

B i l a n a n n u e l

S t a t i s t i q u e s

e t

C o m m e n t a i r e s

A n n é e 1 9 9 1

COMITÉ DE RÉDACTION

- Jean-Pierre LAFLAQUIÈRE, *secrétaire général de l'Observatoire*
- Maryse LAGACHE, *chargée d'études à l'Observatoire*
- Yves PAGE, *chargé d'études à l'Observatoire*
- Colette DECAMME, *assistante à l'Observatoire*
- Christian TEILLET, *chef de la section statistique au ministère de l'Intérieur*
- Lieutenant-Colonel Claude MENDOUSSE, *chef du bureau circulation à la direction générale de la Gendarmerie nationale au ministère de la Défense*
- Odile TIMBART, *responsable de la section pénale à la sous-direction de la statistique et des études au ministère de la Justice*

Pour tous renseignements, s'adresser à :

Observatoire national interministériel de sécurité routière

La grande arche

92055 PARIS - LA DÉFENSE CEDEX 04

Téléphone : 40 81 80 42 - 40 81 80 28

Fax : 40.81.80.99

SOMMAIRE

LIMINAIRE

Quelques définitions françaises	p.	3
Les grandes dates de la sécurité routière	p.	4

1) Principaux résultats

Principales actions menées en 1991	p.	9
Synthèse des résultats de l'année 1991	p.	12
Tendances générales	p.	14
Bilan 1991 et bilan des vingt années précédentes	p.	15
Bilan 1991/1990 - Global	p.	18
Bilan 1991/1990 - Par service de surveillance	p.	20
Parc en circulation	p.	21
Permis de conduire délivrés	p.	22
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	p.	23

2) Les usagers

Opinion

Évolution de l'opinion publique face à quelques questions de sécurité routière entre 1988 et 1991	p.	27
---	----	----

Comportement

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	p.	30
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	p.	32
Ceinture de sécurité – taux de port en circulation	p.	33
Ceinture de sécurité – taux de port et de mortalité en cas d'accident corporel	p.	35
Casque – taux de port en cas d'accident corporel	p.	36

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions de 1985 à 1990	p.	37
Infractions au code de la route au cours des onze premiers mois de 1991	p.	40
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture en 1991	p.	42

Sanctions

Évolution des délits non amnistiables (alcoolémie, délit de fuite, blessures et homicides involontaires) de 1984 à 1990	p.	45
Bilan de l'ensemble des condamnations en 1990	p.	54

3) Les typologies des accidents corporels

Analyse générale 1991/1990

Victimes par catégories d'usagers	p.	57
Victimes par classes d'âge	p.	59
Nombre de tués selon l'âge et la catégorie de l'utilisateur	p.	61
Accidents et victimes par catégories de réseaux	p.	62
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne	p.	65

Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués

Selon le mois	p. 67
Selon le jour de la semaine	p. 68
Selon l'heure	p. 69
Selon l'éclairage – la présence ou non d'une intersection	p. 70
Selon le type d'accident	p. 71

Analyse relative des victimes en 1991

Taux de tués par âge rapportés à la population	p. 72
Taux de victimes par âge rapportés à la population	p. 73
Taux de tués dans les véhicules rapportés au parc	p. 74
Taux de victimes dans les véhicules rapportés au parc	p. 75
Taux de tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée rapportés au parc	p. 76
Taux de victimes dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée rapportés au parc	p. 77

4) Les comparaisons

Départementales métropolitaines	p. 81
Départementales d'Outre-mer	p. 84
Régionales	p. 85
Internationales	p. 86
Avec d'autres modes de transport	p. 89

5) Ensemble des accidents matériels et corporels de 1972 à 1990

p. 93

6) Essai d'évaluation des mesures prises en 1990

50 km/h en agglomération	p. 99
Port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules	p. 112

REMARQUE : les parties 1 à 4 portent exclusivement sur les accidents corporels, la partie 5 porte sur l'ensemble des accidents, aussi bien matériels que corporels.

QUELQUES DÉFINITIONS FRANÇAISES

Un accident corporel de la circulation routière :

- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **indemnes** : impliqués dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les **victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les **blessés graves** : blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation ;
- les **blessés légers** : blessés dont l'état nécessite entre 0 et 6 jours d'hospitalisation.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) qu'elle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

Les nombres d'accidents corporels et de victimes contenus dans ce document sont obtenus par l'exploitation du fichier national des accidents corporels de la circulation routière établi à partir des informations sur support informatique transmises par les services de la Police et de la Gendarmerie nationales.

Au moment où nous imprimons ce document, certaines données sont encore indisponibles pour 1991. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1992.

LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1893

Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

1899

Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :

- limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération,
- instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation appelé carte grise,
- instituant, par son article 11, le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917

Création des premières auto-écoles.

1921

Décret du 27 mai instaurant le code de la route.

1922

L'appellation permis de conduire remplace officiellement celle du certificat de capacité.

1936

Adoption, à la demande des militaires, des phares jaunes pour la circulation nocturne en France.

1945

Mise en service entre Paris, tunnel de Saint-Cloud, et Orgeval, du premier tronçon d'autoroute long de 20 kilomètres environ, dénommé autoroute de l'Ouest.

1954

- Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1956

Le 20 juin, le ministre des Finances, Paul Ramadier, instaure la vignette automobile.

1957

Mise en place du premier SMUR (Service Médical d'URGence) à Salon-de-Provence.

1958

Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

1959

Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965

Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970

Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :

- 0,80 g/l de sang pour la contravention et
- 1,20 g/l de sang pour le délit.

1973

● Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

● Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.

● Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes et vélomoteurs, hors agglomération.

1974

Décret du 6 novembre fixant la limitation généralisée de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :

- 90 km/h sur les routes,
- 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies,
- 130 km/h sur les autoroutes.

1975

● Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1^{er} janvier.

● Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.

● Décret du 26 août relatif à :

- l'interdiction de transporter des enfants de moins de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme ;
- l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération ;
- l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

● Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction, la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

Obligation, à compter du 1^{er} octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1^{er} octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1982

- Le comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
 - RÉAGIR : Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier,
 - OBJECTIF – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an, le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
 - 80 km/h sur les routes,
 - 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies,
 - 110 km/h sur les autoroutes.

1983

- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
 - a) Pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :
 - 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
 - 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes.
 - b) Pour les véhicules de transports en commun :
 - 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues,
 - 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.
- Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré, le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l de sang.

1984

- Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :
 - de réception, à compter du 1^{er} janvier 1985,
 - de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.

1985

- Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986, l'obligation du contrôle technique mais sans obligation de réparation en cas de déféctuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

- Loi du 17 septembre instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.
- 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR : Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

1988

- Application généralisée de l'AAC (Apprentissage Anticipé de la Conduite) à tous les départements.

1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1^{er} juillet 1992.
- Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- Loi du 31 octobre portant entre autre sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.
- À compter du 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1

PRINCIPAUX RÉSULTATS

PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1991

AU PLAN RÉGLEMENTAIRE

L'année 1991 a vu la parution de 10 décrets et de 25 arrêtés et la diffusion de 4 circulaires.

Le contrôle technique a été institué et les systèmes de retenue pour le transport automobile des enfants de moins de 10 ans rendus obligatoires à compter du 1^{er} janvier 1992.

À compter de cette date, les voitures particulières et les véhicules de transport de marchandises ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes, à l'exception des véhicules dûment énumérés, font l'objet d'une visite technique, respectivement cinq ans et quatre ans, après la date de leur première mise en circulation. Les véhicules concernés sont ensuite soumis à des visites techniques périodiques qui devront être renouvelées tous les trois ans pour les voitures particulières et tous les deux ans pour les véhicules de transport de marchandises ou assimilés. À titre transitoire, de façon à réguler le nombre important de visites à effectuer, le calendrier a été aménagé. Le contrôle technique atteindra son régime de croisière en 1995 pour les voitures particulières et en 1994 pour les véhicules de transport de marchandises ou assimilés. Les visites techniques sont effectuées par des contrôleurs, agréés par l'État, qui ne peuvent exercer parallèlement aucune activité dans le commerce ou la réparation automobile.

Parallèlement, l'utilisation d'un moyen de retenue homologué pour le transport des enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité, est obligatoire. Ce dispositif de retenue doit être adapté à la tranche de poids ou d'âge de l'enfant :

- porte-bébé utilisé dos à la route ou lit-nacelle homologués pour les enfants de 0 à 9 mois (catégorie A) ;
- siège baquet, à harnais ou à réceptacle ou siège baquet à harnais utilisés dos à la route pour les enfants de 9 mois à 3-4 ans de 9 à 18 kg (catégorie B) ;
- siège rehausseur combiné à la ceinture de sécurité ou harnais homologués pour les enfants de 3-4 ans à 10 ans, soit plus de 15 kg (catégorie C ou D).

Les prescriptions de montage du dispositif dans le véhicule doivent impérativement être respectées.

En parallèle de l'obligation, la réglementation permet l'utilisation de dispositifs installés dos à la route. Ceux-ci peuvent être utilisés à l'arrière et à l'avant et permettent d'augmenter le nombre d'enfants pouvant être protégés dans un même véhicule. Un adulte seul peut maintenant transporter 3 à 4 enfants maintenus dans sa voiture.

Depuis le 1^{er} septembre 1991 tous les excès de vitesse sont sanctionnables.

- Les dépassements de vitesse, inférieurs à 20 km/h lorsque la vitesse autorisée est inférieure à 130 km/h et inférieurs à 30 km/h lorsque la vitesse autorisée est égale à 130 km/h, sont sanctionnés par une amende forfaitaire de 900 francs, pouvant être ramenée à 600 francs en cas de paiement immédiat (dans les 72 heures). Dès la mise en application du permis à points, cette sanction sera accompagnée du retrait d'un point.

- Les dépassements de vitesses supérieurs sont sanctionnés par une amende de 1 300 à 3 000 francs, un emprisonnement de 5 jours maximum et la suspension éventuelle du permis de conduire. Ces sanctions seront accompagnées par le retrait de deux points, lors de la mise en application du permis à points.

Les autres textes publiés ou diffusés en 1991, de moindre importance, portent sur :

- les véhicules,
- les conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire,
- les conditions d'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière,
- la signalisation des routes et autoroutes,
- les conditions d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite,
- et certaines dispositions du code de la route.

DANS LE DOMAINE

DES INFRASTRUCTURES

ROUTIÈRES

Deux sortes d'opérations ont été financées :

- les petits aménagements de sécurité (crédits d'initiative locale),
- la suppression des zones d'accumulation d'accidents corporels (points noirs ou assimilés) et les aménagements de sécurité d'itinéraires.

