

Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre a pour ambition de faire une introduction aux résultats de l'année 2007 (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 du document.

Le fichier accidents. Nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des fiches BAAC¹ 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 variable². 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 ;
- ce sont les **routes de rase campagne** (routes nationales ou départementales) qui prédominent en terme de risque ;

¹ Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation

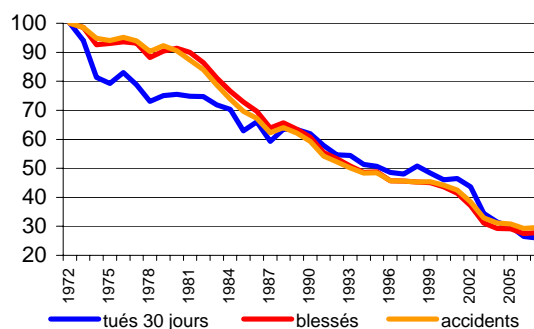
² par exemple le nombre de coups de téléphone passés, pour ce qui concerne le risque causé par l'utilisation du téléphone portable au volant.

- 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 %. Entre 2001 et 2006 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 revanche, le rythme s'est ralenti en 2007 avec une baisse de 1,9 %. En cinq ans, entre 2002 et 2007, le gain s'élève à -40,3 % pour les tués et -24,9 % pour les blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur cinq ans est estimé à 9 800 vies sauvées.

En dix ans, depuis 1997, le nombre d'accidents a diminué de 35,1 %, celui des tués de 45,9 %, et celui des blessés de 38,9 %.

Évolution comparée du nombre d'accidents et de victimes sur 35 ans (base 100 en 1972)



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 les 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 3 000 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2007, ce qui représente environ six orphelins pour 9 tués.

LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

Tués	1997	2007
Piétons	11,63 %	12,14 %
Cyclistes	4,12 %	3,07 %
Cyclomotoristes	5,90 %	7,03 %
Motocyclistes	10,40 %	17,97 %
Usagers de VL	63,45 %	53,33 %
Usagers de VUL	1,53 %	2,84 %
Usagers de PL	1,38 %	1,47 %
Autres usagers	1,60 %	2,14 %

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 des cyclistes et des usagers de voitures de tourisme ; hausse de celle des piétons, des cyclomotoristes, des motocyclistes, des occupants de poids lourds et de camionnettes.

L'importance du risque des deux-roues motorisés

Chiffres 2007 sauf *

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules**	Kilomètre moyen	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	258	2 020*	127
Motocyclettes	665	4 728*	141
VL	81	13 029	6
PL	122	50 084	2

* chiffre mi-2003.

** pour les cyclomoteurs et les motocyclettes, les calculs sont effectués par rapports au parc 2006

Sources : ONISR, fichier des accidents + 45^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la Nation.

Le risque par kilomètre parcouru pour les motocyclettes peut être estimé vingt-trois fois supérieur à celui des VL.

Les **poids lourds** représentent 6,6 % des kilomètres parcourus et seulement 3,6 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 10,4 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 14,3 % des tués dont 1,5 % sont occupants du PL. Globalement le trafic PL augmente comme celui des véhicules légers, par contre le trafic des poids lourds étrangers augmente lui beaucoup plus vite que le trafic des poids lourds français. Il a atteint en 2007 plus de 29 % du trafic total des poids lourds.

Les **motocyclettes** ne représentent que 1,1 % du trafic mais 10,1 % des conducteurs impliqués dans les accidents et 18 % des victimes tués.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent

la moto par goût (81 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 50 % 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 cm³ 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 2007, 57,8 % du total des accidents de motos, et 39,5 % des accidents de VL.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 44 % 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 et des vélos urbains. A titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentent plus de 65 % des ventes totales de bicyclettes (sur 3,5 millions de vélos vendus en France en 2007).

Les **accidents de piétons** ne sont pas qu'un phénomène urbain : 32,4 % des piétons tués le sont en dehors des agglomérations.

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

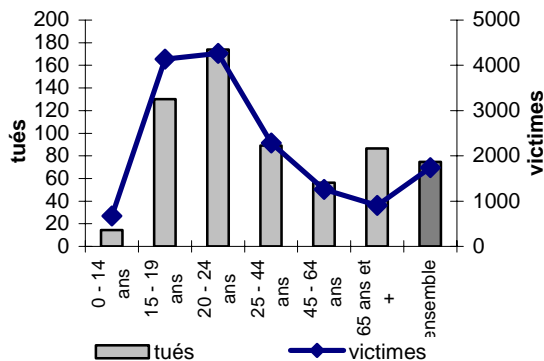
Une étude réalisée à partir de données de fin 2006 montre que les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent près de 30 % du total des kilomètres parcourus, et sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. Le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de la circulation 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

