

→ n.p.

Robert DELORME
Sylvain LASSARRE

**L'insécurité routière en France
dans le miroir de la comparaison
internationale
La comparaison entre la France
et la Grande-Bretagne**

Rapport INRETS N°00
Février 2004

	Pays-Bas	France-Pays-Bas	Angleterre	France-Angleterre
Piétons	410	789	879	833
Bicyclette	759	164	132	203
2 roues motorisés	648	1027	632	1092
Automobiles	1 948	2 726	1 635	3 091
Autres usagers	241	157	152	182
Total	4 006	4 862	3 429	5 403
<i>Densité</i>	453	456	363	383

Tableau 7 : Tués/an en Angleterre et aux Pays-Bas ramenés à la population d'une France de même densité

Les répartitions entre types d'usagers font apparaître des résultats très surprenants, par exemple :

- derrière des « ratios globaux » plus ou moins comparables entre les différents pays, il existe des différences considérables au niveau des types d'usagers victimes d'accidents ;
- les piétons sont deux fois moins représentés aux Pays-Bas qu'en France ou en Angleterre,
- les deux-roues motorisés constituent un groupe de surmortalité très important en France ;
- les bicyclettes sont très sur-représentées aux Pays-Bas.

Ce premier travail, très embryonnaire, montre que derrière des « ratios globaux » plus ou moins comparables entre les différents pays, il existait des différences considérables au niveau des types d'usagers victimes d'accidents. Des études plus poussées demanderaient, évidemment, des données sur les trafics des divers types d'usagers et un appareil critique plus élaboré sur la comparabilité des données entre pays.

Un point important, la part prise par les poids lourds dans la sécurité globale n'a pas pu être approchée avec les données disponibles. Or, on a vu que celui-ci est impliqué dans environ 13 % des accidents mortels en France. Il est probable que la France, pays de transit lourd, est désavantagée dans ce domaine.

VII. Conclusion : Intérêt de la comparaison internationale « quantitative »

Les quelques éléments ci-dessus donnent des aperçus de la comparaison internationale bien différents des idées reçues habituelles.

Il apparaît un « espace européen du comportement automobile », avec un « peloton central » de pays globalement proches représentant plus de la moitié de la population européenne (à 15 pays), des pays nettement plus médiocres et deux pays plus sûrs, le Royaume-Uni et surtout la Suède en modèle européen.

Les « discours nationaux » stéréotypés, basés sur une comparaison des taux de tués en moyenne nationale devront changer. Des recherches nouvelles sont nécessaires pour ce faire.

Les comparaisons de type « qualitatif », sociologique, juridique, etc., actuellement majoritaires, devront faire place à des comparaisons quantitatives plus complexes.

Le détail des types d'usagers permet de repérer les « gisements d'insécurité » particuliers des divers pays.

Ainsi, la politique suivie en matière de piétons au Royaume-Uni ne saurait constituer un modèle pour la France (ni l'Europe), contrairement à une idée reçue tenace. C'est celle des Pays-Bas (ou de Suède) qu'il convient d'examiner en priorité.

La politique française en matière de deux-roues motorisés constitue un handicap grave. L'évaluation des facteurs propres à notre pays (trafic, types de véhicules, comportement, formation, répression, etc.) permettraient certainement des avancées dans la sécurité de ce type d'usagers.

La politique des Pays-Bas en faveur de la bicyclette se paye par un nombre de tués 4 à 5 fois plus élevé qu'en France ou au Royaume-Uni. Cette constatation est à mettre en balance avec les revendications – et les réalisations – des promoteurs de la bicyclette en France.

VIII. References

- [8] « *European drivers and traffic safety* », FERSI, éditions Paradigme, 1995.
Version française : « *Les conducteurs européens et la sécurité routière* », éditions Paradigme, 1996.
- [9] « *Rapport SARTRE et Annexes* », édition INRETS, 1998. Résultats complémentaires à [8].
- [10] « *La violence routière. L'Union européenne et l'insécurité routière* », Jean-Baptiste Bouzigues, éditeur Continent Europe, 1995.
- [11] IRTAD. Site de la « International Road Traffic and Accident Database » (soutenu par l'OCDE et la Commission européenne). La base de données est à accès payant sur abonnement. Voir quelques données et la liste des publications sur le site public <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/>
- [12] « *State laws rating* », IIHS-HLDI, juillet 2001, données sur le site www.highwaysafety.org
- [16] « *Obstacles à la comparaison internationale des mesures d'insécurité routière* », Isabelle Thomas, Fonds National de la Recherche Scientifique, Département de Géographie, UCL, Louvain-la-Neuve, in « *Collecte et comparabilité des données démographiques et sociales en Europe* », éditeur Academia/L'Harmattan, 1995.
- [17] « *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes* », Susan Baker, R.A. Whitfield, Brian O'Neill, in *The New England journal of medicine*, 28 mai 1987, USA.
- [50] « *Étude de l'alcoolémie dans 328 accidents mortels de la circulation* », C. Got et C. Thomas, in *Revue de l'Alcoolisme*, 23, n°1, 1-12, 1977,