Les financements, en 1991, se sont élevés à 208 MF dont 42 MF décidés au niveau de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, les autres crédits étant déconcentrés au niveau régional.

Les petits aménagements de sécurité

Ces crédits permettent de corriger des défauts minimes d'infrastructure très rapidement, car ils sont laissés à l'initiative locale, à des coûts faibles.

Dans le cadre de la déconcentration des procédures et des financements, les crédits d'initiative locale sont alloués aux Préfets de Région qui sont chargés de les répartir à leur gré entre les départements. La dotation pour 1991 s'est élevée à 90 MF, répartis à raison de :

- 70 MF pour réaliser des petits aménagements de sécurité sur les routes nationales,
- 20 MF pour des opérations sur les autoroutes non concédées et les voies assimilées.

L'examen des compte-rendus d'exécution montre que les crédits d'initiative locale sont essentiellement utilisés pour réaliser les aménagements du type :

- amélioration de la signalisation (horizontale ou verticale),
- pose de glissières de sécurité,
- amélioration des caractéristiques de carrefours,
- éclairage, balisage de virages, pose d'enduit haute adhérence...

Il convient également de noter que beaucoup de ces opérations sont montées en partenariat avec les collectivités locales, ce qui permet non seulement de démultiplier les investissements de l'État, mais aussi d'apporter une meilleure réponse aux préoccupations des usagers.

La suppression des zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) et les aménagements de sécurité d'itinéraires

La programmation de ces opérations de sécurité est centralisée ; elle est le résultat de deux procédures distinctes.

- Une première procédure technique

La DSCR effectue un contrôle de conformité des propositions formulées par le Directeur Régional de l'Équipement, aux objectifs du programme des aménagements de sécurité, l'approbation technique des dossiers d'avant-projets étant de la responsabilité des Directeurs Départementaux de l'Équipement.

- Une procédure financière

Seules les opérations examinées et approuvées selon la première procédure peuvent être financées.

Pour les opérations les plus simples, les crédits sont mis en place auprès des préfets de région qui procèdent à leur répartition.

Les opérations les plus coûteuses ou les plus innovantes, du type traitement d'itinéraires, sont directement financées par la DSCR.

En 1991, 105 opérations ont été retenues et le montant des financements mis en place s'élève à 118 MF environ.

Il est à noter que, comme pour les petits aménagements de sécurité, la majorité des opérations sont montées en partenariat avec les collectivités locales dont on peut estimer la participation à environ 50 % de celle de l'état.

La répartition de ces financements étant la suivante :

- 42 MF pour les opérations lourdes directement financées par la DSCR, ce qui a permis de terminer 7 opérations anciennes et d'engager 13 nouvelles opérations dont 3 aménagements de sécurité d'itinéraires.

- 76 MF pour les autres opérations, ce qui a permis de lancer, en totalité ou en première tranche, 55 opérations.

Début 1992, de nouvelles opérations seront examinées par la DSCR ; elles s'ajouteront à celles déjà retenues en 1991 mais non financées, pour former le "vivier" des opérations qui seront lancées dans les prochaines années au titre des aménagements de sécurité. L'accent sera plus particulièrement porté sur les aménagements de sécurité par itinéraires, pour lesquels quelques expériences pilotes seront, soit poursuivies, soit initiées.

SIX GRANDES CAMPAGNES DE

COMMUNICATION ONT ÉTÉ

LANCÉES

Du 27 mars au 20 avril : le 50 km/h en ville

Ses objectifs étaient d'approfondir le travail d'explication et de persuasion amorcé auprès du public fin 1990, sur le triple thème de la sécurité, de l'environnement et du cadre de vie et de renforcer les résultats obtenus depuis décembre 1990. Cette campagne s'est appuyée sur la télévision (La Cinq), la radio (Europe 1), les relations presse et a bénéficié du soutien des collectivités locales pour l'affichage.

Du 1^{er} mai au 12 juin : apprentissage anticipé de la conduite (AAC)

Campagne de promotion dont l'objectif était de mieux faire connaître les avantages, pour les jeunes et leurs familles, de cette formule d'apprentissage.

L'ensemble de la campagne a été centré sur un film de 45 secondes interprété par Claude Brasseur et réalisé par Édouard Molinaro, diffusé à la fois sur M6 et sur un large réseau de 776 salles de cinéma.

Des messages radio diffusés sur Skyrock et un concours associant les auto-écoles complétaient le dispositif de la campagne.

Au cours des mois d'été

S'est déroulée une importante campagne lancée par une conférence de presse présidée par le Premier Ministre et en présence des partenaires privés de la campagne.

L'objectif de cette campagne était d'intensifier la prise de conscience par l'automobiliste d'une responsabilité partagée, de soutenir et d'accompagner la modification des comportements déjà observée.

Le ton était volontairement positif et chaleureux, adapté à la période des vacances.

La cible principale était celle des 18-40 ans.

Le message "Ensemble on est sur la bonne route" s'inscrit dans la continuité des campagnes "Faisons la route ensemble" de 1989 et 1990. Il est allé cependant plus loin cette année, en saluant l'émergence d'un nouveau modèle de conducteur, responsable et respectueux des autres.

Deux spots publicitaires de 15 secondes ont illustré cette campagne. Sous le timbre de la Sécurité Routière, ils ont été diffusés sur TF1 durant tout l'été.

Des spots radios de 30 secondes et un rappel de 15 secondes ont été diffusés sur RTL, RMC, FRANCE-INFOS.

Une campagne d'affichage (4 m x 3 m) et une campagne de publicité dans la presse quotidienne régionale, ont complété le dispositif.

Des affiches et dépliants informatifs ont été diffusés aux forces de Police et de Gendarmerie qui ont ainsi été associées à l'opération de communication.

Une opération de relations presse et de relations publiques fut menée parallèlement ; 4 dossiers d'information furent diffusés aux rédactions au cours de l'été.

Les principaux partenaires de la campagne étaient : UAP, RENAULT, PEUGEOT, CITROËN, ELF, ainsi que les médias TF1, RTL, RMC, FRANCE-INFOS.

De novembre à décembre : une campagne de promotion du port du casque

Campagne conduite en partenariat avec l'association PSM et les professionnels du secteur : une annonce a été publiée dans l'ensemble de la presse spécialisée du monde de la moto, une affiche tirée de cette campagne a été diffusée par l'Éducation nationale et le milieu associatif.

Depuis le 5 décembre : systèmes de retenue obligatoires pour le transport automobile des enfants de moins de 10 ans

Son objectif était d'informer les usagers avant l'obligation légale fixée au 1^{er} janvier 1992. Elle comprenait un spot diffusé sur A2 au cours du mois de décembre ; 4 millions de dépliants et 300 000 affichettes diffusés auprès des caisses d'allocations familiales et caisses primaires d'assurance maladie, des collectivités locales et des crèches ; insertion dans la presse spécialisée, télévisée, féminine, enfants et automobile ; informations par Minitel. Cette campagne se prolonge en 1992.

Depuis le 15 décembre : contrôle technique des véhicules.

Son objectif répond :

- à une exigence économique : le risque aurait été grand de voir affluer vers la France, à la veille du marché unique de 1993, les voitures en mauvais état, refusées par nos partenaires européens qui disposent déjà d'un contrôle des véhicules anciens ;
- au souci d'améliorer la sécurité.

La stratégie était de positionner le discours de l'État comme un discours d'information et d'explication.

L'information des usagers a été réalisée à partir :

- d'un document grand public "guide info" diffusé par les assureurs et les préfetures ;
- d'une affichette pour les gendarmeries, les préfetures, les principales mairies ;
- d'un dossier d'information pour les services ayant à informer le public ;
- d'un numéro vert ;
- d'un serveur minitel : 3615 ROUTE ;
- d'une campagne presse quotidienne régionale en février ;
- d'une conférence de presse nationale et, à l'initiative des préfetures, des conférences départementales ou régionales.

LA POLITIQUE LOCALE

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Deux grands axes ont été développés en 1991 : les PDASR (Plans Départementaux d'Action de Sécurité Routière) et le programme RÉAGIR (Réagir par les Enquêtes sur les Accidents Graves et par les Initiatives pour y Remédier).

Les PDASR ont été élaborés par 99 départements et 209 contrats de programme locaux ont été négociés avec les collectivités locales.

Les financements apportés par l'État et les collectivités dans le cadre des PDASR, incluant les contrats, s'élève à 98 millions de francs (56 MF État, 42 MF collectivités, soit en moyenne un million de francs par département).

Pour l'élaboration des PDASR, la mise en place de groupes de travail permanents semble se généraliser et le partenariat continue à s'ouvrir vers de nouveaux secteurs et en particulier ceux des jeunes conducteurs.

Les crédits affectés aux PDASR concernent principalement la communication (36 %), l'éducation (17 %) et la formation du conducteur, notamment la promotion de l'AAC (11 %).

En matière de communication, il faut souligner le développement des actions de terrain et de proximité et la forte prise en charge des thèmes nationaux (AAC, 50 km/h en ville) au plan local.

En 1991, un bilan du **programme RÉAGIR** a été réalisé et de nouvelles orientations définies. La circulaire du Délégué Interministériel aux Préfets du 15 octobre 1991 rappelle que la dynamique du programme RÉAGIR est essentielle pour la mobilisation des acteurs locaux mais que le programme doit être mieux intégré dans la politique de sécurité routière et que son organisation doit être précisée.

Quatre axes ont ainsi été définis pour RÉAGIR :

- diffusion des connaissances acquises par les IDSR (Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière),
- implication des IDSR dans les actions locales et promotion des thèmes privilégiés de l'État,
- réalisation d'enquêtes techniques de qualité,
- mise à disposition des IDSR, à la demande des responsables locaux.

Ces nouvelles orientations, qui se concrétiseront dans chaque département par un programme d'actions du collège technique des IDSR, se mettent en place progressivement, en particulier lors des forums départementaux.

Enfin, en 1991, les travaux engagés pour la banque de données RÉAGIR ont trouvé leur première concrétisation. En effet, une première version permet depuis novembre 1991, la saisie des enquêtes. La version définitive (saisie et exploitation des enquêtes, fichier IDSR, suivi des actions RÉAGIR, sélection d'actions locales, actualité sécurité routière) devrait être implantée en préfecture en mars 1992 et un service Minitel mis en place avant l'été.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

En 1991, par rapport à 1990, les nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés sont en nette diminution. Diminutions homogènes pour les nombres d'accidents corporels (-8,4 %) et de blessés (-8,8 %) mais légèrement plus faible pour le nombre de tués (-6,5 %). Il faut remonter à 1960 pour trouver un meilleur bilan, quel que soit l'indicateur retenu.

