

L'expérience Française

Dominique Fleury
IFSTTAR - FRANCE

Conférence internationale sur les
Tendances actuelles en sécurité routière
MANSER
Université Saint-Joseph de Beyrouth - Liban
16-18 mars 2014



IFSTTAR

L'expérience Française

- 1) L'Organisation de la sécurité
- 2) L'insécurité en quelques Chiffres
- 3) Bref rappel historique de l'action
- 4) Une politique en œuvre

Données générales

La France

- 551 000 km²
- 65,7 millions (2012)
- Pays Européen de faible densité

Découpage administratif

- 21 régions métropolitaines
- 100 départements
- 36 577 Communes
- 60 communes de plus de 100 000hts
- Des intercommunalités

Données générales

Longueur du réseau routier

- Autoroutes concédées 8 578 km
- Autoroutes non concédées 2 834 km
- Routes nationales 21 157 km
- Routes départementales 377 857 km
- voies communales 654 201 km

Parc véhicule (INSEE 2012)

- Véhicules particuliers 31 575 000
- Véhicules utilitaires 5 911 000
- Véhicules lourds 651 000

L'Organisation de la sécurité

Délégation à la sécurité routière et à la circulation routière (DSCR)

(sous l'autorité du ministère de l'intérieur, mise à disposition du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie)

Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Conseil national de la sécurité routière.

Direction départementale des territoires (DDT) placée sous l'autorité du préfet

Les collectivités locales

CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) (ex CETE CERTU CETMEF SETRA)

Les Ministères (DD., Intérieur, Défense, Santé, EN,...)

Les Forces de l'Ordre

Les Samu, les pompiers

Les associations

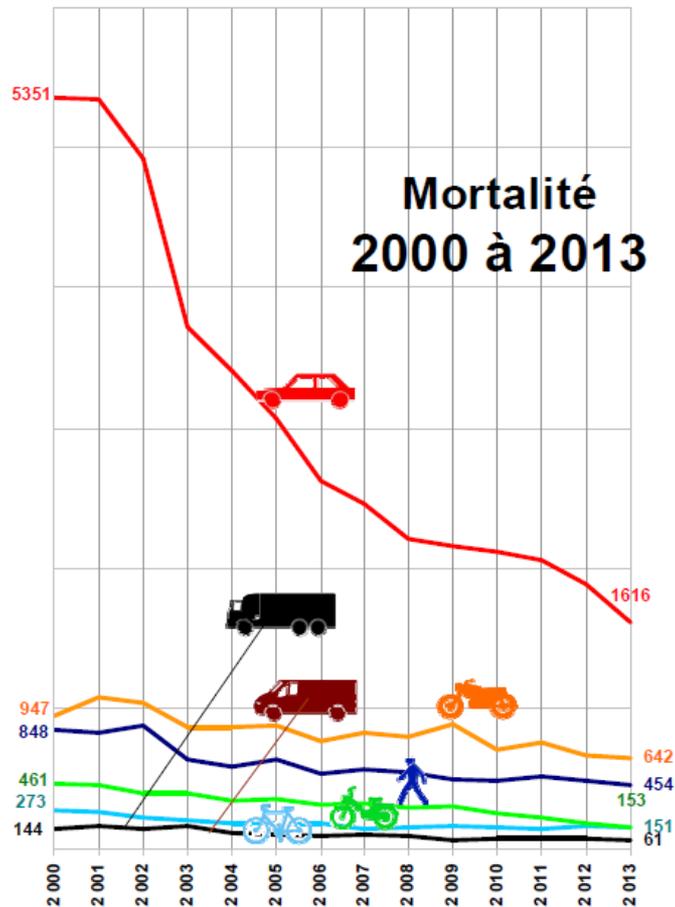
...

