



Accidents de la circulation en France et en Allemagne fédérale

La fréquence et la gravité des accidents de la circulation est une faiblesse bien connue de la situation sanitaire de la France : il y a environ 10 000 tués chaque année sur les routes de France, ce qui, rapporté à 55 millions d'habitants, représente quelque 180 tués par million d'habitants, et place la France parmi les pays les plus affectés par ce fléau. Cependant s'il y a beaucoup d'accidents en France, c'est en partie parce qu'il y a beaucoup de voitures : la mortalité sur la route est une sorte de tribut versé à la richesse. De fait, si on rapporte le nombre de victimes, non plus au nombre d'habitants, mais au nombre d'automobiles, ou à celui des kilomètres parcourus, il apparaît que le risque encouru au volant est moindre en France que dans certains pays méditerranéens, comme la Yougoslavie, le Portugal ou l'Espagne, mais non l'Italie [1].

Il n'en reste pas moins qu'à « motorisation » comparable, la France se place plus mal que d'autres pays, en particulier l'Allemagne fédérale, pourtant réputée pour la puissance des Mercedes, B.M.W. et autres Porsche, et l'absence de limitation de vitesse sur les autoroutes (1). L'écart en défaveur de la France mérite donc examen, fait ici sur l'année 1987.

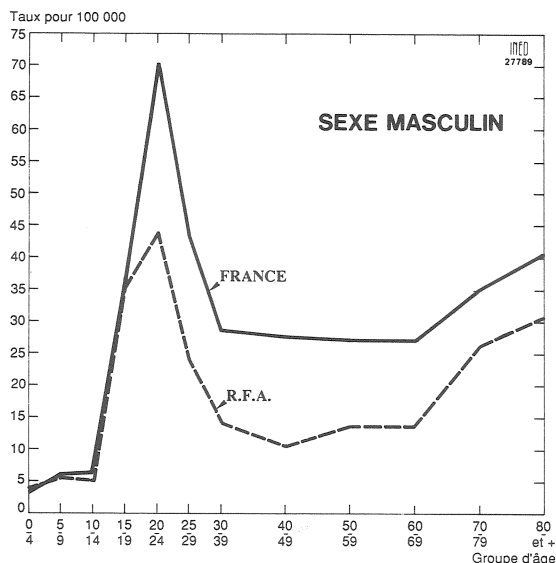
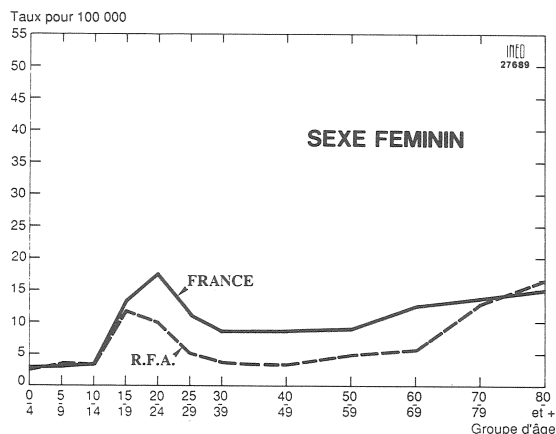
Les statistiques utilisées pour la France sont celles établies par le SETRA [2] à partir des informations fournies par la Police et la Gendarmerie nationales. D'autres sources existent, notamment celle des déclarations médicales de *causes de décès* collationnées et publiées par l'INSERM et celle des compagnies d'assurance. Les ordres de grandeur sont voisins, mais la comparaison précise est rendue difficile par des différences de nomenclature et de définitions.

En 1987, il y eut « seulement » 9 855 morts par accidents de la circulation en France, ce qui fut considéré comme un « bon résultat ». Depuis le maximum de 16 545 décès en 1972, la baisse, « sous la barre des 10 000 morts », était importante, et marquait le succès d'une politique tenace, symbolisée par l'obligation du port de la ceinture de sécurité la répression de l'alcoolisme au volant et la limitation de vitesse, mais constituée aussi par d'importants aménagements de routes et d'intersections, l'amélioration de la sûreté des véhicules et du contrôle de leur état. On se rappelle que le chiffre de 1988, avec 10 548 tués, fut décevant : de 1987 à 1988, « le nombre de tués a augmenté pour toutes les catégories d'usagers sauf les cyclistes. Une part importante de cette augmentation (+295 tués) est imputable aux accidents impliquant un seul véhicule sans piéton » [2]. La tendance à l'augmentation fut cependant inversée en fin d'année.