1991 a connu en début d'année des diminutions très importantes des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés, particulièrement en février. Ces diminutions se sont ensuite amenuisées jusqu'aux mois d'août-septembre où l'on a assisté à une inversion de tendance pour le nombre de tués. A compter de cette date, on a constaté une nouvelle amélioration avec des chiffres proches de mai-juin, pour terminer par une augmentation sensible des indicateurs au mois de décembre s'expliquant par les résultats exceptionnels de décembre 1990.

La gravité, en tués pour 100 accidents corporels, est en augmentation de 3,2 % par rapport à 1990 et est égale ou supérieure à 6,0 depuis quatre années consécutives. Elle retrouve en 1991 son niveau de 1971 (6,5).

Les nombres d'accidents corporels et de blessés ont diminué plus vite en milieu urbain qu'en rase campagne. En revanche, la diminution du nombre de tués y a été plus faible (respectivement -5,7 % et -7,0 %). Si l'on considère le nombre de victimes graves (tués + blessés graves), on obtient une diminution de 10,8 % en milieu urbain et de -8,8 % en rase campagne, ce qui nuance quelque peu les résultats constatés uniquement au niveau des tués. Par catégories d'usagers, une seule voit son nombre de tués augmenter : les motocyclistes (+3,6 %). Deux catégories enregistrent des diminutions importantes : les cyclomotoristes (-23,3 %) et les usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules (-22,8 %). Tous les nombres de blessés sont en diminution.

Par catégories de réseaux, c'est sur les autoroutes que les nombres d'accidents corporels et de blessés ont diminué le moins mais c'est sur ce réseau que le nombre de tués a diminué le plus, entraînant ainsi une nette diminution de la gravité des accidents sur ce réseau.

ESSAI D'INTERPRÉTATION

Les résultats obtenus en 1991 sont particulièrement encourageants même si l'on ne peut se satisfaire des niveaux atteints :

- l'insécurité routière est équivalente à celle des années 1960 alors que, dans le même temps, la circulation et donc le risque d'accident sur le Réseau National (autoroutes + routes nationales) a été multiplié par un facteur 4,3 ;

- les évolutions, par rapport à l'année précédente, sont parmi les meilleures enregistrées depuis 1973, année qui a marqué le début de l'amélioration de la sécurité routière : meilleure évolution annuelle pour les accidents corporels et les blessés, cinquième pour les tués. Cette évolution s'est effectuée dans un contexte de croissance de la circulation routière (+3,4 % par rapport à 1990 sur le seul Réseau National) qui a surtout bénéficié au réseau autoroutier (+5,6 % contre +1,6 % pour les routes nationales). Il est à noter que, dans le même temps, les autres modes de transport voyaient des évolutions négatives (-0,7 % pour le trafic de voyageurs d'Air Inter et -2,9 % pour la SNCF en chiffres provisoires) ;

- les évolutions par rapport aux quelques pays (Irlande, Pays-Bas, Allemagne) pour lesquels nous disposons de données équivalentes (huit premiers mois de 1991) apparaissent favorables et en particulier meilleures que pour l'ex-République Fédérale d'Allemagne. Il est à noter que les données disponibles pour les pays membres de la CEE, quelquefois limitées à quelques mois, montrent une amélioration générale de la sécurité routière à l'exception de deux ou trois pays.

Quels sont les facteurs explicatifs de ce bilan très positif ?

On peut d'abord penser qu'un certain nombre de facteurs ont pu jouer un rôle non quantifiable sur cette évolution : *la crise économique* tout d'abord mais surtout *la guerre du Golfe* :

- La récession économique, apparue au milieu de l'année 1990, a entraîné une inflexion de la consommation des ménages et une augmentation du chômage qui, si elles n'ont pas ralenti la croissance du trafic, du moins sur le seul Réseau National, peuvent avoir modifié la mobilité des ménages.

- La guerre du Golfe ensuite, pendant les trois premiers mois de l'année 1991, a été source d'attentisme, perceptible au niveau de la circulation qui n'a crû que de 0,9 % au premier quadrimestre, de prudence, voire de peur et dont les effets sur la sécurité routière sont difficilement appréhendables.

- Une météorologie très favorable à la sécurité routière explique les résultats exceptionnels du mois de février ; des chutes de neige relativement généralisées ont paralysé une partie du trafic (baisse de 3,4 % de la circulation sur le Réseau National) et ont permis d'épargner de nombreuses victimes (gains supérieurs à 20 %). La météorologie semble par contre avoir eu un effet globalement neutre sur le reste de l'année, sauf en août et en décembre où elle a été défavorable à la sécurité routière.

• Une amélioration sensible du comportement des usagers suite aux mesures prises en décembre 1990 :

– l'amélioration de la sécurité, plus sensible en milieu urbain qu'en rase campagne, s'est accompagnée d'une baisse des vitesses moyennes pratiquées et d'un écrêtement des vitesses extrêmes sur les réseaux routiers, en particulier sur les routes nationales en traversée d'agglomérations. Cette amélioration et cette baisse sont plus marquées le jour que la nuit. On assiste dans le temps à un phénomène d'érosion de ces baisses qui même conduit à une inversion de tendance pour les vitesses pratiquées en agglomération, de nuit, au cours du troisième trimestre. On peut penser que les usagers, qui avaient adopté une attitude plus prudente dès la mise en place de la mesure, se rendant compte, malgré une augmentation des contrôles, de la très faible probabilité d'être intercepté en infraction, en particulier la nuit, ont tendance à reprendre leurs habitudes antérieures. A noter un effet de report non négligeable du comportement plus modéré en ville sur la rase campagne où l'on assiste à une diminution sensible du nombre d'accidents corporels et de victimes, mais aussi à une diminution des vitesses moyennes et à un resserrement des vitesses, plus faible il est vrai, qu'en milieu urbain (voir la première évaluation du 50 km/h en agglomération - Chapitre 6).

– le port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules a semble-t-il incité les usagers à utiliser leur ceinture à l'avant et à l'arrière, avec une incidence non négligeable sur le nombre de victimes (voir l'essai d'évaluation du port de la ceinture de sécurité aux places arrières des véhicules - Chapitre 6).

La médiatisation de la sécurité routière, au dernier trimestre, suite aux différentes mesures qui sont entrées en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1992. Après un excellent premier trimestre, on avait assisté à une érosion régulière des résultats confirmée partiellement par les indicateurs de comportement. La tendance s'est inversée au troisième trimestre et on a retrouvé de bons résultats en octobre et en novembre ; il faut mettre à part le mois de décembre 1991 où la référence 1990 était très difficile à améliorer, compte tenu de la mise en place de deux mesures de sécurité routière lour-

des et d'une météorologie très favorable. On peut donc penser que la médiatisation des deux nouvelles mesures applicables au 1^{er} janvier 1992 (contrôle technique des véhicules et dispositifs de retenue pour enfants) a sensibilisé l'ensemble des usagers aux problèmes de sécurité routière.

Une catégorie d'usagers, les motocyclistes, nécessite un commentaire particulier. Le bilan en terme de tués et les améliorations constatées en nombre de blessés graves et de blessés légers sont beaucoup plus faibles que pour les autres usagers. Cette détérioration, assez régulière depuis 1986, à l'exception du nombre de blessés graves qui avait baissé de 1986 à 1990, a entraîné la conception d'un plan d'action, annoncé dès le mois de juillet 1991. Le plan, dont la mise en place est progressive, porte sur la formation (obligation d'un minimum de 20 heures de formation, contrôle des motos-écoles, expérimentation de l'accès progressif au permis moto) et sur le port du casque (campagne de communication, renforcement des sanctions).

LES PERSPECTIVES

Il sera difficile d'obtenir de nouveaux progrès à l'occasion du premier trimestre 1992. Les raisons en sont multiples :

- l'objectif est très difficile à atteindre (baisse de l'ordre de 16 % sur les trois indicateurs – accidents corporels, tués et blessés – au premier trimestre 1991), surtout compte tenu de paramètres exogènes "favorables" (météorologie, guerre du Golfe, ...) qui avaient contribué à ces résultats,
- les gains directs en sécurité à attendre des deux mesures applicables au 1^{er} janvier 1992 (contrôle technique et dispositifs de retenue pour enfants) sont faibles, et sont à attendre à moyen terme,
- l'amenuisement de l'amélioration des comportements, constaté au cours du troisième trimestre 1991 en matière de vitesse, pourrait se poursuivre malgré une relance de la politique locale sur le 50 km/h en ville,
- la circulation routière devrait continuer à croître de l'ordre de 3 % en 1992, voire plus si la reprise économique est au rendez-vous.

Il faut donc que tous les acteurs, politiques, administratifs, associatifs, ..., et les usagers se mobilisent pour que le prochain bilan trimestriel soit dans la continuité du bilan annuel 1991.

TENDANCES GÉNÉRALES

I - Les indicateurs de comportement	Année 1990	Année 1991	Caractéristiques 1991/1990
Circulation	↗	↗	Augmentation principalement sur autoroutes.
Vitesses pratiquées de jour	→	→	Stables ou en légère baisse sur les réseaux de rase campagne et dans les traversées d'agglomérations petites ou moyennes.
Vitesses pratiquées de nuit	↘	→	Généralement stables ou en légère diminution mais en augmentation sur les autoroutes de liaison.
Port de la ceinture de sécurité	↗	↗	En augmentation en et hors agglomération.

II - Contrôles et sanctions	Année 1990	Année 1991	Caractéristiques 1991/1990
Heures de contrôle et P.V. vitesse	↘	↗	Nette augmentation.
Dépistages de l'alcoolémie	↗	↗	Très nette augmentation.
Contrôle du port de la ceinture de sécurité à l'avant	↗	↗	Nette augmentation.

III - Les indicateurs de sécurité routière	Année 1990	Année 1991	Caractéristiques 1991/1990
A - Globaux			
- accidents corporels	↘	↘	En nette diminution sauf en décembre.
- tués	↘	↘	Globalement en diminution mais trois augmentations : en août, septembre et décembre.
- blessés	↘	↘	Globalement en nette diminution mais une augmentation en décembre.
- gravité	↗	↗	En augmentation pour la 4 ^e année consécutive.
B - Par catégories			
- usagers	↘	↘	Le nombre de tués diminue pour toutes les catégories sauf pour les motocyclistes.
- réseaux	↘	↘	Tous les indicateurs sont en diminution sur tous les réseaux. Nette diminution de la gravité des accidents sur les autoroutes.

