec 5,86 tués pour 100 accidents corporels est inférieure de 0,43 point à celle de l'an dernier.

*Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2006 comparée à l'année 2005*

### **Grande stabilité en 2006 sauf en avril et en fin d'année**

En analyse corrigée des variations saisonnières (CVS), l'année 2006 montre une certaine stabilité, autour de 4 700 tués mais avec toutefois une tendance à une légère dégradation des résultats en

fin d'année qui a culminé en décembre.

Deux mois se sont démarqués : avril (5 613 tués) et décembre (5 305).

### **La circulation augmente légèrement et la consommation de carburants stagne**

On assiste à une légère augmentation de la circulation (+ 1,2 %) sur le seul réseau national alors qu'elle avait stagné (+ 0,3 %) en 2005 par rapport à 2004. A noter qu'au cours des années antérieures les augmentations étaient plutôt de l'ordre de 3 à 4 %.

La circulation est restée globalement stable sur les routes nationales et a progressé de 2,4 % sur les autoroutes. Rappelons que sur ce dernier réseau la progression n'avait été que de 0,5 % l'an dernier.

La consommation de carburants en 2006 est quasiment stable par rapport à celle de 2005, elle-même stable par rapport à celle de 2004. La hausse de 2,9 % de la consommation de gazole, en augmentation de 1,9 point par rapport à l'an dernier, est loin de compenser la baisse de 5,9 % de la consommation de supercarburants, diminution du même ordre que celle enregistrée en 2004 (- 6,0 %).

### **Poursuite du renforcement des contrôles**

Le nombre d'infractions hors stationnement s'est encore accru de 14,3 % en 2006, faisant suite aux 34,1 % et 29,3 % déjà enregistrés les deux années précédentes. Cette forte variation est due en grande partie à l'augmentation du nombre d'infractions vitesse relevées par le système contrôle-sanction automatisé (+ 41 % par rapport à l'an dernier). Le nombre d'infractions pour non-respect des limitations de vitesse, tous moyens confondus, s'est accru de 23,4 %.

Pour les autres « grandes » infractions, le nombre d'infractions pour non-port du casque a augmenté de 10,4 % et celui pour non-respect du panneau stop de 2,7 %. En revanche, on assiste à une diminution du nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité (- 12,6 %) et pour franchissement de feu rouge (- 5,7 %).

Le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués est resté quasiment stable (- 0,3 %). Il en va de même pour le nombre de dépistages préventifs (+ 0,5 %).

## **8 millions de points retirés en 2006**

8 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une augmentation de plus de 7 % par rapport à 2005, contre + 16 % en 2005 et + 44 % en 2004.

Les excès de vitesse représentent 75 % des infractions traitées, contre 66 % en 2005. 79 % 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.

68 866 permis ont été invalidés, en progression de 27 % par rapport à l'an dernier. A noter que les conducteurs sans permis, impliqués dans les accidents corporels, ont été plus nombreux en 2006 (1,8 %) qu'en 2005 (1,6 %) et retrouvent leur niveau de 2004 (1,8 %).

## **Une détérioration en terme d'alcoolémie**

Les analyses montrent une quasi stabilité des décès attribuables à l'alcool entre 2006 (26,2 %) et 2005 (26,3 %) alors que l'alcoolémie des conducteurs en circulation se détériore (0,98 % au lieu de 0,85 %).

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

En 2006, la vitesse moyenne pratiquée de jour par les voitures de tourisme, tous réseaux confondus est de 82,2 km/h, en retrait de 8 km/h depuis le pic observé en 2000.

Toujours tous réseaux confondus, les taux de dépassement de la vitesse limite se situe aux alentours de 15 % pour les voitures de tourisme (19 % en 2005), à 30 % pour les motocyclettes et à 14 % pour les poids lourds.

En 2006, 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, mais reste stable par rapport à 2005. Pour les motocyclistes même si la proportion de grands excès de vitesse a fortement baissé depuis 2002, elle reste forte et s'est sensiblement accrue en 2006 par rapport à 2005.

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

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme en 2006 sont les plus faibles des cinq dernières années. Les progrès enregistrés en 2006 (près d'un kilomètre/heure en moins qu'en 2005, tous réseaux confondus) sont dus pour l'essentiel aux baisses substantielles relevées sur le réseau de routes nationales et départementales limitées à 90 km/h ainsi qu'en milieu urbain. En revanche, la situation s'est légèrement dégradée sur les autoroutes et surtout sur les routes nationales à 2 x 2 voies limitées à 110. Par ailleurs, 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 ont poursuivi leur baisse.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes ont très légèrement augmenté sur les routes nationales à 2 x 2 voies mais elles ont diminué partout ailleurs. Elles demeurent toutefois supérieures, sauf sur les autoroutes de liaison, aux vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes de jour et au-dessus des vitesses limites autorisées sur les autoroutes de dégagement et dans les traversées d'agglomérations.