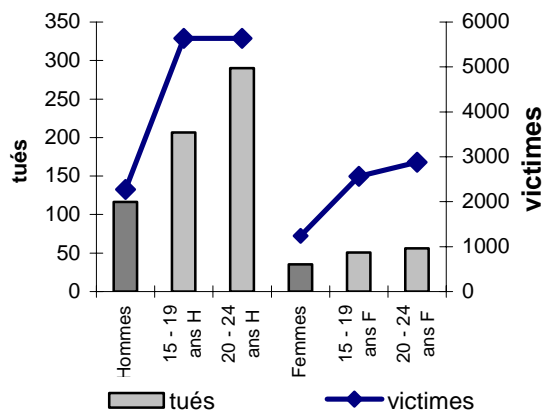


On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (58 % contre 45 % pour le reste de la population) et le week-end (40 % contre 33 %).

En fonction du sexe

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

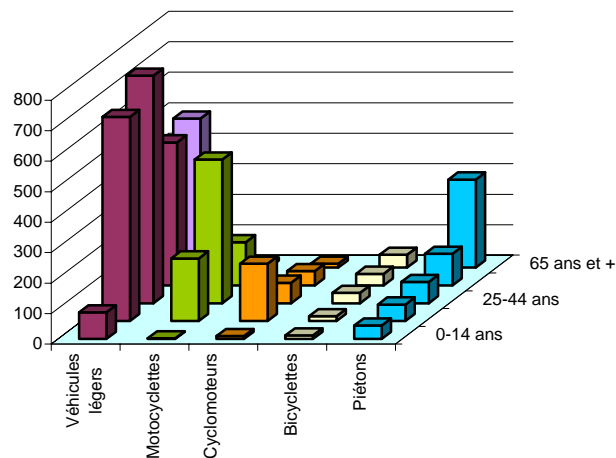


On observe l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier.

On a calculé que les femmes avaient en 2007 **3,1 fois moins de risque d'être tuées et 1,7 fois moins d'être blessées** dans un accident de la route que les hommes.

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	45-64 ans	65 ans et plus	Total *
Piétons	7,8 %	9,6 %	12,5 %	18,5 %	51,5 %	100 %
Bicyclettes	7,8 %	11,3 %	24,1 %	27,0 %	29,8 %	100 %
Cyclomoteurs	2,8 %	58,0 %	20,7 %	14,5 %	4,0 %	100 %
Motocyclistes	0,2 %	24,7 %	56,8 %	17,1 %	1,1 %	100 %
Véhicules légers	3,5 %	27,2 %	30,3 %	19,1 %	19,9 %	100 %
Poids lourds	0,0 %	16,1 %	42,5 %	35,6 %	5,7 %	100 %

* hors âge indéterminé.

Les jeunes. Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ un tiers 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 12,6 % de la population mais 25,6 % 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 (41 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans)³.

Les femmes. Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes avaient 3,7 fois moins de risque d'être tuées et étaient 11,7 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 moyens de déplacement rapides : elles représentent 51,5 % des piétons tués et 30 % des cyclistes tués.

Conducteurs. L'enquête annuelle réalisée par la SOFRES sur le parc automobile des ménages permet

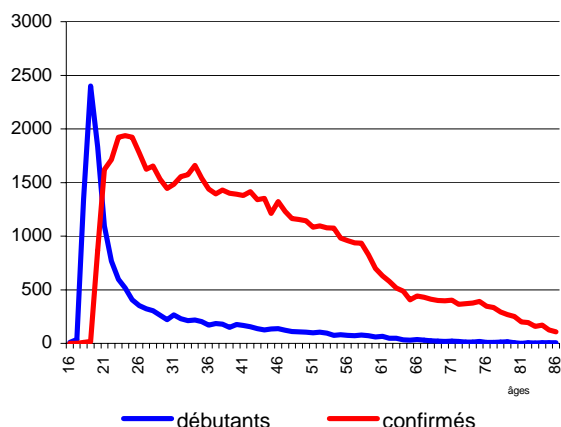
³ données INSERM 2004

d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à plus de 40 millions et celui des conducteurs à 37,5 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire ont déclaré ne pas conduire, 82,6 % conduisent de façon régulière et 10,4 % occasionnellement.

Le nombre d'occupants. Le nombre d'occupants par véhicule est en moyenne de l'ordre de 1,5 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 1,4 en semaine à 1,6 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 1,2 à Lyon et 1,6 dans les agglomérations lilloise et nantaise. On observe un taux de 1,3 à Paris.