BILAN 1991 ET BILAN DES VINGT PRÉCÉDENTES ANNÉES

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1971	249 828	+ 6,3	16 212	+ 7,5	-	-	353 374	+ 7,2	6,5
1972	274 476	+ 9,9	16 617	+ 2,5	-	-	388 067	+ 9,8	6,1
1973	270 618	- 1,4	15 636	- 5,9	-	-	374 661	- 3,5	5,8
1974	260 187	- 3,9	13 521	- 13,5	-	-	353 059	- 5,8	5,2
1975	258 201	- 0,8	13 170	- 2,6	105 316	248 414	353 730	+ 0,2	5,1
1976	261 275	+ 1,2	13 787	+ 4,7	102 059	255 392	357 451	+ 1,1	5,3
1977	257 698	- 1,4	13 104	- 5,0	101 907	252 998	354 905	- 0,7	5,1
1978	247 785	- 3,8	12 137	- 7,4	96 659	241 855	338 514	- 4,6	4,9
1979	253 208	+ 2,2	12 480	+ 2,8	99 084	248 834	347 918	+ 2,8	4,9
1980	248 469	- 1,9	12 543	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	- 2,4	5,0
1981	239 734	- 3,5	12 428	- 0,9	90 973	243 316	334 289	- 1,6	5,2
1982	230 701	- 3,8	12 410	- 0,1	84 532	236 853	321 385	- 3,9	5,4
1983	216 139	- 6,3	11 946	- 3,7	79 447	221 987	301 434	- 6,2	5,5
1984	202 637	- 6,2	11 685	- 2,2	73 314	211 593	284 907	- 5,5	5,8
1985	191 132	- 5,7	10 448	- 10,6	66 925	203 874	270 799	- 5,0	5,5
1986	184 615	- 3,4	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4	5,9
1987	170 994	- 7,4	9 855	- 10,0	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,8
1988	175 887	+ 2,9	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,0
1989	170 590	- 3,0	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,2
1990	162 573	- 4,7	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,3
1991	148 890	- 8,4	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,5

Le bilan en accidents corporels, tués et blessés est le meilleur jamais enregistré sur la période considérée.

Il faut remonter à 1960 pour trouver un meilleur bilan quel que soit l'indicateur.

En 1991, par rapport à 1990 :

- Si l'on considère les résultats par service de surveillance, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés sont similaires (respectivement - 7,6%, - 8,0% et - 8,0%). En revanche, sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont homogènes (respectivement - 8,9% et - 9,3%), la diminution du nombre de tués y est plus faible (- 2,4%), ce qui traduit une augmentation de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, sur ce réseau.
- La circulation sur le Réseau National a augmenté de 3,4% et la consommation de carburants a augmenté de 2,0%.
- Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont stables ou en légère baisse sur les réseaux de rase campagne. Les taux de dépassement des vitesses limites réglementaires autorisées sont en diminution. Sur les routes nationales en traversée d'agglomérations de moins de 5 000 habitants, la vitesse moyenne pratiquée a diminué de 2 km/h mais elle reste cependant très élevée (63 km/h) par rapport à la nouvelle réglementation (50 km/h).

- La vitesse moyenne pratiquée de nuit par les usagers et les pourcentages de dépassement de vitesse limite évoluent en 1991 de façon contrastée sur les réseaux de rase campagne. Sur routes nationales et autoroutes de dégagement, la vitesse moyenne baisse de 2 km/h. En traversée d'agglomérations, la vitesse se stabilise à 74 km/h (soit 24 km/h de plus que la limite réglementaire) depuis 1988, alors que sur autoroutes de liaison, elle augmente de 4 km/h, le pourcentage de dépassement de 130 km/h atteignant son plus haut niveau (21%) depuis 1987. Visiblement, la baisse enregistrée au niveau des vitesses pratiquées le jour n'a eu qu'une correspondance partielle la nuit.
- Le taux de port de la ceinture de sécurité est en augmentation constante depuis 1986 sur les réseaux de rase campagne. En milieu urbain, l'augmentation du taux de port est globale mais concerne surtout les villes du sud de la France et Paris dans lesquelles le taux de port était faible. Les statistiques sur le taux de port à l'arrière des véhicules ne sont pas disponibles, il n'est donc pas possible d'estimer les évolutions.
- Le nombre d'heures de contrôles consacrées à la vitesse par la Gendarmerie, les Polices urbaines et les Compagnies républicaines de sécurité, et le nombre d'infractions relevées pour non respect des vitesses sont en augmentation (respectivement + 2,1% et + 12,1%). Le nombre d'infractions constatées pour non port de la ceinture de sécurité augmente de 10,7%. Très nette augmentation du nombre de dépistages pratiqués aussi bien de façon préventive que

dans le cadre général de la circulation routière (respectivement + 32,3% et + 33,3%). L'augmentation des nombres de dépistages positifs (+ 27,6% dans le cadre des dépistages préventifs et + 12,4% dans le cadre de la circulation générale) montre que la probabilité de se faire contrôler est encore trop faible pour dissuader les usagers de consommer de l'alcool.

- La répartition des victimes par catégories d'usagers montre une diminution du nombre de tués pour toutes les catégories, en particulier pour les cyclomotoristes (- 23,3%) et les usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules (- 22,8%), mais pas pour les motocyclistes qui enregistrent une augmentation de ce nombre de 3,6%. Toutes les catégories ont un nombre de blessés en diminution.

- Par classes d'âge, le nombre de tués diminue pour toutes les classes et en particulier pour les 45-64 ans (- 12,0%). Les diminutions les plus faibles sont enregistrées pour les moins de 15 ans et les 25-44 ans (- 3,7%). Le nombre de blessés diminue également pour toutes les classes d'âge et plus particulièrement pour les moins de 15 ans (- 12,1%) et les 65 ans et plus (- 10,7%). La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), est en augmentation pour toutes les classes, sauf pour les 45-64 ans (- 1,9%).

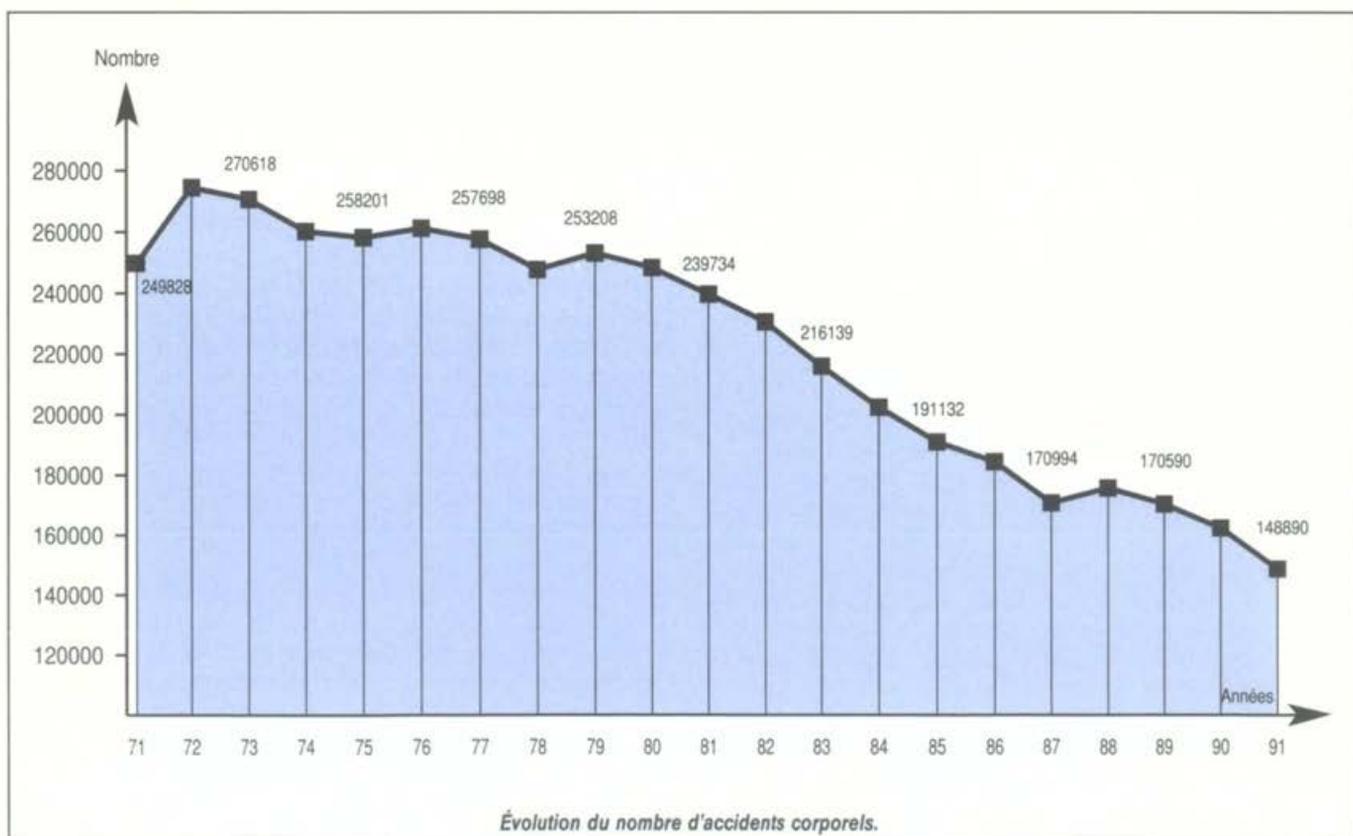
- La répartition des accidents et des victimes par catégories de réseaux montre que le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux mais très faiblement sur les autoroutes (- 0,9%). Le nombre de tués diminue fortement sur les autoroutes (- 11,3%) et de façon homogène sur les autres réseaux (environ - 6,0%). Diminution également du nombre de blessés sur tous les réseaux mais principalement sur les routes nationales et express. La

