

Analyse de l'année 2008

Sur l'ensemble Métropole + DOM, le bilan annuel de l'accidentalité routière en 2008 comparé à celui de 2007, indique que :

– **la mortalité a reculé de 8,2 %** en 2008 sur les routes en France, portant à 4 443 le nombre de personnes tuées. Avec cette septième année de baisse consécutive, ce nombre a été réduit pratiquement de moitié depuis 2002 (–44,35 %).

– 76 767 accidents corporels ont été enregistrés soit une baisse de 8,2 % par rapport à l'année 2007 et de 29,3 % par rapport à 2002.

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

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

Sur la métropole seule, les chiffres correspondants sont de 74 487 accidents corporels (–8,3%), 4 275 personnes tuées (–7,5%), 34 965 hospitalisées (–9,5 %) et 58 833 blessées légèrement (–8,9 %).

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

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

Par contre, la baisse des vitesses moyennes pratiquées sur les routes se poursuit. **210 vies ont été épargnées en 2008 par la baisse de la vitesse de l'ordre de 1 km/h par rapport à 2007.** Cette baisse dépasse les 11 % depuis 2002. 800 vies auraient pu être encore sauvées si les limitations de vitesse étaient strictement respectées.

Le taux du port de la **ceinture** progresse encore en 2008. Sur les huit premiers mois de l'année, par rapport à la période comparable de 2007, il est ainsi passé de 97,7 % à 98 % aux places avant des véhicules de tourisme et de 82,8 % à 84,5 % aux places arrière. On a par ailleurs calculé que ce sont près de 400 vies qui auraient pu être sauvées grâce à un port systématique de la ceinture.

La distraction au volant est une cause majeure d'accidents, en particulier téléphoner au volant. Cette pratique représente la 4^{ème} cause de mortalité infractionnelle après le taux d'alcoolémie positif, le dépassement des limitations de vitesse et le non-port de la ceinture.

A l'exception du port de la ceinture, ces infractions progressent de façon significative : + 12 % pour la vitesse, + 6 % pour le portable, + 1,5 % pour l'alcool.

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

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

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

Le bilan 2008 de la France entière (métropole et départements d'outre-mer [Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion]) s'établit comme suit :

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

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

A l'issue de cette septième année de baisse consécutive de la mortalité routière, le nombre de personnes tuées sur les routes en France a été réduit de 44,4 % depuis 2002.

Tous les autres indicateurs utilisés dans les analyses de sécurité routière vont dans le même sens favorable. Ainsi, **le risque d'être tué sur les routes a également été pratiquement divisé par deux depuis 2002** (voir chapitre 1-4).

La France, selon l'indicateur «personnes tuées par millions d'habitants», améliore son rang au niveau européen. Elle se classe depuis 2007 au

huitième rang sur les vingt-sept pays de l'Union. Elle était au quinzième rang en 2001 (voir chapitre 1-6).

L'analyse conjoncturelle (chapitre 1-3) met en évidence après les fortes baisses fin 2002 (- 21 %) et fin novembre 2003 (- 10 %), une tendance à la baisse de la mortalité avec une pente de 2,1% entre 2003 et 2006. Puis une cassure s'opère en janvier 2006 avec une nouvelle pente plus forte de l'ordre de 7%.

Dans le détail, il faut noter principalement :

- **L'évolution différenciée de la mortalité selon la classe d'âge et la catégorie d'usagers** (voir chapitre 2-1) : ce sont les usagers des véhicules de tourisme (- 11 % en 2008) qui bénéficient le mieux de la baisse de la mortalité depuis 2002 (- 54 %) ainsi que les piétons malgré une hausse de leur mortalité de 1,9 % en 2008. Le bilan est moins positif pour les deux-roues motorisés sur cette même période malgré une baisse de 7,8 % pour les cyclomotoristes et de 3,6 % pour les motocyclistes en 2008.

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

- **Les chapitres 2-2 et 2-3 mettent en évidence la grande disparité de la mortalité routière entre départements et régions selon différents paramètres socio-géographiques.** La plupart de ces entités connaissent des progrès en 2008 à l'exception d'une trentaine de départements. Tous ont connu des baisses importantes de la mortalité depuis 2002 mais certains départements possédant pourtant des caractéristiques similaires montrent des tendances différentes.

- **Deux-tiers des personnes tuées sur les routes le sont en rase campagne.** Cette proportion diminue légèrement au détriment du milieu urbain depuis 2002 même si 2008 a été plus favorable à ce milieu. Ainsi, en 2008 la réduction de la mortalité est de - 9,7 % en ville et de - 8,2 % hors des agglomérations. Une analyse plus fine montre que les progrès enregistrés ces dernières années semblent avoir moins concerné dans le milieu urbain les voiries communales (voir chapitre 2-4). C'est sur ces voies que la réduction de la mortalité est la moins forte en 2008 (- 5,1 %).

- La répartition de la mortalité selon le type d'accident reste stable d'une année sur l'autre. Ainsi, plus d'une personne tuée sur trois l'est à la suite d'un accident sans tiers. Cependant on note que **le nombre de personnes tuées dans les**

collisions par le côté a été réduit de près des deux tiers depuis 2002. Cette baisse se poursuit en 2008 avec - 15,8 % (voir chapitre 2-5).