## **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 97,2 %.

Comme depuis cinq ans, on observe une progression générale du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme en 2006, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %. Deux exceptions toutefois : le taux de port sur les autoroutes de liaison a très légèrement diminué, ainsi que le taux de port dans la ville de Lyon. Les disparités régionales sont en voie de résorption, même si dans les faits les villes du sud de la France conservent encore des taux inférieurs.

A l'arrière, 82 % des usagers des voitures de tourisme ont bouclé leur ceinture en 2006, taux plus élevé parmi les enfants (89 %) que parmi les adultes (75 %).

### **Amélioration plus nette en milieu urbain qu'en rase campagne**

Les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent partout mais nettement plus en milieu urbain qu'en rase campagne et la gravité exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue plus en milieu urbain qu'en rase campagne et elle y est 5,4 fois moins élevée

Par tailles d'agglomérations, c'est dans les villes de plus de 100 000 habitants que les bilans, bien qu'en diminution, présentent la situation la moins favorable. C'est aussi dans ces villes que la gravité des accidents corporels diminue le moins (-0,07 point). C'est en revanche dans les petites agglomérations qu'elle diminue le plus (-0,87 point).

### **Amélioration sur les routes nationales et départementales et sur les autoroutes de liaison**

C'est sur l'ensemble des routes nationales et départementales que la situation est la plus favorable avec une diminution des indicateurs plus forte que la moyenne.

Sur les autoroutes de liaison, la forte hausse du nombre de tués constatée l'an dernier (+16,7 %) est en partie compensée cette année par une forte baisse (-11,2 %). Sur les autoroutes de dégagement, la baisse enregistrée en 2005 (-22,5 %) se poursuit cette année mais de façon beaucoup plus modeste (-3,0 %) ;

Sur les voies communales et autres voies, le bilan évolue favorablement mais moins que la moyenne.

### **Fortes diminutions du nombre de tués pour les piétons, les usagers de voitures de tourisme et les motocyclistes mais très nette augmentation pour les usagers de véhicules utilitaires**

Si le nombre de tués reste stable pour les cyclistes, il augmente fortement pour les usagers de véhicules utilitaires (+74,8 %). Il diminue en revanche plus que la moyenne (-11,5 %) pour les piétons (-15,7 %), les usagers de voitures de tourisme (-14,3 %) et les motocyclistes (-12,7 %). C'est pour les usagers de poids lourds qu'il diminue le moins (-3,3 %).

Le nombre de blessés augmente pour les cyclomotoristes (+4,6 %) et surtout pour les usagers de poids lourds (+32,1 %) et de véhicules utilitaires (+43,3 %). Il diminue plus que la moyenne (-5,5 %) pour les motocyclistes (-7,2 %) et les automobilistes (-12,2 %) mais moins pour les piétons (-1,8 %) et les cyclistes (-1,6 %).

C'est pour les usagers de poids lourds que la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) diminue le plus (-1,95 point) et pour les automobilistes qu'elle diminue le moins (-0,12 point). En revanche, elle augmente très légèrement pour les cyclistes (+0,07 point) mais plus pour les usagers de véhicules utilitaires (+0,77 point).

### **Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge mais particulièrement pour toutes les classes de 15 à 44 ans**

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge mais plus que la moyenne (-11,5 %) pour la classe des 15-17 ans (-13,5 %), pour celle des 18-24 ans (-15,1 %) et celle des 25-44 ans (-14,7 %).

Le nombre de blessés diminue également pour toutes les classes d'âge et de façon assez homogène. La plus forte atteint 6,9 % pour les moins de 15 ans et la plus faible 4,9 % pour la classe des 25-44 ans ;

La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour toutes les classes d'âge, de -0,03 point pour la plus faible pour les moins de 15 ans à -0,44 point pour la plus forte pour la classe des 18/24 ans.

### **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 2005 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 le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie et l'Autriche et devant la Belgique.

Pour ce qui est de la conduite des motocyclettes, la France enregistre un taux 2,8 fois plus fort que l'Allemagne.