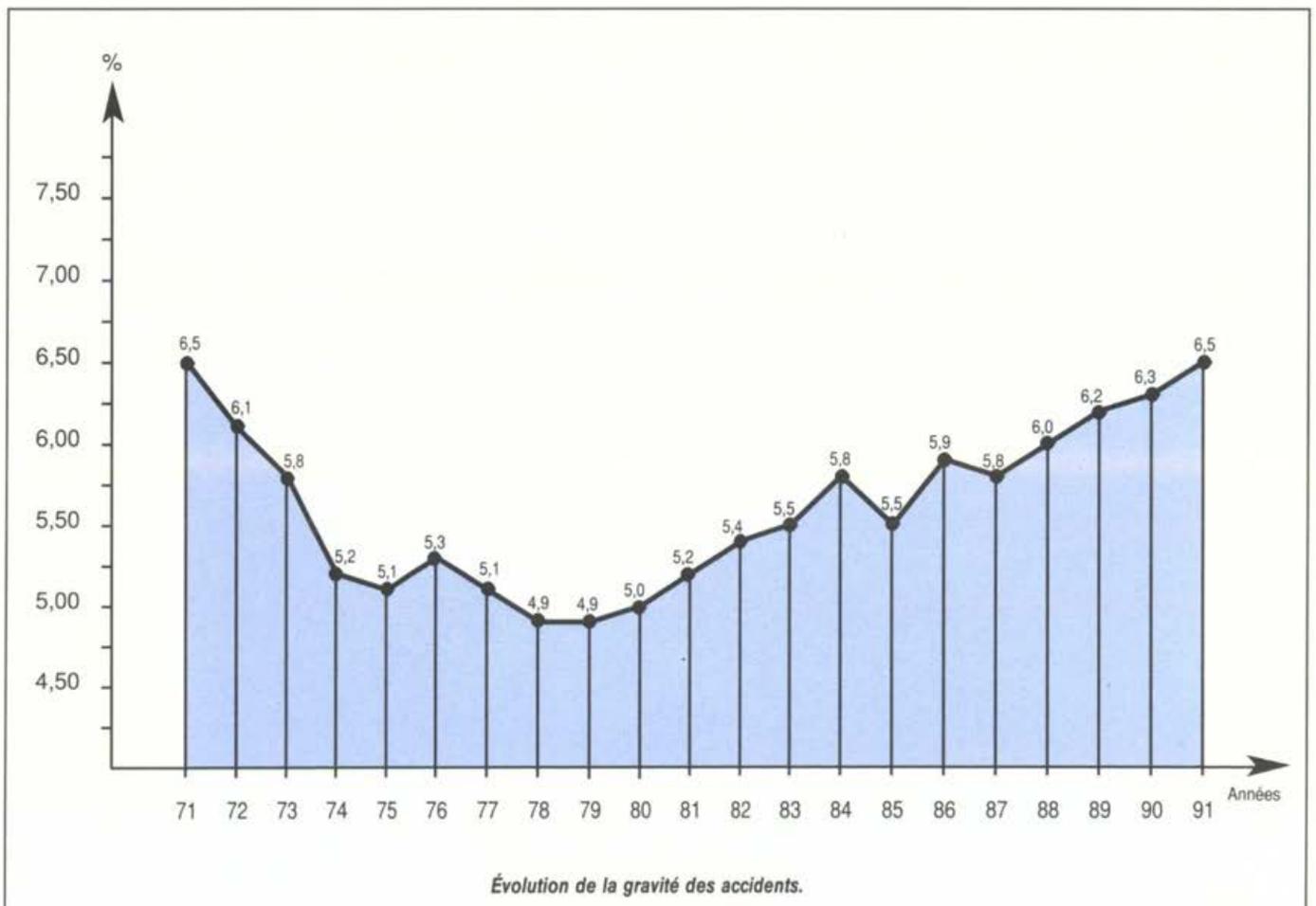
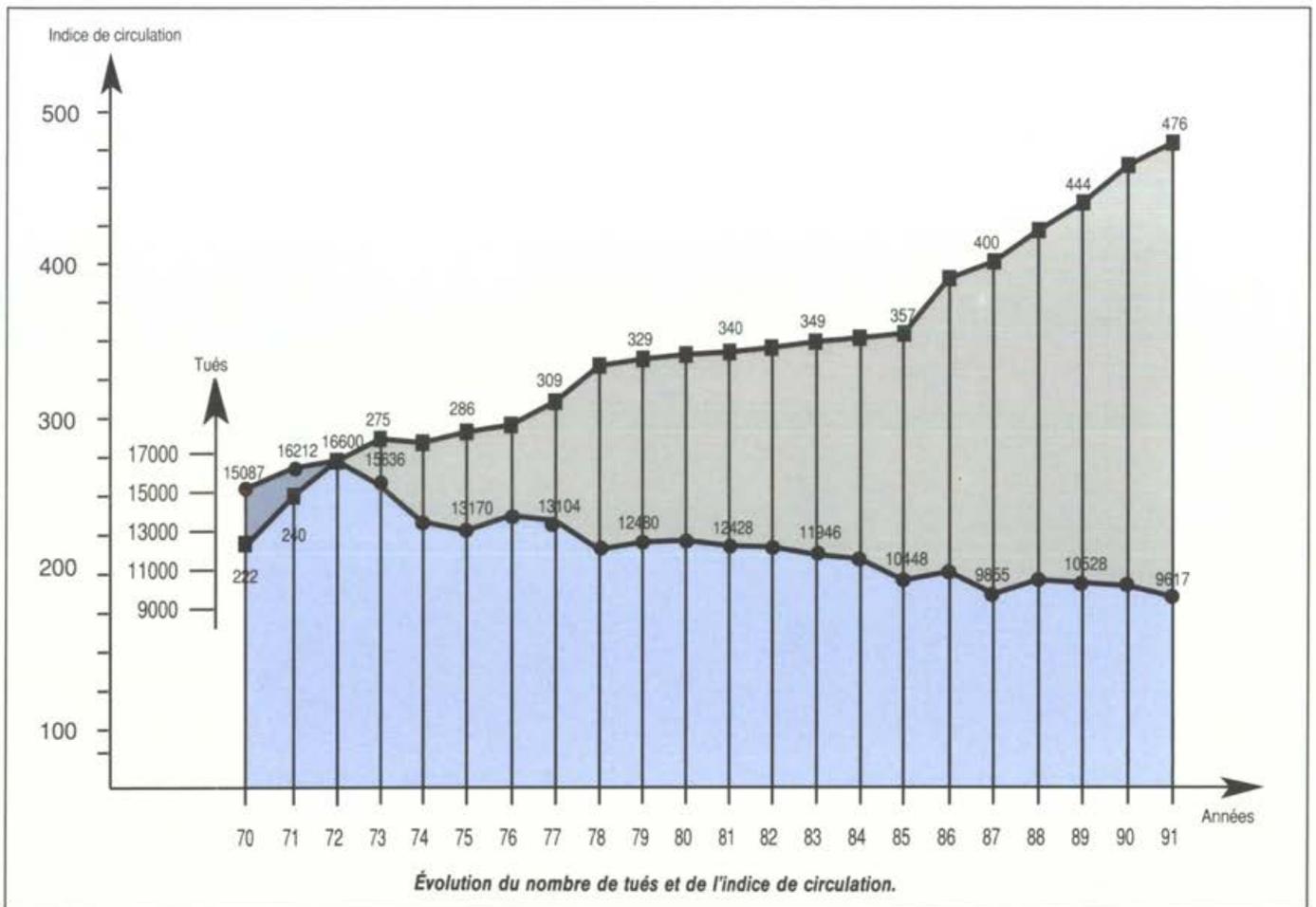
gravité, en tués pour 100 accidents corporels, est en très nette diminution sur les autoroutes (- 10,4%), reste stable sur les voies communales et autres voies mais augmente sur les autres réseaux.

- Les nombres d'accidents corporels et de blessés ont diminué plus vite en milieu urbain (ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens de Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille) qu'en rase campagne mais le nombre de tués suit la tendance inverse en diminuant plus fortement en rase campagne (- 7,0%) qu'en milieu urbain (- 5,7%). De ce fait, on assiste à une légère diminution de la gravité des accidents, en tués pour 100 accidents corporels, en rase campagne (- 0,7%) et à une augmentation en milieu urbain (+ 6,5%). Si l'on considère le nombre de victimes graves (tués + blessés graves), on obtient une diminution de 10,8% en milieu urbain et de - 8,8% en rase campagne, ce qui nuance quelque peu les résultats constatés uniquement au niveau des tués.

- Le bilan des accidents corporels par départements montre que 15 d'entre eux ont évolué très défavorablement et que 22 ont évolué très favorablement. Parmi ceux-ci, trois sont passés d'un bilan en augmentation à un bilan en diminution : la Corse-du-Sud, le Loiret et l'Yonne.

- Le bilan des accidents corporels par régions laisse apparaître que trois régions confirment leurs résultats défavorables : la Corse, le Poitou-Charentes, la Provence-Alpes-Côte-d'Azur et cinq confirment leurs résultats favorables : le Nord-Pas-de-Calais, la Bretagne, l'Auvergne, le Limousin et la Lorraine.





BILAN 1991/1990 – GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS GRAVES	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (Tués pour 100 acc. corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	11 099	- 16,4	737	- 16,3	3 354	11 568	14 922	- 18,2	6,6
Février	9 196	- 24,1	572	- 21,5	2 749	9 892	12 641	- 23,9	6,2
Mars	11 494	- 13,7	683	- 10,4	3 469	12 197	15 666	- 12,3	5,9
Avril	12 212	- 9,1	678	- 17,7	3 813	13 036	16 849	- 11,2	5,6
1 ^{er} quadrimestre	44 001	- 15,6	2 670	- 16,5	13 385	46 693	60 078	- 16,2	6,1
Mai	12 112	- 13,4	762	- 3,4	3 700	12 988	16 688	- 12,3	6,3
Juin	13 696	- 6,2	835	- 8,4	4 377	14 613	18 990	- 6,7	6,1
Juillet	13 861	- 3,7	966	- 3,1	4 794	14 967	19 761	- 3,9	7,0
Août	12 359	- 0,8	1 006	+ 6,8	4 504	13 337	17 841	- 2,5	8,1
2 ^e quadrimestre	52 028	- 6,1	3 569	- 2,0	17 375	55 905	73 280	- 6,3	6,9
Septembre	13 334	- 4,1	895	+ 1,6	4 355	14 187	18 542	- 4,1	6,7
Octobre	13 952	- 8,1	828	- 12,3	4 228	14 658	18 886	- 8,6	5,9
Novembre	13 126	- 7,1	839	- 5,6	3 981	14 099	18 080	- 7,1	6,4
Décembre	12 449	+ 5,7	816	+ 10,4	3 795	13 307	17 102	+ 4,0	6,6
3 ^e quadrimestre	52 861	- 3,9	3 378	- 2,2	16 359	56 251	72 610	- 4,3	6,4
Année 1991	148 890	- 8,4	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,5

En 1991, par rapport à 1990, les bilans mensuels d'accidents corporels, de tués et de blessés montrent que les diminutions ont été très importantes en début d'année, particulièrement en février et se sont amenuisées régulièrement ensuite jusqu'aux mois d'août-septembre où on a assisté à une inversion de tendance pour le nombre de tués. À compter de cette date, on a constaté une nouvelle amélioration avec des chiffres proches de mai-juin pour terminer par une augmentation sensible des indicateurs au mois de décembre.

