

→ Objectif

Se construire une représentation des accidents la plus fidèle possible à la réalité.
Prendre conscience de l'influence de la réglementation routière sur l'évolution de l'accidentologie.

→ Guide de lecture

Exemple

Baisse du nombre de tués à partir des années 70. Le trafic (circulation) a été multiplié par 6 depuis 1960.

Indicateur

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS depuis 1960

Avant 2005, les tués étaient comptabilisés dans les 6 jours suivant l'accident ; depuis 2005, le délai de comptabilisation est porté à 30 jours (souci d'harmonisation européenne). Un coefficient spécial est appliqué au nombre de tués afin d'offrir des chiffres comparables avant et après 2005.

ÉVOLUTION DE L'INDICE DE CIRCULATION

L'indice de circulation est l'indicateur qui permet de suivre l'évolution de l'intensité du trafic, tous véhicules confondus, sur le **Réseau Routier National (R.R.N.)**.

Il est obtenu à partir d'un sondage s'appuyant sur un échantillon représentatif de stations automatiques de mesures du trafic du réseau routier national non concédé et d'un recensement exhaustif sur les autoroutes concédées (base de données des péages). Il est calculé tous les mois et tous les ans sur un ensemble de sous-réseaux et après agrégation sur l'ensemble du R.N.N. Source : SETRA.

Mode d'emploi du graphique interactif :

- ▲ **Cliquer sur les triangles roses** pour faire apparaître le nombre de tués de l'année et, dans la partie inférieure de l'écran le détail des mesures de sécurité routière pour chaque année,
- ✏ **Indice de circulation** (nombre de km parcourus x nombre de véhicules). Pour plus de lisibilité la courbe a été lissée.

→ Pour aller plus loin

Détail des mesures de sécurité routière pour chaque période :

I. 1945-1970 : période du « tout automobile » et de l'accident considéré comme une fatalité

Évolution des accidents et des tués en corrélation avec l'augmentation du trafic :

- 1954 ⇨ 7 166 tués à 3 jours
- 1960 ⇨ 8 800 tués
- 1972 ⇨ 16 617 tués à 6 jours, soit plus de 18 000 morts à 30 jours

Raisons :

- Démocratisation de l'usage de l'automobile : le parc des VL est passé de 8 à 16 millions entre 1960 et 1974 ; dans le même temps l'indice de circulation a presque triplé (0,63 à 1,59)
- Augmentation de la vitesse des véhicules par construction et absence de limitations de vitesse,
- Logique admise : la courbe des tués est directement proportionnelle à l'augmentation de l'indice de circulation ; c'est le prix à payer pour la modernisation ; le fatalisme est de rigueur
- A partir des années 68-70, prise de conscience de la gravité du problème dans le monde politique malgré des résistances importantes. Le président G. Pompidou est contre les limitations de vitesse car elles portent atteinte à la liberté individuelle... l'opinion publique ne veut se priver du plaisir, récemment découvert, de la vitesse.

Entre 1960 et 1970, la mortalité augmente de + 55,7 % et le trafic est multiplié par 2,3.

Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 111 à 80.

II. 1970-1980 : prise de conscience des responsables et début d'une période réglementaire

Prise de conscience de l'hécatombe. Près de 17 000 tués sur la route, soit une ville comme Mazamet (Tarn) rayée de la carte. On commence à rechercher des actions pour éviter ce fléau.

Actions :

- Niveau politique : première fois où des instances politiques auront des missions de sécurité routière.
- Création du C.I.S.R. (Comité Interministériel de Sécurité Routière), nomination d'un délégué permanent (C. Gerondeau en 1972).
- Niveau législatif et réglementaire : premières dispositions concernant l'environnement, le véhicule et l'usager :
 - **Mesures environnementales :**
 - ✓ Suppression des points noirs,
 - ✓ Lancement d'un programme de construction, création d'autoroutes ...
 - ✓ Premières campagnes d'information sur la sécurité routière (la vitesse c'est dépassé, un grand clic vaut mieux qu'un grand choc ...),
 - **Mesures sur les véhicules :**
 - ✓ Mesures de sécurité passive : habitacle indéformable, zones d'absorption des chocs à l'avant et arrière du véhicule, pare-brise feuilletés ...
 - ✓ Mesures de sécurité active : amélioration des systèmes de freinage, des pneumatiques...
 - **Mesures concernant les conducteurs :** mise en œuvre des limitations de vitesse, obligation du port du casque pour les automobilistes, de la ceinture à l'avant, durcissement des règles sur l'alcool au volant...