Les constructeurs (le LAB), l'IFSTTAR, l'Europe

L'insécurité en quelques chiffres

Bilan de l'année 2013	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2013 provisoire	56 468	3 250	70 821	25 876
Année 2012 définitive	60 437	3 653	75 851	27 142
Différence 2013 / 2012	-3 969	-403	-5 030	-1 266
Evolution 2013 / 2012	-6.6%	-11.0%	-6.6%	-4.7%

L'insécurité en quelques chiffres



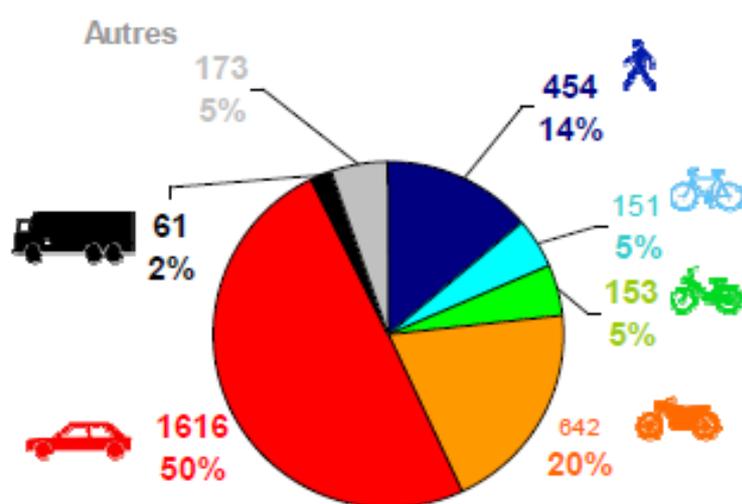
Entre 2000 et 2010, la mortalité routière a été divisée par deux.

2011, avec 3 963 personnes tuées marque un palier par rapport à 2010.

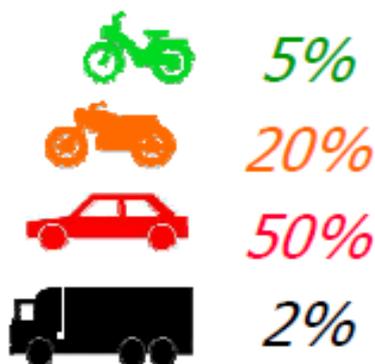
En 2012, avec 3 653 personnes tuées, un décrochage important est observé.

En 2013, avec 3 250 personnes tuées, l'évolution à la baisse s'accélère.

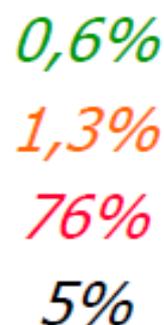
Par rapport à 2010, la nouvelle année de référence, la variation du nombre de personnes tuées est de -18%.