Dans le détail, on constate que :

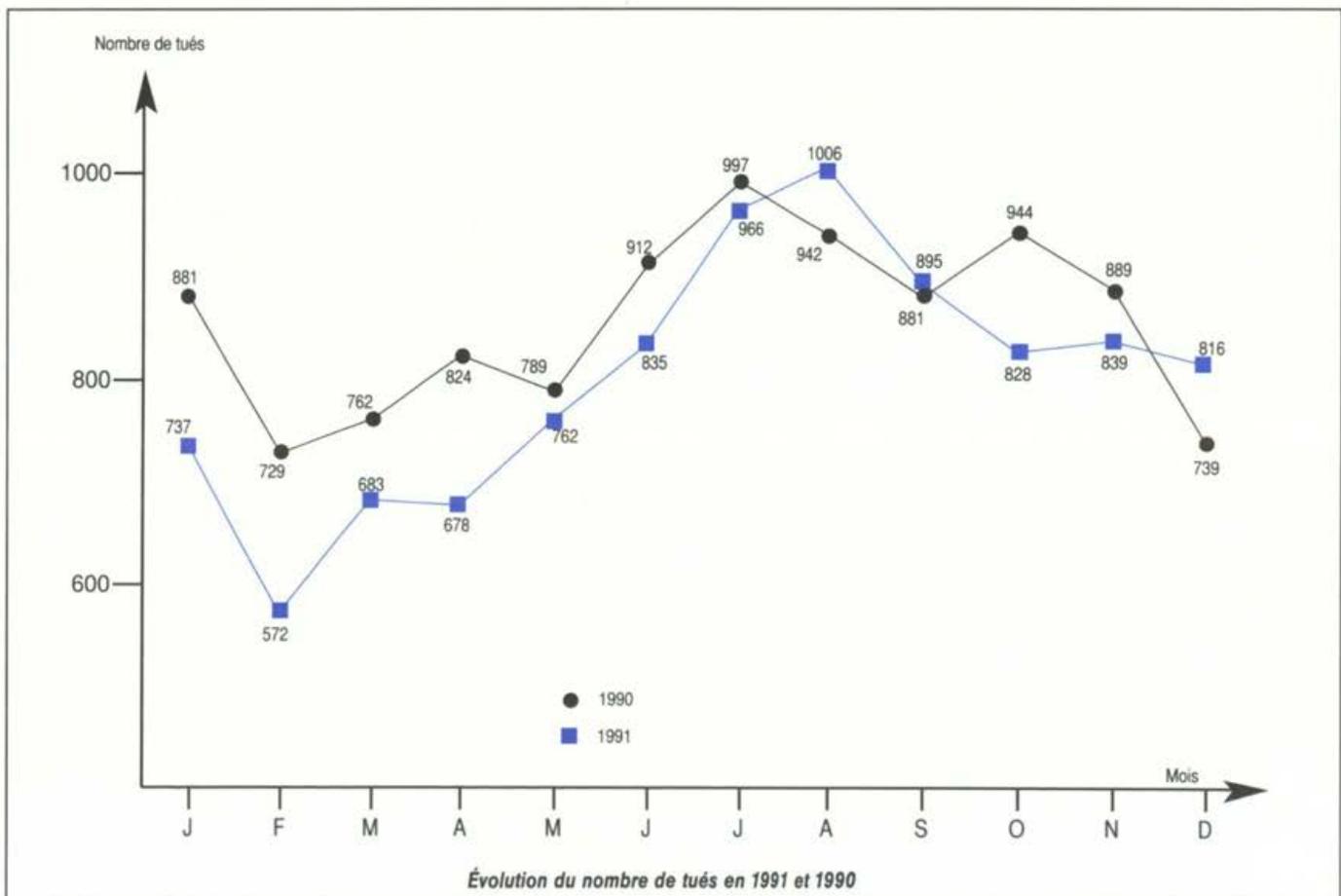
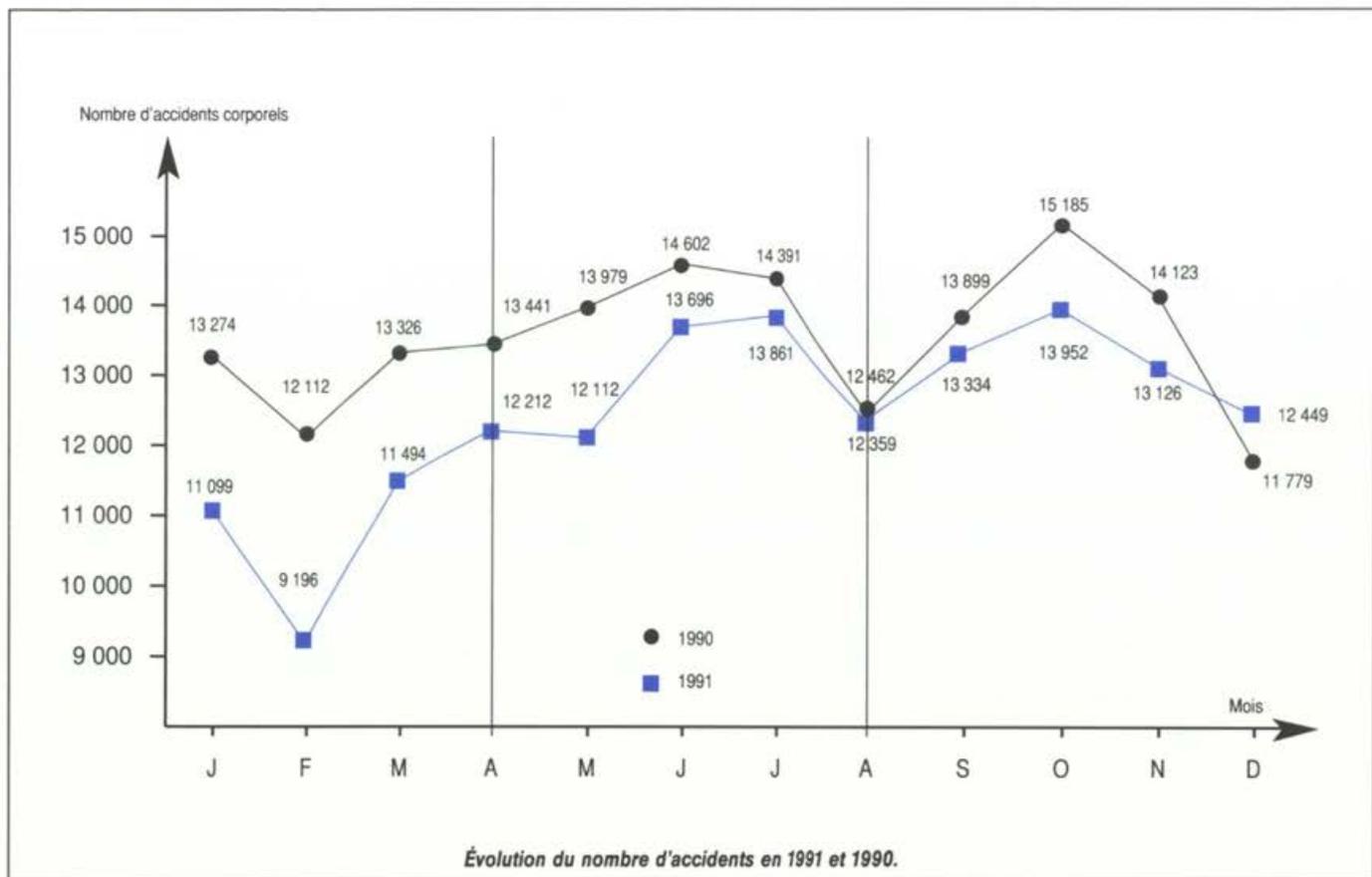
- le nombre d'accidents corporels est en diminution

de 8,4 %. Une seule hausse est à enregistrer : celle du mois de décembre (+ 5,7 %),

- le nombre de tués, en diminution de 6,5 %, a connu deux périodes d'augmentation : en août (+ 6,8 %) et en décembre (+ 10,4 %). Seul le mois d'août a un nombre de tués supérieur à 1000 (1006), tous les autres mois se situant en-dessous,

- le nombre de blessés, en diminution de 8,8 %, n'a augmenté qu'une seule fois, en décembre (+ 4,0 %),

- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,5 sur l'année, a atteint des niveaux très élevés pendant les mois d'été, avec la valeur 7,0 en juillet et la valeur 8,1 en août. C'est en avril qu'elle a été la plus basse avec la valeur 5,6.



BILAN 1991 COMPARÉ AU BILAN 1990 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

1. Bilan global

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Année 1991	148 890	9 617	47 119	158 849	205 968
Année 1990	162 573	10 289	52 578	173 282	225 860
Différence	- 13 683	- 672	- 5 459	- 14 433	- 19 892
Pourcentage	- 8,4 %	- 6,5 %	- 10,4 %	- 8,3 %	- 8,8 %

2. Bilan Gendarmerie nationale

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Année 1991	55 064	6 960	29 993	52 899	82 892
Année 1990	59 574	7 567	33 398	56 714	90 112
Différence	- 4 510	- 607	- 3 405	- 3 815	- 7 220
Pourcentage	- 7,6 %	- 8,0 %	- 10,2 %	- 6,7 %	- 8,0 %

3. Bilan Police nationale

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Année 1991	93 826	2 657	17 126	105 950	123 076
Année 1990	102 999	2 722	19 180	116 568	135 748
Différence	- 9 173	- 65	- 2 054	- 10 618	- 12 672
Pourcentage	- 8,9 %	- 2,4 %	- 10,7 %	- 9,1 %	- 9,3 %

En 1991, par rapport à 1990, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés sont similaires (respectivement - 7,6 %, - 8,0 % et - 8,0 %). En revanche, sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les diminutions des nombres

d'accidents corporels et de blessés sont homogènes (respectivement - 8,9 % et - 9,3 %), la diminution de nombre de tués y est plus faible (- 2,4 %), ce qui traduit une augmentation de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, sur ce réseau.

PARC EN CIRCULATION

Parc au 31/12 de chaque année (en milliers)
Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

QUATRE ROUES	1987	1988	1989	1990	1991
Voitures particulières	21 970	22 520	23 010	23 550	ND
Camionnettes + camions avec ou sans remorque	4 160	4 355	4 520	4 670	ND
Tracteurs routiers	145	150	160	170	ND
Autocars - autobus	65	65	68	70	ND

ND : non disponible.

