

19 LE RISQUE D'ÊTRE TUÉ DANS UN ACCIDENT DE LA ROUTE EST 19 FOIS PLUS ÉLEVÉ POUR UN MOTOCYCLISTE QUE POUR UN UTILISATEUR DE VOITURE DE TOURISME.

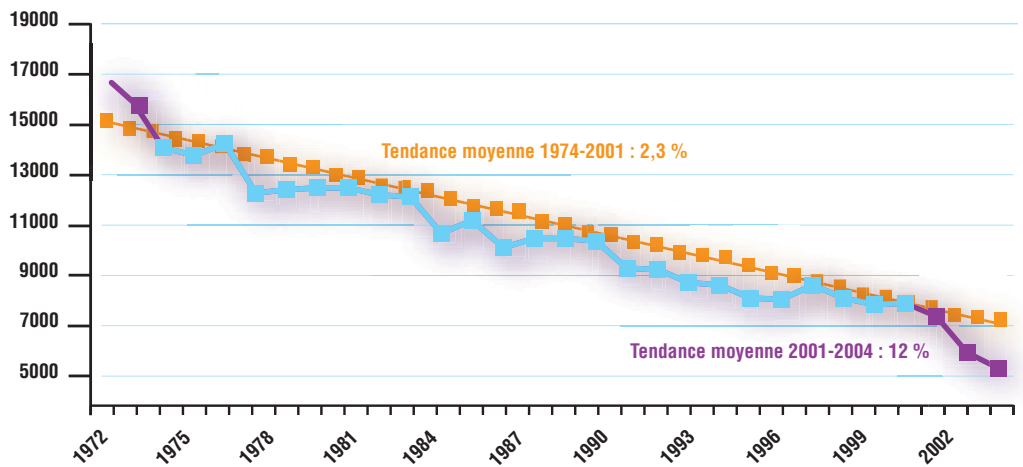
Et il est deux fois plus élevé pour un motocycliste français que pour un motocycliste allemand. Enfin, les conducteurs de moins de 125 cm³ ont deux fois moins de risque d'être tué dans un accident que les usagers de motos plus puissantes.



F. CEPAS/DSCOR

ÉVOLUTION DE LONGUE PÉRIODE

(nombre de tués de 1972 à 2004)



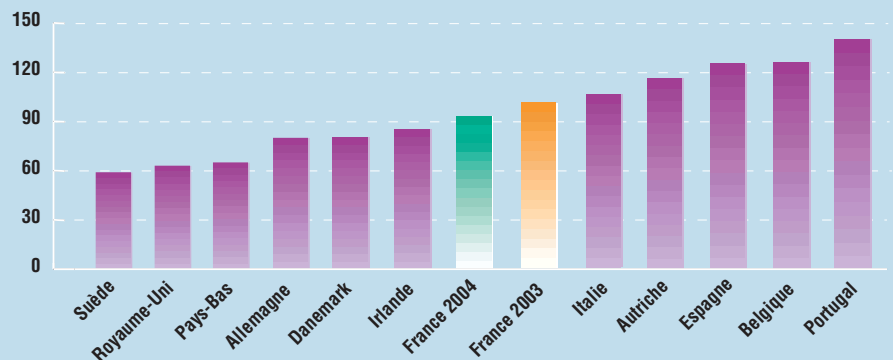
Le bilan de l'année 2004 reste dans la lignée du bilan 2003, qui avait été exceptionnel, qualifié à l'époque d'« historique » par le ministre des Transports. En trois ans, de 2001 à 2004, le nombre de tués a baissé de 32,2 % et celui des blessés de 29,4 %.

7

C'EST LE RANG OCCUPÉ PAR LA FRANCE CONCERNANT LE NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS EN 2003 PARMIS LES DOUZE PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS.

Avec 101,6 tués par million d'habitants, la France se situe dans la moyenne européenne, mais loin encore des résultats de la Suède ou du Royaume-Uni. Même si l'écart avec la France s'est fortement réduit en 2003, le Royaume-Uni conserve encore un taux parmi les plus faibles, avec 61,4 tués pour un million d'habitants, soit 1,7 fois moins que la France (2,1 fois moins en 2002).

NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS EN 2003



5 km/h

EN TROIS ANS, ENTRE 2001 ET 2004, LA VITESSE MOYENNE DES AUTOMOBILISTES FRANÇAIS A BAISSÉ DE 5 KM/H, PASSANT DE 89,5 À 84,5 KM/H TOUS RÉSEAUX CONFONDUS.

Grâce aux campagnes de communication et à la poursuite de la mise en place du contrôle-sanction automatisé, la baisse des vitesses amorcée depuis 2000 s'est confirmée en 2004. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée s'élèvent à : 21,9 % pour les véhicules de tourisme (contre 26,3 % en 2003), 18 % pour les poids lourds hors autoroutes (23,8 % en 2003) et 40,9 % pour les motos (contre 42,7 % en 2003).

LA BAISSÉ DES VITESSES

Dépassements de la vitesse > 10 km/h par types d'usagers