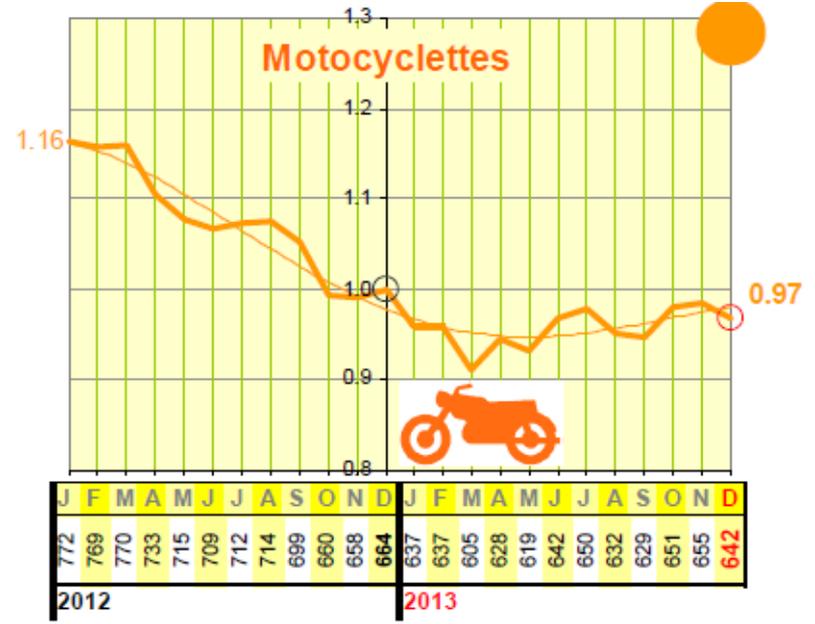
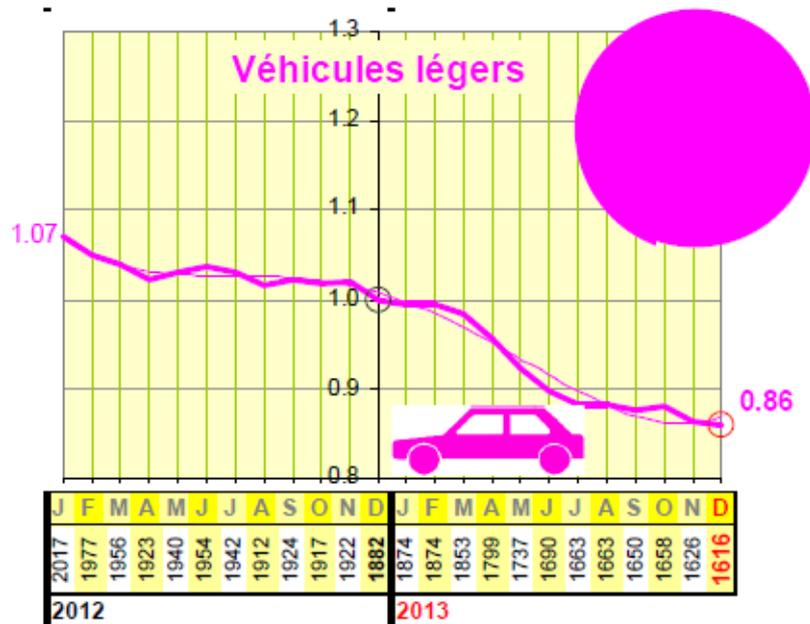
Mortalité des usagers 2013