Parc au 31/12 de chaque année (en milliers)
Source : APSAD (Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages)

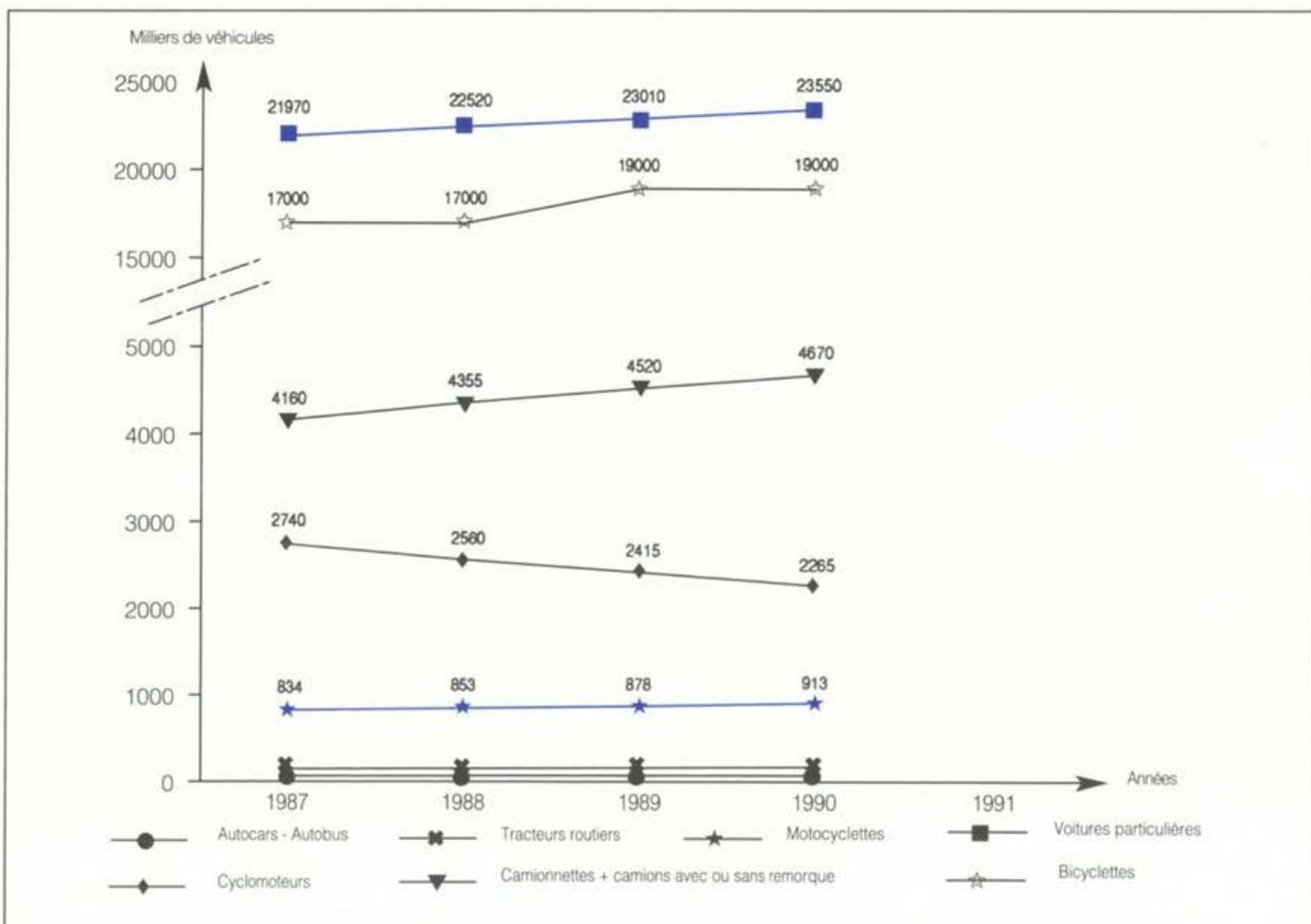
DEUX ROUES	1987	1988	1989	1990	1991
Bicyclettes*	17 000	17 000	19 000	19 000	ND
Cyclomoteurs	2 740	2 560	2 415	2 265	ND
Motocyclettes	834	853	878	913	ND

ND : non disponible.

* le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

On constate une augmentation régulière du parc de quatre roues et du parc de motocyclettes.

En revanche, le parc de cyclomoteurs ne cesse de diminuer.



PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

Nombre de permis de conduire délivrés

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Permis AT	488	557	397	410	462	ND
Permis AL	24 803	23 754	23 711	24 375	20 503	ND
Permis A	61 987	65 855	72 339	87 124	94 997	ND
Permis B	810 705	753 991	787 114	803 718	799 088	ND
Permis CL + C*	12 480	11 236	12 627	13 134	15 596	ND
Permis C + EC*	23 714	26 302	31 409	32 029	28 284	ND
Permis D	19 149	19 149	17 317	14 277	10 984	ND

* au 01/07/1990
 ND : non disponible

Définition des permis

- AT : Tricycles et quadricycles à moteur.
- AL : Depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm³ et moins.
- A : Depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm³.
- B : Voitures de tourisme.
- CL : **Jusqu'au 30/06/1990** : véhicules utilitaires de plus de 3,5t et inférieurs ou égaux à 19t pour les véhicules isolés ou inférieurs ou égaux à 12,5t pour les véhicules articulés. **Devient C au 01/07/90.**
- C : **Jusqu'au 30/06/90** : véhicules utilitaires de plus de 19t isolés et plus de 12,5t articulés. **Devient EC au 01/07/90.**

Depuis le 01/07/90 : véhicules automobiles isolés, autres que ceux de la catégorie D, dont le PTAC excède 3,5 tonnes.

- EC : ensemble des véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg.
- D : Véhicules de transport en commun.

Globalement, sur cinq ans, le nombre total de permis délivrés reste stable. On constate une augmentation régulière du nombre de permis A délivrés (motos > 125 cm³) qui aboutit à une augmentation de plus de la moitié du nombre de 1986 et une décroissance régulière du nombre de permis D délivrés (transports en commun) qui a été divisé par près de deux en cinq ans.

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

1. La circulation sur le réseau national

(En 100 millions de véhicules x km)

1991/1990	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	+ 5,6%	+ 0,6%	+ 2,8%
Février	- 0,6%	- 6,0%	- 3,4%
Mars	+ 9,9%	+ 2,7%	+ 6,0%
Avril	- 1,9%	- 1,9%	- 1,9%
Mai	+ 12,0%	+ 3,1%	+ 7,1%
Juin	+ 2,6%	- 0,5%	+ 1,0%
Juillet	+ 4,7%	+ 0,9%	+ 2,7%
Août	+ 8,9%	+ 4,2%	+ 6,4%
Septembre	+ 7,3%	+ 3,4%	+ 5,2%
Octobre	+ 6,5%	+ 1,9%	+ 3,9%
Novembre	+ 5,1%	+ 2,1%	+ 3,5%
Décembre	+ 6,6%	+ 4,9%	+ 5,7%
Total	+ 5,6%	+ 1,5%	+ 3,4%

2. La consommation de carburants

1991/1990	SUPERCARBURANT + ESSENCE	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	- 4,6%	+ 9,9%	- 1,0%
Février	- 8,5%	+ 1,4%	- 4,0%
Mars	- 8,9%	- 1,3%	- 5,4%
Avril	- 3,9%	+ 10,1%	+ 2,3%
Mai	- 2,5%	+ 7,3%	+ 1,8%
Juin	- 8,3%	+ 4,0%	- 2,8%
Juillet	+ 0,9%	+ 11,3%	+ 5,4%
Août	- 1,9%	+ 2,2%	- 0,2%
Septembre	+ 5,2%	+ 12,4%	+ 8,5%
Octobre	+ 1,2%	+ 9,5%	+ 5,2%
Novembre	- 3,2%	+ 4,1%	+ 0,3%
Décembre	+ 3,1%	+ 14,3%	+ 8,3%
Total	- 2,5%	+ 7,3%	+ 2,0%

• En 1991, par rapport à 1990, l'augmentation globale de la circulation de 3,4 % est inférieure à celle que l'on avait constatée en 1990 (+ 3,9 % par rapport à 1989) mais aussi de celles de 1989 (+ 5,3 %) et de 1988 (+ 5,9 %), conséquence de la situation économique et de la guerre du Golfe.

Elle est plus forte sur autoroutes (+ 5,6 %) que sur les routes nationales (+ 1,5 %).

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 2%. Cette hausse provient

uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 7,3 %) puisque l'on enregistre même une baisse de la consommation d'essence et de supercarburant (- 2,5 %). Cette constatation est la conséquence de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur diesel en circulation.

On retrouve ici les effets de la guerre du Golfe avec des diminutions successives et croissantes de la consommation de carburants en janvier, février et mars.

2

LES USAGERS

ÉVOLUTION DE L'OPINION PUBLIQUE FACE A QUELQUES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ENTRE 1988 ET 1991

Deux sondages d'opinion, présentant des questions communes, ont été réalisés à des dates différentes :

- le premier, en 1988, a été réalisé par Infométrie et le CREDOC,
- le deuxième, en 1991, a été réalisé par la société RES

L'évolution de l'opinion entre ces 2 sondages a été la suivante :

1^{re} question

Je vais vous citer un certain nombre d'organismes, de professions ou d'associations en lien avec la sécurité sur les routes. Pour chacun, pensez-vous qu'il est très actif, assez actif, peu actif ou pas du tout actif pour améliorer la sécurité sur les routes ?

En 1988, trois grands secteurs étaient jugés actifs ou très actifs par l'opinion avec des scores supérieurs ou proches de 75 %, dans l'ordre :

- les policiers et les gendarmes (76,3 %),
- les médecins et services d'urgence (75,4 %),
- la télévision et les journaux (73,3 %).

Un certain nombre d'autres secteurs étaient jugés peu actifs (score actifs ou très actifs inférieurs à 40 %), dans l'ordre décroissant :

- les garagistes (36,1 %),
- les assurances (35,8 %),
- les constructeurs automobiles (34,9 %),
- les chefs d'entreprises (14,9 %).

En 1991, seuls 2 grands secteurs sont jugés très actifs ou assez actifs :

- les médecins et les services d'urgence (87,2 %) qui voient leur niveau fortement progresser,
 - les policiers et les gendarmes (75,5 %),
- et un seul secteur jugé peu actif (score inférieur à 40 %) :
- les chefs d'entreprises (27,2 %).

En 1988, les opinions étaient donc plus tranchées qu'en 1991 : il existait des services très impliqués et d'autres très faiblement.

En 1991 quasiment tous les secteurs sont considérés comme impliqués sans que le niveau d'implication des plus actifs n'ait réellement augmenté (à l'exception des médecins).

