

## SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE L'ANNÉE 2002

Après cinq mois très médiocres qui suivaient un mois de décembre 2001 calamiteux, l'année 2002 a été marquée par deux baisses fortes du nombre des tués : la première fin mai de 15 % suivie, fin octobre, par une baisse encore plus forte de 20 %, qui s'est maintenue au cours des premiers mois de 2003, en ramenant ainsi la tendance sur ces cinq mois à un niveau exceptionnel en équivalent annuel du nombre de tués de 5 500.

Cette baisse, si elle se confirmait, serait très remarquable, puisque l'évolution de long terme de la baisse du nombre de tués n'est que de 2 % par an sur les trente dernières années et que les baisses annuelles au cours des dix dernières années n'ont jamais excédé 6 %.

Ces résultats de l'année 2002 sont donc moins intéressants par eux mêmes qu'en raison de l'évolution qu'ils semblent annoncer.

Si l'on cherche des explications à ce changement de comportement, on notera qu'en matière de contrôles, si leur nombre n'a que faiblement augmenté en 2002 (+ 7 %), deux facteurs ont pu jouer un rôle non négligeable sur leur impact : il s'agit du déploiement tout au long de l'année 2002 des nouveaux radars lasers qui permettent de sanctionner même les infractionnistes habituels qui savent repérer les radars traditionnels d'une part et d'autre part la mise en œuvre de la rétention immédiate du permis de conduire à partir du début de l'année 2002 qui, de l'avis des forces de police sur le terrain, a un impact psychologique très fort sur les usagers.

Ces effets ayant été plutôt continus tout au long de l'année, il faut s'intéresser plus précisément aux deux baisses de fin mai et fin octobre.

Pour la première baisse, il faut sans doute y voir un effet du débat sur l'immunité au cours du mois de juin, qui a incité les Français à revenir à un comportement plus normal et de fait les vitesses ont baissé.

Pour la fin de l'année, la priorité fixée par le Président de la République et la préparation du CISR ont entraîné un important effet médiatique qui équivalait à plusieurs campagnes de communication. En moyenne, on a parlé dans les médias (TV, radio, journaux) presque trois fois plus de sécurité routière au cours des sept derniers mois qu'au cours des cinq premiers.

Il faut toutefois rester prudent car les indicateurs dont on dispose en matière de comportement, que ce soit en matière de vitesse, d'alcool, de ceinture ou d'interdistance, s'ils évoluent en général favorablement, ne montrent pas une évolution radicale.

Mais il est vrai que sur l'année 2002 la baisse exceptionnelle ne concerne que les deux derniers mois et que l'on manque de recul pour juger si les comportements ont véritablement et durablement changé. On attendra donc avec impatience les données du début de l'année 2003 pour conclure à un véritable changement de comportement.

En ce qui concerne les résultats détaillés, on notera que les principales baisses du nombre de tués en 2002 par rapport à 2001 concernent le milieu urbain (- 9,7 %), les routes départementales (- 9,7 %), les bicyclettes (- 12,8 %), les cyclomoteurs (- 14,1 %) et les jeunes de moins de 14 ans (- 13,4 %) et de 15 à 24 ans (- 10,7 %). Les plus mauvais résultats sont enregistrés avec les autoroutes de liaison (+ 15,9 %), les piétons (+ 5,3 %) et les plus de 65 ans (- 1,2 %).

### Résultats d'ensemble

En 2002, on a enregistré :

- 105 470 accidents corporels,
- 7 242 tués à six jours, soit 7 655 tués à trente jours,
- 137 839 blessés dont 24 091 blessés graves.

Ce bilan est en retrait, par rapport à celui de 2001, de 9,7 % pour les accidents corporels, de 8,0 % pour les blessés graves et de 11,0 % pour les blessés légers. La baisse de 6,2 % enregistrée pour le nombre de tués est un peu moins marquée mais intervient après une hausse de 1,0 % constatée l'an dernier alors que les autres indicateurs avaient diminué.

2002 enregistre le meilleur bilan depuis que des statistiques fiables existent quel que soit l'indicateur observé mais c'est aussi l'année où la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, est la plus forte de ces vingt dernières années (6,87).

***Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2002 comparée à l'année 2001***

***L'analyse conjoncturelle***

L'année 2002 a été marquée par deux ruptures de tendance importantes qui définissent trois périodes distinctes :

- le début d'année jusqu'en mai connaît de très mauvais résultats puisque les équivalents annuels du nombre de tués<sup>1</sup> étaient très proches de 8 000 après avoir avoisiné les 7 200 d'août à novembre 2001. La perspective de l'amnistie semble avoir entraîné un dérèglement des comportements qui a été facilité par la diminution des contrôles. Cette diminution est due à la perspective d'amnistie et aux surcharges liées à la mise en place de l'euro et au déploiement de vigipirate.
- Puis, pendant cinq mois, de juin à octobre, on retrouve un équivalent de l'ordre de 6 800 tués annuels. L'issue du débat sur l'amnistie, qui sera finalement inexistante pour les infractions routières en dehors du stationnement, puis l'engagement public du Président de la République le 14 juillet, ont conduit à une très forte médiatisation du thème de la sécurité routière .
- Pour des deux derniers mois, on constate une nouvelle rupture très forte, de près de 20 % de la tendance, l'équivalent annuel se situant à 5 400 tués.