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 expliquerait plus le nombre d'accidents que l'ancienneté du permis.

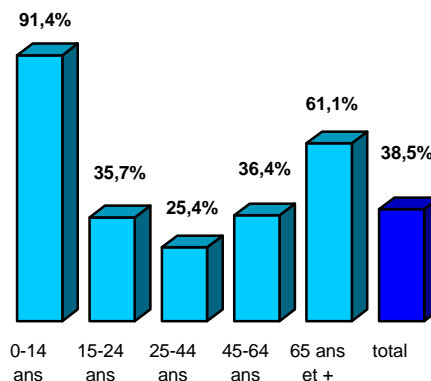
Conducteurs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et l'ancienneté du permis



Les étrangers. Sur le territoire national, les véhicules étrangers représentent 2,2 % des véhicules impliqués dans les accidents alors qu'ils représentent 5,6 % de la circulation.

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 2007	Part du kilomé-trage	Part du trafic	Part des acci-dents	Part des tués
Autoroutes	1,1 %	22,9 %	6,6 %	5,9 %
RN	0,9 %	17,3 %	8,1 %	11,9 %
RD	36,7 %	34,2 %	29,4 %	61,8 %
Autres*	61,2 %	25,6 %	56,0 %	20,3 %

* essentiellement réseau urbain

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 pays⁴).

La rase campagne. Les routes de rase campagne sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance. Elles représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : on a eu à déplorer 59 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne.

⁴ 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

Un des grands facteurs des décès sur ces routes de rase campagne sont les obstacles fixes : 1 248 tués en 2007 dont 552 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA⁵ ont montré l'importance d'avoir des zones de récupération dans les virages.

Quant aux autoroutes, elles sont un peu plus de 5 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus de 0,21 alors que les autres routes de rase campagne ont un taux de 1,17). Il faut noter que depuis le transfert en 2006 d'une grande partie des routes nationales vers le réseau départemental (environ les deux tiers en terme de kilométrage), la grande majorité du réseau de routes nationales est constitué de 2x2 voies à chaussée séparée.

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 (27,9 % des tués contre 5,6 % en rase campagne), les motocyclistes (22,7 % contre 16,0 %) et les cyclomotoristes (13,5 % contre 4,4 %).

Les indicateurs d'accidentologie locale. Le ratio tué pour un million d'habitants va de 17 pour Paris à 178 pour le Lot, contre 77 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 l'Essonne et de la Côte-d'Or (-53 %), de la Gironde (-43 %) et du Calvados (-41 %) sont les mieux classés. Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+102 %), le Tarn et Garonne (+93 %), les Alpes-Maritimes (+88 %), la Haute-Saône et le Vaucluse (+87 %).

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.

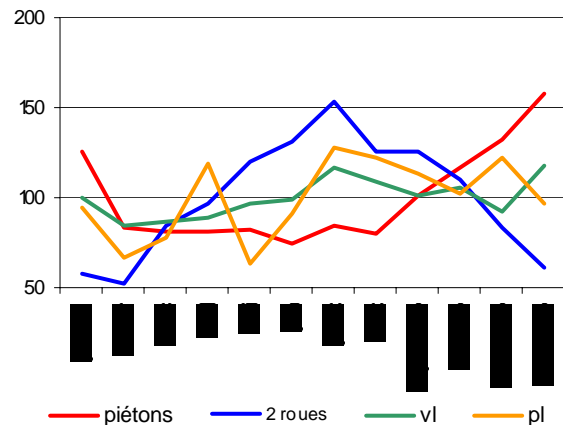
Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic et pour partie aux conditions météo ainsi qu'aux conditions d'éclairage (rapport jour/nuit).

L'effet saisonnier est très différent en fonction du type d'usager : l'évolution intra-annuelle pour les

poinds lourds est la même que pour les véhicules légers, avec cependant des pointes prononcées en juillet et en avril ; l'ensemble des deux-roues a une pointe très marquée en période estivale alors que pour les piétons c'est l'inverse.

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

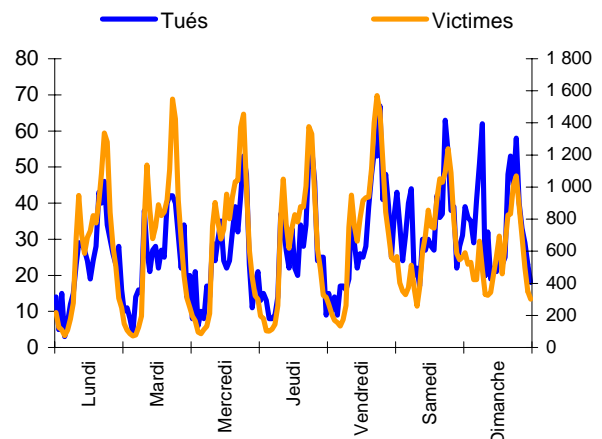
Moyenne sur les cinq dernières années (indice 100 = moyenne annuelle)



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

⁵ Études détaillées d'accidents

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 34,3 % des blessés hospitalisés et 44,7 % des tués.