Revenons à 1987. Cette année-là, il y eut 7 967 tués par accident de la circulation en Allemagne fédérale. Ici aussi, la tendance était à la baisse, plus marquée qu'en France : il y avait eu 18 811 décès en 1972. Rapporté à 61 millions d'habitants en 1987, cela fait 130 tués par million d'habitants, contre 305 en 1972 [3]. Une différence de définition aggrave encore l'écart : sont comptabilisés en France les blessés décédés dans les 6 jours après l'accident, dans les 30 jours en Allemagne. On estime qu'il faut accroître de 9 %

(1) La vitesse maximale de 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur routes à quatre voies est conseillée en Allemagne et obligatoire en France, mais il n'est pas sûr que la pratique des deux pays soit très différente. De même pour la vitesse sur route ordinaire : 100 km/h en Allemagne, 90 km/h en France.

Graphique : 1987. France et R.F.A. Taux de mortalité par accidents de la circulation, par âge et sexe.



les chiffres français pour les rendre comparables aux allemands. Au lieu de 180 tués par million d'habitants, il y en aurait en France 196 avec la définition allemande.

En France, les 9 855 victimes se répartissent en 7 149 hommes et 2 706 femmes. En Allemagne, les 7 967 victimes se répartissent en 5 692 hommes et 2 275 femmes. La surmortalité française est donc un peu plus forte pour le sexe masculin : par million de personnes, 280 contre 190, alors que pour le sexe féminin, il y a 100 tués en France contre 70 en Allemagne. Les profils de mortalité sont les mêmes pour les deux pays, avec une surmortalité forte pour les jeunes gens, plus modérée pour les personnes âgées, mais à tout âge, le taux de mortalité est plus fort en France qu'en Allemagne, et l'écart est plus marqué pour les hommes (graphique).

Dans les deux pays, le nombre de voitures de tourisme est du même ordre : un véhicule pour deux habitants. Même égalité pour les autocars et autobus : un véhicule pour mille habitants. En revan-

che, la France compte un nombre significativement plus élevé de poids lourds d'une part, de cyclomoteurs (mais non de motocyclettes), d'autre part.

Le réseau routier présente des différences bien connues : la R.F.A., quoique son territoire soit nettement plus petit que celui de la France, détient le plus long réseau autoroutier d'Europe : 8350 km au 1^{er} janvier 1988, soit 33,6 km d'autoroutes pour 1000 km² de superficie, contre 6 256 km et 11,4 p. 1000 km² en France. Les autoroutes allemandes ne sont pas à péage, et la vitesse des usagers y est souvent limitée par la saturation du trafic. A égalité de kilomètres parcourus, les accidents sont moins nombreux et moins graves sur les autoroutes. Les fréquences d'accidents mesurés sur les 1 600 km d'autoroutes françaises « de dégagement », urbaines et suburbaines, sont du même ordre que celles constatées sur la totalité du réseau allemand d'autoroutes [4].

Le port de la ceinture de sécurité et du casque font l'objet de mesures similaires dans les deux pays. Les deux pays tolèrent un taux d'alcoolémie de 0,80 g/l, au delà duquel il y a délit, qu'il y ait accident ou non. La surmortalité masculine en France suggère que l'alcoolisme y est une cause plus fréquente d'accidents. L'alcool serait en effet impliqué dans 40 % des décès par accidents de circulation en France, dans 20 % en Allemagne, mais la comparabilité des définitions est douteuse.

Tableau 1 : 1987, France et R.F.A. Répartition des décès par accidents de la circulation, selon le véhicule utilisé et le type de voie.

	France	R.F.A.
Cyclomoteurs	8,5	3,8
Motos	9,9	15,9
Voitures de tourisme	75,2	77,0
Poids lourds (a)	5,0	2,9
Autres	1,4	0,4
Total	100,0	100,0
Autoroutes	5,4	11,5
Autres routes	64,6	78,4
Agglomérations	30,0	18,1
Total	100,0	100,0

(a) y compris transports en commun et tracteurs agricoles.