- Plus d'une personne sur trois est tuée à la suite d'un accident contre un obstacle fixe. Les progrès sur ce type d'accident ne sont pas à la hauteur des efforts entrepris pour y remédier. Ainsi, **le nombre de personnes tuées contre un arbre est resté pratiquement constant entre 2007 et 2008** (voir chapitre 2-6).

- **Les conducteurs sans permis et/ou sans assurance sont plus impliqués dans des accidents mortels.** Leur part est passé de 1,9 % en 1998 à 4,1 % en 2008. Les motocyclettes sont particulièrement concernées (voir chapitre 2-7).

- L'analyse de la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel montre que celle des conducteurs de camionnettes est plus souvent engagée ainsi que celle des conducteurs de 15/24 ans et de plus de 65 ans. Ce constat n'évolue guère au cours des ans (voir chapitre 2-8).

Au niveau des comportements, il faut noter principalement :

- **Si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, 1 200 vies auraient pu être épargnées en 2008.** Dans 85 % des cas, le taux d'alcoolémie relevé à la suite d'un accident mortel est supérieur à 0,8g/l et dans un cas sur deux, il est supérieur à 1,5g/l. Plus de 90 % des accidents mortels en présence d'alcool concernent un conducteur masculin.

En 2008, la proportion des conducteurs avec un taux d'alcool positif de la catégorie d'âge 18-24 ans est de 24 % ; elle est de 19 % pour la catégorie 25-44 ans. On remarque aussi la présence fréquente d'alcool dans les accidents mortels concernant les cyclomoteurs et les motocyclettes (voir chapitre 3-4).

- **La baisse des vitesses moyennes se poursuit en 2008** (voir chapitre 3-1). Elle passe de 81,5 km/h à 80,6 km/h. On évalue que cette réduction a permis de sauver 210 vies. Depuis 2002, c'est une réduction de près de 10 km/h qui a été obtenue.

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

Tous ces progrès sont moins nets pour les motocyclistes. Ainsi, les vitesses pratiquées par ces conducteurs sont supérieures de 4 km/h sur autoroute et de 6 km/h sur les routes nationales.

L'excès de vitesse reste encore une cause majeure de la mortalité routière. Si tous les conducteurs

avaient respecté les limitations de vitesse, **environ 800 vies auraient pu être encore épargnées (18,2 %)**.

– **Le taux du port de la ceinture à l'avant atteint depuis quelques années pratiquement les 100 %.** Seules quelques grandes agglomérations de province présentent des taux de non-port de plus de 5 %. Le meilleur port de la ceinture en 2008 a permis de sauver la vie à 34 personnes mais plus de 400 vies auraient pu être sauvées grâce à un port systématique de la ceinture, notamment à l'arrière où le taux de port n'est encore que de 85 % (voir chapitre 3-3).

– **La distraction est une cause majeure d'accidents.** Les méfaits de l'utilisation du téléphone portable le démontrent. Les résultats des observations menées en 2007 montrent que l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant n'est pas une pratique rare. L'enjeu actuel pour la distraction au volant que constitue le seul téléphone tenu en main a été estimé entre 6 à 7 % des accidents (voir chapitre 3-5).

– **Les distances de sécurité restent mal respectées.** Près d'un tiers des conducteurs ne laissent pas les deux secondes nécessaires. Près de 5 % laissent moins d'une seconde (voir chapitre 3-2). Plus de 200 personnes ont été tuées en 2008 dans une collision par l'arrière.

– **En dix ans, le nombre des délits routiers constatés a doublé** (voir chapitre 3-6). Parmi les 548 785 délits enregistrés en 2008, un tiers constituent des infractions relatives à l'alcoolémie au volant. Quant aux contraventions, leur nombre (20 420 310) augmente de 4,7 % essentiellement par l'augmentation du nombre d'infractions à la vitesse enregistrées dans le cadre des contrôles fixes et mobiles. Avec 9 093 190 contraventions enregistrées, le contrôle automatisé et le contrôle traditionnel de la vitesse représentent en effet 44,5 % de l'ensemble des contraventions contre 39,2 % en 2007, soit une progression de 12 %.

Le nombre de contraventions aux règles de conduite (1 122 130) poursuit sa hausse constatée en 2007 (+ 7 %), notamment en raison des contrôles portant sur l'usage du téléphone mobile au volant (+ 6 %).

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

– **Près de 6 millions d'infractions ont été sanctionnées d'un retrait de point en 2008 soit l'équivalent de près de 9 millions de points** (voir chapitre 3-7).

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

98 057 permis de conduire ont ainsi été invalidés soit une progression de 11 % par rapport à 2007. Toutefois, les conducteurs sans points sur leur permis représentent moins de 0,3 % du total des détenteurs du permis.

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

– **43 % des condamnations prononcées en 2007 pour délits et contravention de 5^{ème} classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière** (voir chapitre 3-8).

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

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