Autres paramètres. 13,0 % des accidents se sont produits en 2007 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 95 tués (2,1 % des tués) par temps de brouillard,

– 76,1 % des victimes sont locales⁶,

– 15,1 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 12 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident : 20,6 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 16,0 % un véhicule seul avec un piéton, 11,1 % 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 le premier facteur d'accidents devant la vitesse. On estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à 2,8 % en circulation, 5,9 % pour les accidents corporels et à 17,0 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 10,5 % (29,0 % pour les accidents mortels).

Le taux de conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé 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 26,9 % le nombre de tués qui auraient été sauvés si aucun des conducteurs n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif.

La vitesse. Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en retrait en 2007, reste un comportement de masse puisque c'est le cas d'environ 37 % des automobilistes 47 % des conducteurs de poids lourds et 55 % des

motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible pour les VL en 2007, mais en hausse pour les autres catégories observées. Ils s'élèvent à 13,7 % pour les véhicules de tourisme (contre 15,4 % en 2006) à 14,4 %, pour les poids lourds hors autoroutes (13,7 % en 2006) et 33,6 % pour les motos (contre 30,2 % en 2006).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec 62 % sur les voies d'entrées/sorties d'agglomérations 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 2007, elle a baissé de près de huit kilomètres/heure, passant de 89,5 km/h à 81,6 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 2007, environ 900 vies sauvées.

Les interdistances. Les données 2007 recueillies sur les interdistances ont confirmé les premières constatations effectuées depuis 2002. Pour l'ensemble des conditions de circulation, tous réseaux confondus, 4,7 % des conducteurs ont un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde (même proportion à peu de chose près depuis 2004). Cet indicateur passe à 11,0 % (contre 12,1 % en 2006) 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 2007, 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 98,6 %. Il était égal à 93,9 % en 1997, dix ans auparavant. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de 27 points :

⁶ soit des piétons soit des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département

68,9 % de taux de port en 1997, 95,9 % en 2006.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière, même s'il a encore progressé en 2007 par rapport à 2006 en rase campagne, passant de 85,2 % à 86,1 %. En milieu urbain il est de 77,8 % en 2007, comme en 2006.

On estime par ailleurs à 393 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture (70 % pour les conducteurs, 13 % pour les passagers avant et 17 % pour les passagers arrière).

Le téléphone portable. Les résultats du premier sondage d'observation au bord des routes de l'utilisation du téléphone portable tenu en main par les conducteurs montrent qu'environ 2,0 % des conducteurs sont observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille et 0,4 % avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,4 %. Sur la base d'une recherche épidémiologique réalisée en Australie qui estime le sur-risque d'avoir un accident corporel lorsque l'on téléphone en conduisant à 4,9 pour le téléphone tenu en main et 3,8 pour le kit mains-libres, l'enjeu en France pour le seul téléphone tenu en main peut être estimé à 6 à 7 % des accidents corporels.

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.

Autres facteurs : La fatigue ou la somnolence est relevée dans 2,8 % des accidents mortels.

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. On estime en outre que la séparation des sens de circulation sur les 10 % de voies bi-directionnelles les plus circulées permettrait de réduire de 5 % le nombre de victimes tuées sur la route.

L'efficacité des contrôles. En 2007, le nombre d'infractions sanctionnées hors stationnement était de 13,0 millions (contre 12,1 en 2006), la part du contrôle automatisé étant de 6,7 millions (contre 5,8 millions en 2006). 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 été multipliées par

plus de 5, la part du contrôle automatisé ayant dépassé les 82 % en 2007.

Les contrôles de l'alcoolémie ont également nettement progressé au cours des dix dernières années puisque leur nombre est passé de 6,8 millions de dépistages préventifs en 1998 à 8,9 millions en 2007.

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

En 2007, 5 866 802 infractions ont donné lieu au retrait d'environ 9,5 millions de points (infraction moyenne de 1,6 point), mais seulement 88 698 permis ont été retirés pendant que 1 431 057 conducteurs retrouvaient leur capital de points après trois années sans infraction.

Notons que sur ces 88 698 permis retirés, la part de ceux retirés à cause d'infractions liées à la vitesse est assez faible, de l'ordre de 15 %.