***Indice de circulation***

L'augmentation de la circulation mesurée sur le seul réseau national (autoroutes et routes nationales) a été de 3 %, comme l'an dernier (+ 3,1 %). Elle est toujours à plus d'un point des progressions de 1999 et 1998. Comme en 2001, l'augmentation sur les autoroutes (+ 4,0 %) a été plus du double de celle constatée sur les routes nationales (+ 1,7%).

L'évolution de la consommation de carburants permet de donner une idée de la circulation sur le territoire national. Après la bonne reprise de la consommation enregistrée l'an dernier (+ 2,5 %), l'augmentation de cette année apparaît beaucoup plus modérée (+ 1,1 %).

***Synthèse vitesse***

Sur l'ensemble du réseau, les résultats synthétiques montrent que les taux de dépassement de la vitesse limite observés se situent aux environs de 60 % pour les voitures de tourisme comme l'an dernier. On assiste en revanche à une augmentation des taux de dépassement par les poids lourds (66 % contre 60 %) et par les motocyclettes (76 % contre 65 %).

***Vitesses des voitures de tourisme, de jour***

Globalement, en 2002, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont restées pratiquement stables sur l'ensemble du réseau. La hausse des vitesses moyennes constatée en 2000 sur les autoroutes de liaison est confirmée. La vitesse moyenne sur les autoroutes de dégagement est en augmentation de 2 km/h et celle observée sur les routes nationales limitées à 90 km/h est en retrait de 2 km/h. Pour les autres réseaux, aucune variation ne dépasse 1 km/h.

En rase campagne, quel que soit le type de réseau, la moitié des automobilistes est en infraction, de 46 % sur les routes nationales limitées à 90 km/h à 60 % sur les routes départementales.

Ces taux sont de l'ordre de 80 % dans les petites agglomérations et dans les entrées des grandes villes.

***Vitesses des voitures de tourisme, de nuit***

Par rapport aux années antérieures, les vitesses moyennes observées la nuit en 2002 sont en nette diminution sur la plupart des réseaux, sauf sur le réseau autoroutier. Elles sont toutefois généralement supérieures aux vitesses pratiquées de jour (de 1 à 9 km/h selon les infrastructures) sauf sur les autoroutes de liaison où elles leur sont inférieures de 5 km/h.

---

<sup>1</sup> Voir le chapitre sur l'analyse conjoncturelle

<b><i>Vitesse de jour des poids lourds</i></b>	Globalement, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se sont détériorées. Il n'y a que sur les routes nationales à 2 ou 3 voies que la vitesse moyenne diminue pour tous les poids lourds, quel que soit le nombre d'essieux, y compris pour les transports de matières dangereuses.
<b><i>Vitesse de jour des motocyclettes</i></b>	Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent en 2002 au-dessus de la vitesse réglementaire et de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes : + 8 km/h sur les autoroutes de liaison et jusqu'à 16 km/h sur les routes nationales et départementales. Elles se sont dégradées sur les autoroutes de liaison, les routes nationales limitées à 90 km/h et les routes départementales.
<b><i>Ceinture</i></b>	<p>Pour la France entière, l'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant des voitures de tourisme, qui a gagné dix points ces dix dernières années, est resté stable en 2002 (91,3 % en 2001 et 91,1 % en 2002).</p> <p>D'une manière générale, on remarque une stabilité à des niveaux élevés du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme en rase campagne. On observe par ailleurs un resserrement des valeurs des taux de port enregistrés dans les grandes villes de province. Le taux de port est principalement en progrès dans les villes où il se situait à un niveau traditionnellement bas comme Avignon (+ 11 points gagnés en cinq ans), Lyon (+ 6 points en cinq ans). En revanche, le taux de port à Toulouse qui avait progressé de 12 points entre 1998 et 2001 a connu en 2002 une baisse sensible de 7 points.</p>
<b><i>Contrôles - sanctions</i></b>	Le nombre total d'infractions a augmenté de 6,4 % par rapport à l'an dernier. Parmi les infractions génératrices d'accidents graves, l'augmentation est de + 1,2 % pour les dépistages d'alcoolémie pratiqués, dont + 0,6 % pour les dépistages préventifs, mais de + 27,1 % pour les dépistages positifs. Les infractions pour non respect des limitations de vitesse augmentent de 7,3 %, pour non-port de la ceinture de sécurité de 9,1 %, pour non-port du casque de 0,5 %, pour franchissement de feu rouge de 15,9 % et pour franchissement de stop de 14,3 %.
<b><i>Permis à points</i></b>	<p>Plus de 3,1 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une diminution de 2,5 % par rapport à 2001 qui avait atteint cette année-là son niveau maximum depuis l'institution du permis à points il y a dix ans. 13 601 permis ont été invalidés, en progression de 1,4 % par rapport à l'an dernier. L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant un retrait de point a bénéficié à près de 847 000 conducteurs (+ 10,2 %).</p> <p>Les excès de vitesse représentent 47,1 % des infractions traitées contre 25,6 % pour le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité ; 9,8 % pour les règles de priorité et 7,9 % pour l'alcoolémie.</p>
<b><i>Résultats par service de surveillance</i></b>	Si l'on considère les résultats par services de surveillance, on assiste à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels, de blessés graves et de blessés légers sur chacun des deux réseaux. En revanche, la baisse du nombre de tués est plus forte sur le réseau surveillé par la gendarmerie (- 7,3 %) que sur celui surveillé par la police (- 2,7 %). L'augmentation de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, est légèrement plus forte en zone gendarmerie qu'en zone police.
<b><i>Milieu urbain/rase campagne</i></b>	Hors gravité, on assiste globalement à des diminutions de l'ensemble des indicateurs, en milieu urbain comme en rase campagne, sauf qu'ils diminuent plus que la moyenne en milieu urbain. La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, reste quasiment stable en milieu urbain (+ 0,04 point) mais augmente en rase campagne (+ 0,32 point).