Part de trafic des usagers motorisés (*) 2012

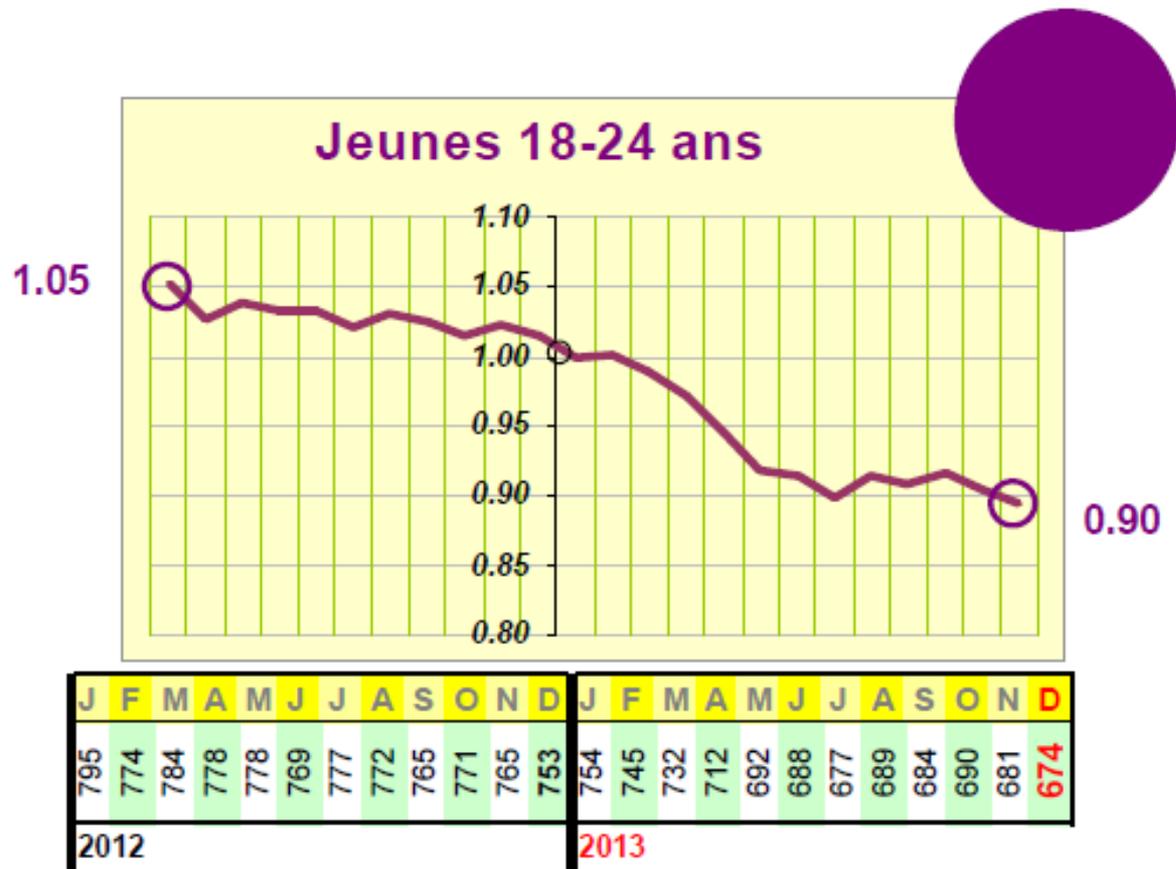


La mortalité des deux roues motorisés baisse plus lentement que les autres catégories, ce qui renforce sa part dans la mortalité totale, qui atteint désormais 25%, pour une part dans le trafic de 1,9%.



Pour les véhicules légers, les gains de mortalité sont particulièrement forts sur le premier semestre.

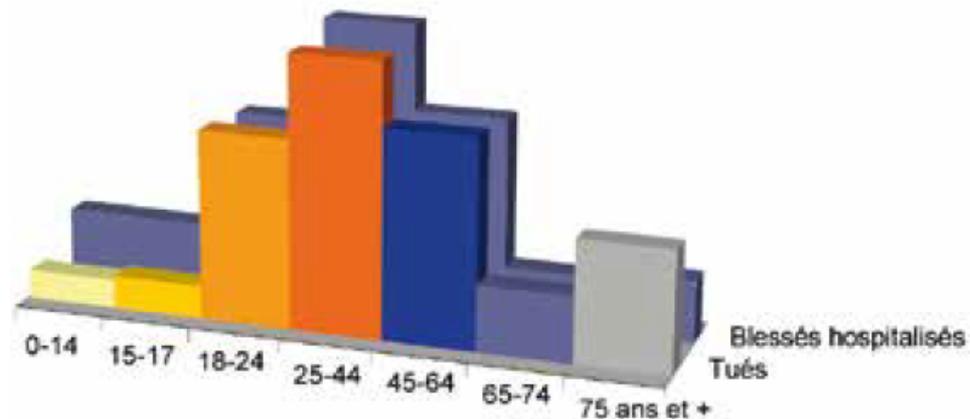
Pour les motocyclistes, la baisse forte jusqu'en mai compense une reprise de la saison motocycliste particulièrement accidentogène.



- **La mortalité des 18-24 ans suit la tendance générale, en baisse de 10% en 2013 par rapport à 2012. Les 18-24 ans représentent 21% de la mortalité routière mais seulement 9% de la population.**

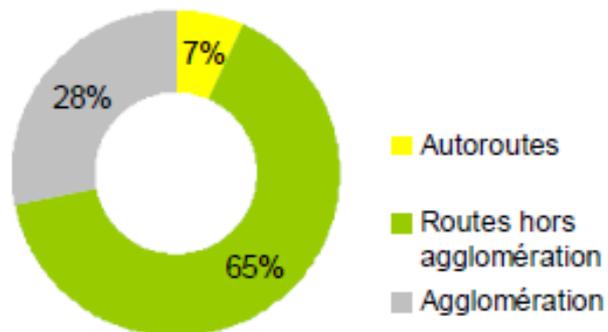
L'insécurité par âge (2012)

Répartition des personnes tuées et blessées hospitalisées (BH)
par classe d'âge : 3 653 décès pour 27 141 hospitalisations*