Tableau 2 : 1987. France et R.F.A. Répartition des décès par accidents de la circulation, selon le sexe.

	Hommes		Femmes	
	France	R.F.A.	France	R.F.A.
Piétons	13,5	16,5	21,7	34,6
Cyclistes	5,0	9,2	3,1	10,0
Cyclomotoristes	8,6	3,4	3,7	1,1
Motos	10,5	14,5	3,4	3,6
Voitures de tourisme	62,4	56,4	68,1	50,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

L'analyse de la répartition des victimes selon les véhicules impliqués et les lieux d'accidents (tableau 1) suggère une relative importance des accidents de cyclomoteurs et de poids lourds en France, de motocyclettes en Allemagne, des accidents en agglomération en France, sur autoroutes en Allemagne. Ce dernier constat ne fait que refléter l'intensité de la circulation et de la longueur kilométrique des autoroutes allemandes.

REFERENCES

- [1] Jean-Louis RALLU (INED) et Catherine GORE (INRETS) : « Conduite automobile et accidents de la route », *Population*, 1990 (à paraître). — INRETS : Institut national de recherche sur les transports et la sécurité routière, 2, avenue du Général Mailleret-Joinville, 94114 Arcueil cedex.
- [2] « *Accidents corporels de la circulation routière, 1988* » Service d'études techniques des routes et autoroutes, B.P. 100, 92223 Bagneux cedex, tél. (1) 42 31 33 69, minitel 3616 SETRA.
- [3] « *Strassenverkehrsunfälle 1987* », Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.
- [4] J.-B. Bouzigues, SETRA.

L'importance relative des piétons et des cyclistes parmi les femmes tuées dans des accidents suggère qu'elles en sont plutôt les victimes que les responsables. Cette importance est nettement plus grande en Allemagne qu'en France, alors que les répartitions masculines sont assez comparables (tableau 2). Pour bien interpréter ces constatactions, il faudrait disposer de « quotients » comparatifs de victimes par passager-kilomètre « soumis au risque ».

En 1986, l'écart général d'espérance de vie était à l'avantage de la France pour les femmes (79,7 ans contre 78,4), mais de l'Allemagne fédérale pour les hommes (71,8 ans contre 71,5). Quel rôle joue la surmortalité liée aux accidents de la route ? Tandis que l'équipement médical et hospitalier allemand a un léger retard à rattraper, la France doit abaisser le nombre annuel de victimes d'accidents de la route, d'abord au niveau allemand. Voilà pour les deux pays un domaine concret d'émulation.

Mme Claude LEVY

INSTITUTIONS

La périodicité des recensements

Pour la première fois de l'Histoire, en 1990, la France organise son recensement de la population une année décennale, c'est-à-dire dont le millésime est divisible par 10. La circonstance paraît anecdotique, mais mérite cependant qu'on s'y arrête. La pratique des recensements décennaux est en effet, depuis l'origine (1790), celle des Etats-Unis, et est devenue, sous leur influence, celle recommandée par les Nations-Unies. Beaucoup de pays organisent donc leur recensement, sinon en 1990, du moins « autour » de cette date.

Les démographes ont sur cette question deux souhaits. D'abord ils apprécient la *simultanéité* des recensements. De même que l'organisation à jour fixe d'un dénombrement national donne une base

solide à l'étude des migrations internes, de même la simultanéité aussi fine que possible entre pays donne une base solide au calcul des migrations internationales.

Ensuite ils recommandent une périodicité *quinquennale*, un recensement tous les cinq ans. Une pratique habituelle est en effet de classer la population par tranches quinquennales d'âges, 0-4 ans, 5-9 ans, 10-14 ans, etc. D'un recensement quinquennal au suivant, chaque groupe de générations se décale d'un cran exactement, ce qui facilite beaucoup d'études. Avec un intervalle de huit ans, les choses sont plus compliquées : les gens qui avaient par exemple entre 30 et 34 ans en 1982 ont de 38 à 42 ans en 1990, c'est à dire sont « à cheval » sur les tranches 35-39 et 40-44 ans.