### ***Réseaux***

Le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les routes nationales (-12,2 %) et sur les routes départementales (-11,3 %) mais c'est sur les autoroutes de liaison qu'il diminue le moins (-1,5 %). Le nombre de tués, stable sur les voies communales et « autres voies », diminue sensiblement sur les routes départementales (-9,7 %) et sur les autoroutes de dégagement (-7,3 %). En revanche, il augmente fortement sur les autoroutes de liaison (+15,9 %) mais cette hausse fait suite à une baisse de 11,0 % en 2001.

Le taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus est de 0,43 sur les autoroutes (contre 0,41 en 2001) et de 1,66 sur les routes nationales (contre 1,79 l'an dernier). Les autoroutes sont donc 3,9 fois plus sûres que les routes nationales en 2002 (contre 4,4 en 2001 et 4,0 en 2000).

### ***Usagers***

Le nombre de tués augmente pour les piétons (+5,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+12,3 %) mais diminue pour tous les deux-roues (de -3,8 % pour les motocyclistes à -14,1 % pour les cyclomotoristes) ainsi que pour les usagers de voitures de tourisme (-7,9 %) et de poids lourds (-7,4 %). Le nombre de blessés diminue pour l'ensemble des catégories, de -7,9 % pour les piétons à -13,1 % pour les cyclistes. La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), reste quasiment stable pour les cyclomotoristes et les cyclistes mais augmente pour tous les autres usagers.

### ***Classes d'âge***

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour celles des moins de 15 ans (-13,4 %) et des 15-24 ans (-10,7 %). En revanche, il diminue moins que la moyenne pour les 45-64 ans (-3,8 %) et pour les 65 ans et plus (-1,8 %). Le nombre de blessés diminue à peu près de la même façon que la moyenne pour toutes les classes d'âge jusqu'à 44 ans mais en dessous de cette moyenne au delà de 45 ans. La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), reste quasiment stable jusqu'à 24 ans mais augmente pour toutes les autres classes d'âge.

### ***Régions***

En 2002, huit régions voient le nombre des tués sur leurs routes augmenter par rapport à 2001 : c'est le cas en particulier de la Bretagne (+12,5 %), de l'Alsace (+12,2 %), du Nord-Pas-de-Calais (+7,6 %), de la Lorraine (+7,1 %) et de la Franche Comté (+4,6 %) qui sont des régions qui ont un faible taux de sur-risque sur la période 1997-2001 (IAL) par rapport aux autres régions. Par contre la région Poitou-Charentes qui avait sur un sur-risque de 19 %, a vu en 2002 son nombre de tués augmenter de 3 %.

Parmi les régions qui améliorent leur résultats par rapport à 2001, on relève l'Aquitaine (-12,1 %), la Picardie (-16,1 %), la Bourgogne (-16,9 %), le Centre (-19,4 %) qui ont un sur-risque proche de 1, la Corse (-14,5 %) et les Pays de la Loire (-23,5 %) qui avaient un très fort sur-risque et enfin l'Île-de-France (-14,8 %) qui était très en dessous de la moyenne nationale.

### ***Départements***

L'indicateur d'accidentologie locale calculé sur la période 1997-2001 dépasse 1,40 dans sept départements (le Tarn-et-Garonne, la Corse-du-Sud, l'Eure-et-Loir, la Haute-Corse, le Tarn, le Gers et l'Yonne).