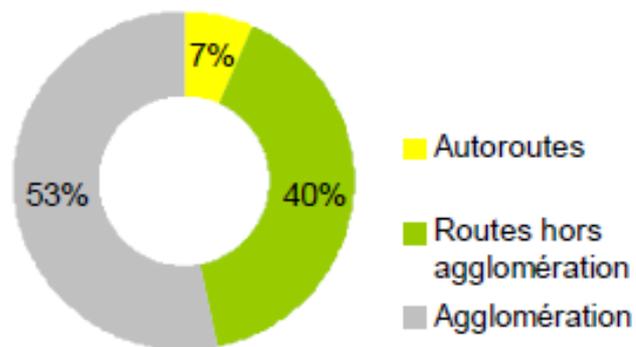


	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +
Tués	115	131	753	1 082	827	264	481
%	3,1 %	3,6 %	20,6 %	29,6 %	22,6 %	7,2 %	13,2 %
BH	1 930	1 904	5 445	8 468	5 960	1 616	1 818
%	7,1 %	7,0 %	20,1 %	31,2 %	22,0 %	6,0 %	6,7 %

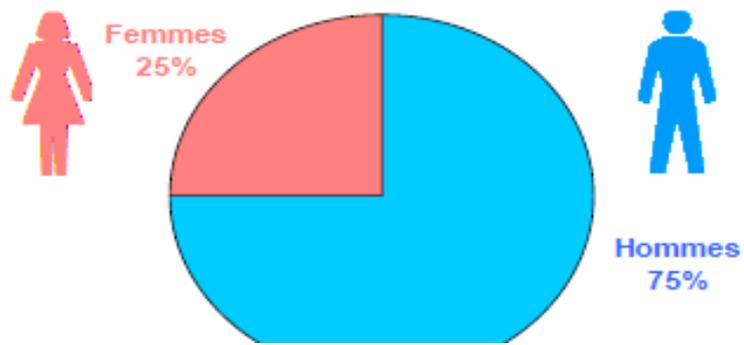
Personnes tuées



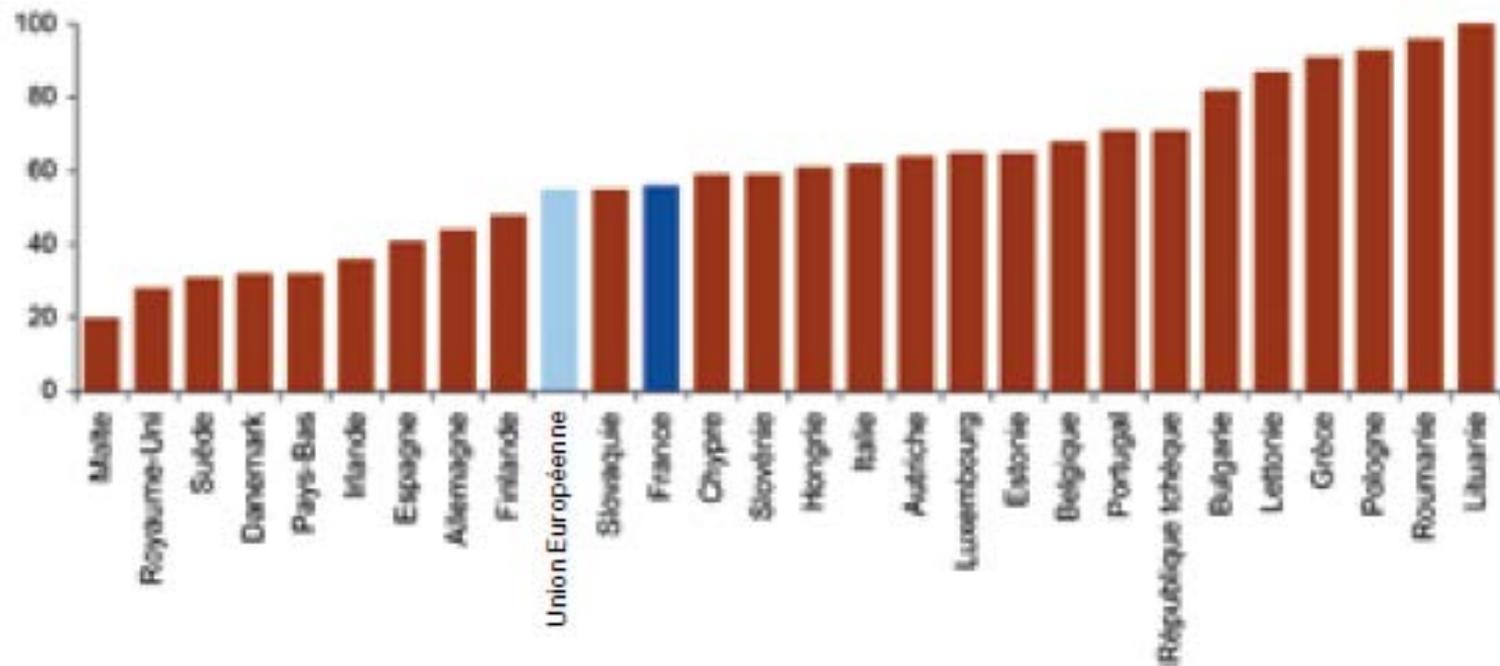
Blessés hospitalisés