En 10 ans, la mortalité chute de 30 %.

Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 80 à 43.

III. 1980-2000 : période comportementale

Analyser et comprendre les accidents

Lancement en 1983 du programme REAGIR [Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier] afin de mieux connaître l'origine des accidents.

Des enquêtes sur les accidents graves sont réalisées au niveau départemental. L'objectif est de comprendre ce qui a amené l'accident et de trouver des moyens pour y remédier. On se détache volontairement de l'aspect juridique pour analyser les éléments présents dans la construction d'un accident. Ces enquêtes ont permis d'orienter les décisions politiques sur les actions à entreprendre non seulement au niveau local mais aussi au niveau national.

Actions sur l'usager de la route : on vise à sensibiliser les usagers aux causes et conséquences de l'insécurité routière (permis à points), on s'attache à former de manière plus efficace les nouveaux conducteurs (mise en place de l'AAC), on communique davantage sur les comportements dangereux, on montre que le conducteur peut décider un choix sécuritaire (« casse pas ta vie », « prenez le temps de vivre », « te laisse pas rouler par l'alcool » ...).

Remarque : le Ministre des Transports, Monsieur Jean-Claude Gayssot, affiche la volonté de faire diminuer le nombre de tués de 50 %, soit d'atteindre le seuil des 4 000 morts par an.

Apprentissage de la conduite :

- Création de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC),
- Rédaction d'un programme national de formation des conducteurs,
- Mise à disposition des professionnels de l'enseignement de la conduite d'outils pédagogiques nouveaux,
- Réflexions sur un continuum éducatif et sur l'idée d'une formation permanente des usagers.

1992 : mise en place du permis à points

Une nouvelle façon de voir le permis de conduire : celui-ci n'est plus considéré comme un droit à vie mais comme un acquis à entretenir par une pratique réfléchie et consciente de la conduite. L'aspect pédagogique du permis à points vient de la tolérance de l'erreur. Il est possible de faire quelques écarts, erreurs. Mais dépassé un seuil de 12 points, on considère que le risque pris est trop important. On annule alors les acquis antérieurement valides puisque la pratique montre qu'ils ne sont plus fiables. Le fait de fragiliser le permis de conduire (perte de points) informe le conducteur qu'un de ses choix de conduite s'avère dangereux. Au conducteur ensuite de moduler son comportement en fonction de règles sécuritaires pour rester maître de son acquisition : pouvoir conduire sans mettre en danger sa vie ou celle d'autrui.

A noter : l'excès de vitesse 50 km/h devient une contravention de 5^{ème} classe en 1998. Répétée deux fois dans un délai d'un an, cette infraction devient un délit en 1999, puis en 2003 la récidive prise en compte passe de 1 à 3 ans

IV. 2000-2010 : lutte contre la violence routière

En juillet 2002, la sécurité routière devient un des quatre chantiers prioritaires du Président de la république.

Loi du 12 juin 2003 :

- Renforcement des peines en cas d'homicide et de blessures involontaires et de récidive,
- Suppression du permis blanc,
- Déploiement des premiers radars fixes de contrôle-sanction automatisé,
- Création du C.N.S.R. (**C**onseil **N**ational de **S**écurité **R**outière)

En 2004 :

- Instauration du permis probatoire,
- Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne un retrait de 6 points.

Cette politique permet de passer sous la barre symbolique des 5 000 morts par an en 2006.

La mortalité baisse de – 51.1 %. Parmi les facteurs de cette baisse, 75 % peuvent être attribués à la baisse des vitesses moyennes, 11 % à l'amélioration de la sécurité du parc automobile.

Dans le même temps, le trafic global progresse de + 7 %.

21 décembre 2007 :

Le président de la République réunit un conseil restreint de sécurité routière et fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012.

Objectif 2020 pour la France : moins de 2 000 tués

Soit une réduction de 50 % de la mortalité routière de France métropolitaine par rapport à l'année référence de 2010.

La réduction entre 2010 et 2018 est de -18,6 % en France métropolitaine.

Cependant, en 2018, certains usagers sont surreprésentés dans la mortalité :

- 15,5 % sont des jeunes entre 18 et 24 ans, alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population,
- 19,0 % des personnes tuées sont motocyclistes, alors qu'ils ne représentent que 1,6 % du trafic motorisé,
- 19,9 % des personnes tuées sont piétons ou cyclistes,
- 26,0 % des personnes tuées sont des seniors de plus de 65 ans alors qu'ils ne constituent que 20 % de la population.

Bibliographie

La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2018. ONISR