La France a connu de 1801 à 1936 la périodicité quinquennale ; le recensement avait lieu les millésimes terminés en 1 et en 6. La IV^e République l'a abandonnée, pour des raisons budgétaires, en reportant à

1954 le recensement qui aurait dû avoir lieu en 1951. Depuis les intervalles sont de six ans (1962-68), sept ans (1968-1975-1982), ou huit ans (1954-62, 1982-90).

Outre les considérations budgétaires, une contrainte est en France celle des échéances politiques. Le recensement de la population donne une importante charge de travail aux services municipaux, qu'on évite de faire coïncider avec l'établissement des listes électorales et l'organisation des scrutins lors des élections municipales, législatives et présidentielles. La multiplicité des durées de mandats, six ans pour les conseils municipaux, cinq ans pour les députés, sept ans pour le Président de la République, ainsi que les aléas de la vie politique — dissolution de l'Assemblée nationale, décès ou démission du Président — rendent irrégulière et imprévisible la répartition de cette charge « électorale » dans le temps.

Les pays de la Communauté européenne ont, de plus, chacun leur pratique et leur périodicité, y compris le remplacement du recensement par la gestion continue de fichiers de population aux Pays-Bas et au Danemark. Il est donc peu probable que la France puisse décider d'organiser dorénavant le recensement tous les cinq ans, et les prochains en 1995 et 2000... ni a fortiori que ses partenaires européens en fassent autant. Dommage.

Le bulletin *Population et Sociétés* et la revue *Population* font partie des périodiques analysés dans la *Revue des revues démographiques*, qui paraît en français et en anglais. S'adresser au Comité international de coopération dans les recherches nationales en démographie

CICRED
27 rue du Commandeur
75675 Paris cedex 14

1985

Éditoriaux

- N° 187 — L'avortement légal en France (Chantal Blayo).
 N° 188 — La fécondité en Afrique noire (Thérèse Locoeh).
 N° 189 — Cinquante-cinq millions d'habitants.
 N° 190 — Horizon 2025.
 N° 191 — Le salariat plafonné.
 N° 192 — Modernité, mortalité.
 N° 193 — Tous les pays du monde (1985).
 N° 194 — Regards sur la politique familiale.
 N° 195 — Dans le miroir de l'état civil.
 N° 196 — Démographie et démographies.
 N° 197 — Ménages, construction, logements (D. Blanchet et C. Bonvalet).

Notules

- N° 188 — *La population de la Nouvelle-Calédonie (Jean-Louis Rallu).*
 N° 189 — *Réévaluation de la population et du solde migratoire.*
 — *La fécondité des étrangers.*
 N° 190 — *Pour enseigner la démographie et son histoire.*
 N° 191 — « *Les fascicules verts* » (Pierre-Alain Audirac (INSEE)).
 N° 192 — *La population de la Suisse.*
 N° 194 — *Florence 1985 : congrès de l'U.I.E.S.P.*
 N° 195 — *Natalité et mortalité des pays développés (Alain Monnier).*
 N° 196 — *Lecteurs potentiels d'anglais. — La densité de production.*
 N° 197 — *Soixante millions d'habitants ?*

1986

Éditoriaux

- N° 198 — Traditions matrimoniales des sociétés arabes (P. Fargues).
 N° 199 — Le nombre de députés.
 N° 200 — L'évolution démographique comparée de la France.
 N° 201 — Retraites d'aujourd'hui et de demain.
 N° 202 — Nommer pour compter.
 N° 203 — Chronologie démographique.
 N° 204 — Trois départements insulaires.
 N° 205 — 34 millions de personnes sans emploi.
 N° 206 — Rang des enfants, taille des familles et probabilité d'agrandissement.
 N° 207 — Les transitions démographiques.
 N° 208 — La fécondité dans les républiques soviétiques (Alain Blum).