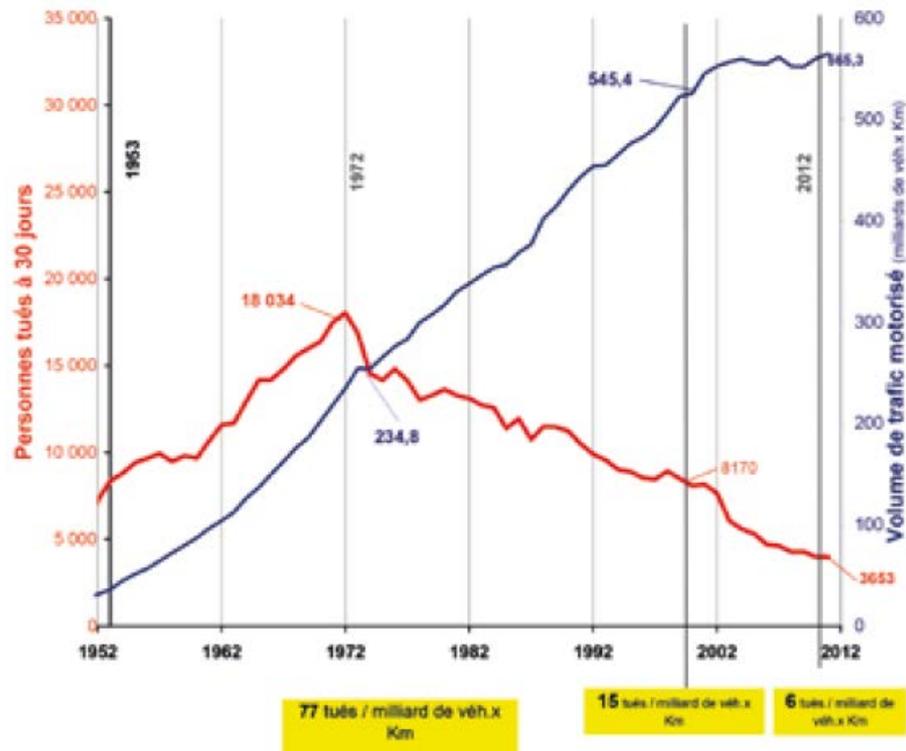
Mortalité



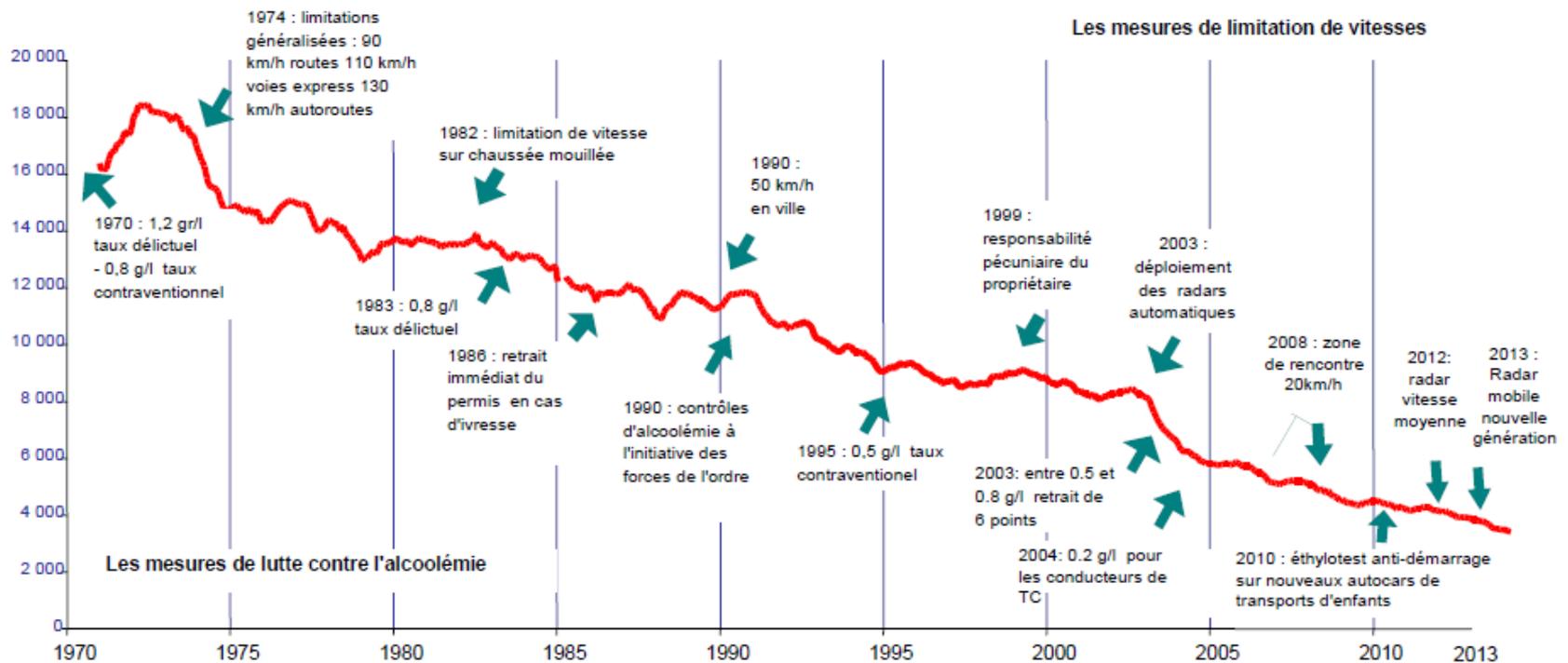
Pourcentage de la mortalité routière en million d'habitants dans l'Union Européenne (données provisoires 2012)



Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1953 et 2012



Bref rappel historique de l'action



Les années 1970 : Mise en place des mesures réglementaires

- La limitation de la vitesse - 1974
- Le port de la ceinture de sécurité HA 1973, ville 1978
- Alcool, 1970, 1978 (contrôles), 1983, 1987 (aggravation)
- Le port du casque
- L'éclairage motocyclettes
- Les permis poids lourds
- L'équipement des véhicules légers (pare-brise)
- L'équipement des poids lourds
- Les transports d'enfants
- Piétons à gauche hors agglomération

Les années 1980 : L'action locale

REAGIR

Objectif 10%

Villes + sûres...

PDASR

PLSR

Les années 1990 : Renforcement des dispositifs réglementaires

50 en ville (1990)

Ceintures aux places arrière (1990)

Contrôle technique des véhicules (1992)

Dispositifs de retenue pour enfants (1992)

Permis à points (12 points) (1992)

14 Juillet 2002 SR chantier du Président

Niveau National

Automatisation contrôle/sanction

Drogues, Renforcement des sanctions

Niveau local

PDU

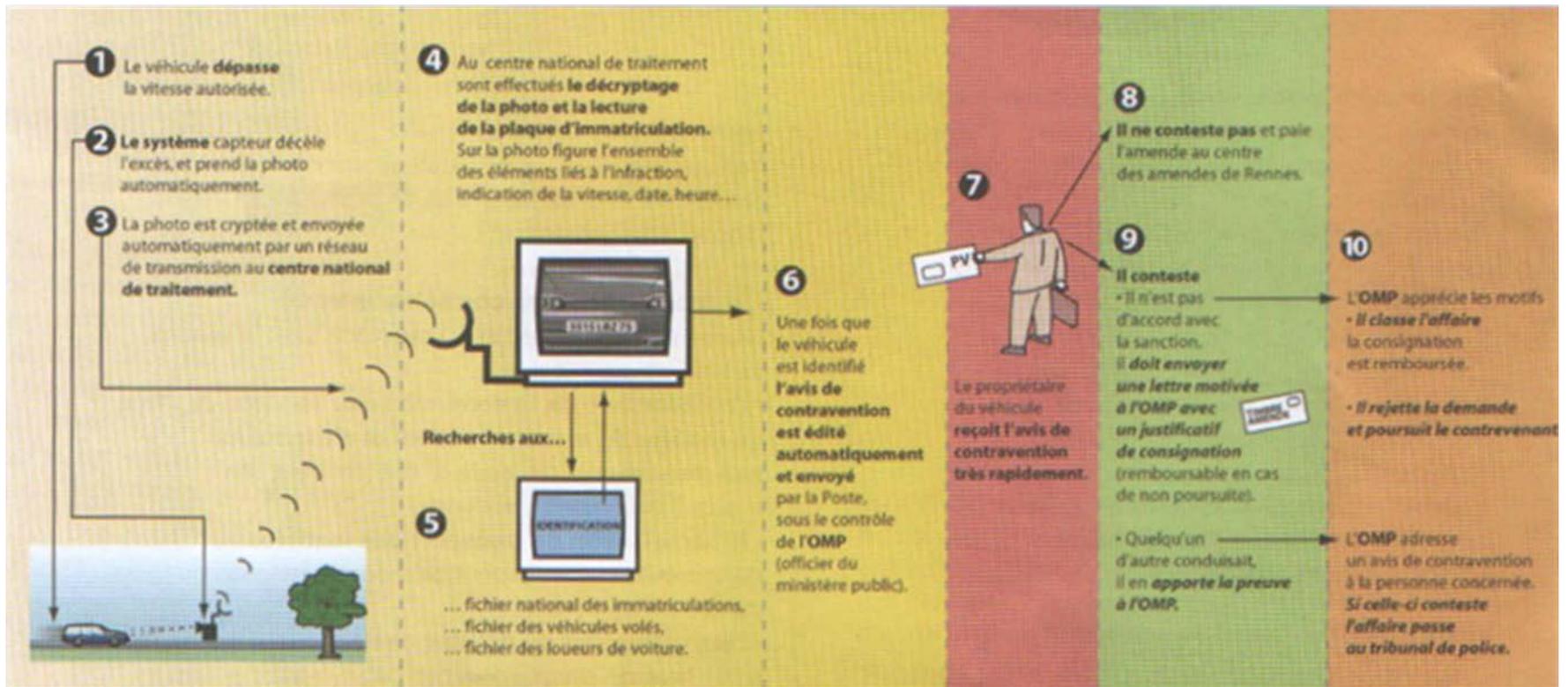
LAURE (1996)

SRU (2002)

ECPA et Agir

Une politique visant la modification des comportements

L'exemple du CSA



Déploiement de nouveaux radars



Radar Chantier

Radar embarqué

Radar Feu

En résumé

Forte baisse jusqu'en juin 2013: VL, PL, 2RM

- Une communication forte
- Déploiement très médiatisé des premiers radars mobiles
- Hausse des prix des carburants

Juin à Octobre: baisse moins forte

Forte baisse en novembre: Homologation des radars mobiles

Merci de votre attention