Notules

- N° 198 — *Nombre de divorces.*
 N° 199 — *Entrées dans les hôpitaux et cliniques.*
 N° 200 — *La déconcentration urbaine en France (D. Courgeau).*
 N° 201 — *Pour compléter « Population et Sociétés ».*
 — *Nouveau statut de l'INED.*
 N° 202 — *L'AIDELF.*
 N° 204 — *A propos de nationalité.*
 N° 205 — *Fécondité de Hong-Kong. — Politique familiale.*
 — *Les pensions alimentaires aux femmes divorcées (Patrick Festy).*
 N° 206 — *Natalité et mortalité des pays développés (Alain Monnier).*
 — *La population mondiale.*
 N° 207 — *Colloque de Grenoble (Alain Girard).*
 — *Population des départements et régions en 1984 et 1986.*
 N° 208 — *L'enfant unique en Chine. — La population des Comores.*

1987

Éditoriaux

- N° 209 — Une Allemagne et l'autre (J.-C. Chesnais).
 N° 210 — Du mariage.
 N° 211 — La population de la France en 1985 et 1986 (N. Brouard).

N° 212 — Les changements dans les fonctions familiales (Hommage à Jean Stoetzel).

- N° 213 — Les projections démographiques.
 N° 214 — Combien y a-t-il de Français ?
 N° 215 — Le divorce et après (Patrick Festy, Marie-France Valetas).
 N° 216 — Tous les pays du monde (1987).
 N° 217 — Paradoxes de l'hérédité.
 N° 218 — De l'exploitation agricole à l'entrepreneur agricole (Philippe Collomb).
 N° 219 — Quelles institutions pour la Sécurité Sociale ?

Notules

- N° 210 — *Le Japon et la pilule.*
 N° 212 — *Les erreurs de prévision (Bertrand de Jouvenel).*
 — *Développement et planification familiale (Rafaël M. Salas).*
 N° 217 — *Natalité et mortalité des pays développés (Alain Monnier).*
 — *Déficit de la formation des couples.*
 N° 219 — *Les îles de la Méditerranée (Patrick Crosset (INSEE)).*

1988

Éditoriaux

- N° 220 — Entre père et mère (H. Léridon, C. Villeneuve-Gokalp).
 N° 221 — Le déséquilibre des sexes.
 N° 222 — Élection et population.
 N° 223 — La mortalité en Union Soviétique (A. Blum et A. Monnier).
 N° 224 — Combien est-il né à d'Hommes ?
 N° 225 — Lire, écrire, compter.
 N° 226 — Le cas du Québec.
 N° 227 — Quand viennent les cigognes.
 N° 228 — La contraception en France (H. Léridon et L. Toulemon).
 N° 229 — Durée de vie : les femmes creusent l'écart (Jacques Vallin).
 N° 230 — Europe et démographie.

Notules

- N° 221 — *Les 15 - 25 ans.*
 N° 224 — *Démographie préhistorique. — État civil 1986-1987.*
 N° 225 — *Le CEPED (Francis Gendreau).*
 — *Tous les pays du monde.*
 N° 226 — *17^e Rapport sur la situation démographique de la France.*
 N° 227 — *Famille et habitat. — Feu le multiplicateur des naissances.*
 N° 228 — *Natalité et mortalité des pays développés (Alain Monnier).*
 N° 229 — *Les aides à la famille (Olivia Ekert-Jaffé).*
 N° 230 — *Population et développement, en images.*

1989

Éditoriaux

- N° 231 — Les populations de l'Afrique du Sud du Sahara (D. Tabutin).
 N° 232 — Le numéro d'identité.
 N° 233 — La population de la France en 1989 et 1789.
 N° 234 — L'enfant européen.
 N° 235 — Modernisation et baisse de la fécondité en Asie (Léon Tabah).
 N° 236 — Mexique, Mexico, Mexicains (Maria E. Cosío-Zavala).
 N° 237 — Tous les pays du monde (1989).
 N° 238 — Douze pyramides des âges, plus une.
 N° 239 — L'enseignement de la démographie.
 N° 240 — La Révolution de la famille.
 N° 241 — Immigrés, étrangers, français : l'imbroglie statistique (Michèle Tribalat).

Notules

- N° 232 — *Combien de handicapés en France ? (Georges Godin (INSEE)).*
 N° 235 — *La nébuleuse publique (François de Singly et Claude Thélot).*
 N° 236 — *3 000 centenaires en 1988 (J.-C. Labat et J. Dekneudt (Insee)).*
 N° 239 — *Natalité et mortalité des pays développés (Alain Monnier).*