	Très actif		Assez actif		Peu actif		Pas du tout actif	
	1988	1991	1988	1991	1988	1991	1988	1991
Le gouvernement	14,4	5,5	46,7	37,6	31,7	44,7	6,3	10,8
Les maires et les élus locaux	7,1	7,8	37,9	45,7	40,0	37,7	13,4	7,3
Les policiers et les gendarmes	29,5	22,2	46,8	53,3	18,3	20,0	4,8	3,6
Les tribunaux	11,2	7,8	31,0	33,1	36,4	38,2	18,3	11,2
La télévision et les journaux	25,8	10,5	47,5	53,0	21,9	30,6	4,0	5,3
Les constructeurs automobiles	10,5	9,3	24,4	42,9	33,2	34,0	30,8	12,0
Les garagistes	5,2	5,1	30,9	38,1	33,6	36,1	28,5	16,7
Les médecins et les services d'urgence	37,7	52,7	37,7	34,5	13,3	7,1	10,0	3,1
Les éducateurs et les formateurs	15,8	16,0	41,8	50,0	28,5	24,6	11,9	3,8
Les associations de victimes de la route	25,3	23,6	39,7	40,0	22,1	18,2	8,4	4,5
Les assurances	9,4	8,7	26,4	34,8	35,3	42,5	27,0	11,6
Les chefs d'entreprises	2,6	4,0	12,3	23,2	32,5	40,2	47,7	23,5

2° question

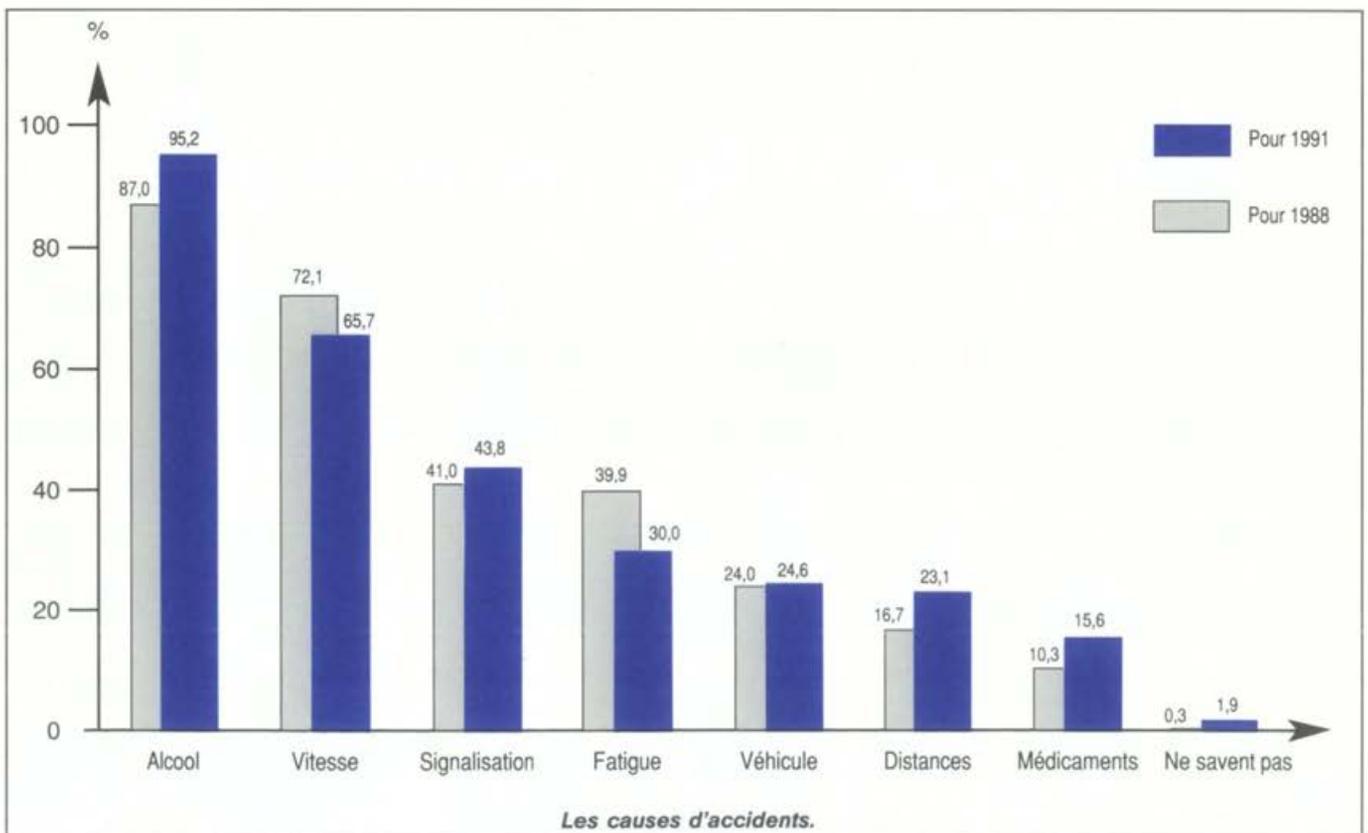
Parmi la liste suivante, quelles sont les trois causes d'accidents qui, selon vous, sont les plus importantes ?

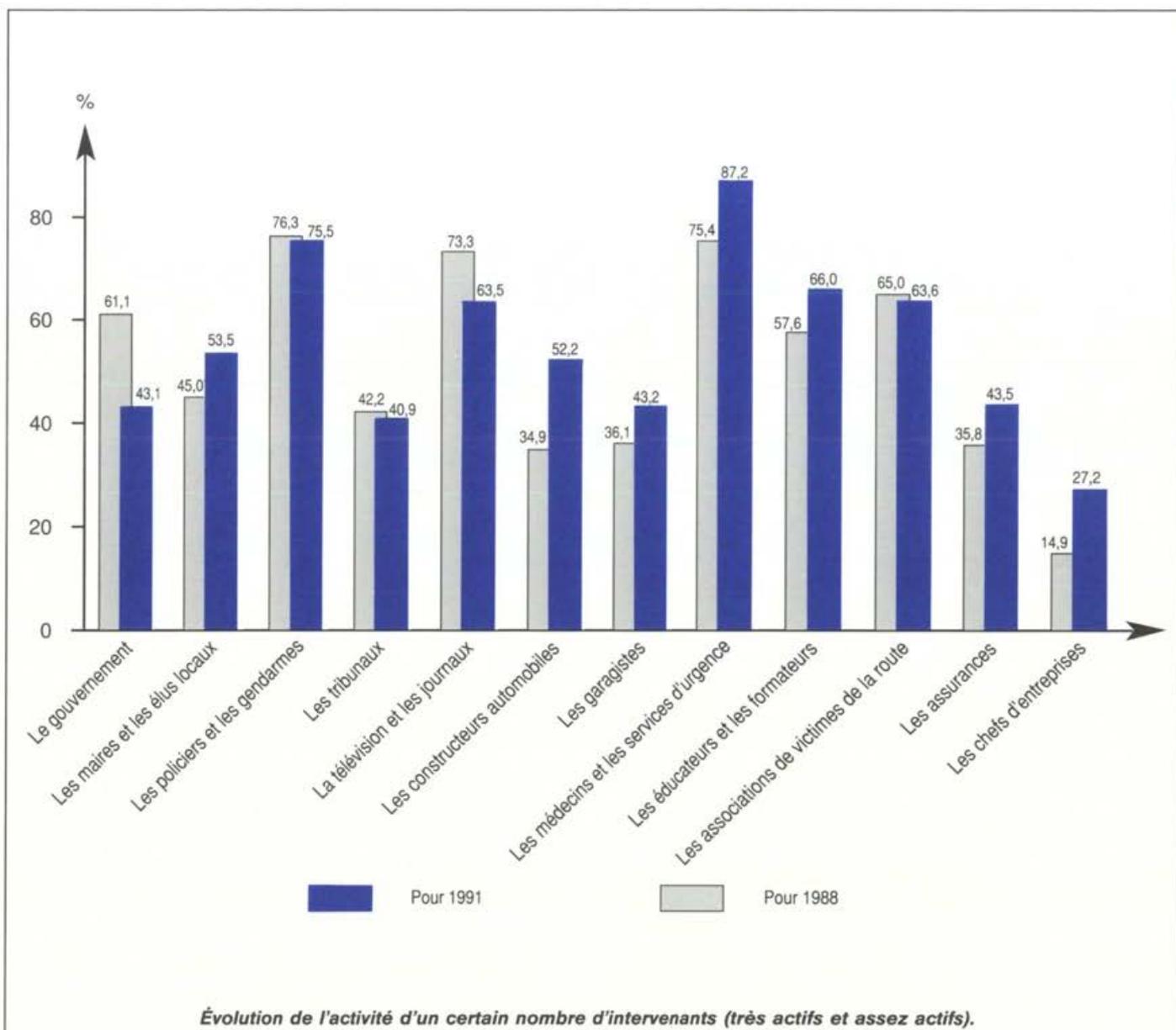
	1988	1991
La consommation d'une quantité trop élevée d'alcool	87,0	95,2
Les excès de vitesse	72,1	65,7
Le non-respect de la signalisation	41,0	43,8
La conduite en état de fatigue	39,9	30,0
Le mauvais état du véhicule	24,0	24,6
Le non-respect des distances de sécurité	16,7	23,1
La prise de médicaments déconseillée en cas de conduite	10,3	15,6
Ne savent pas	0,3	1,9

Les 2 principales causes d'accident, loin devant les autres, sont l'alcool puis la vitesse.

En 3 ans, 3 causes d'accidents ont progressé dans l'opinion publique :

- la consommation d'alcool : + 8,2 points,
 - le non-respect des distances de sécurité : + 6,4 points,
 - la prise de médicaments : + 5,3 points,
- alors que 2 autres causes sont en régression :
- la vitesse : - 6,4 points,
 - la fatigue : - 9,9 points.





VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1987	1988	1989	1990	1991
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne	111	112	110	111	110
% dépassement vitesse limite	18	16	16	17	15
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	9	7	7	8	7
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne	100	101	99	99	99
% dépassement vitesse limite	30	31	26	27	27
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	13	14	11	11	12
Routes nationales (90 km/h)					
Vitesse moyenne	90	90	90	90	89
% dépassement vitesse limite	52	49	47	50	49
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	30	27	25	26	24
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne	92	91	92	94	92
% dépassement vitesse limite	55	52	54	58	54
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	33	30	30	34	30
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h et 50 km/h depuis le 1/12/1990)					
Vitesse moyenne	67	65	65	65	63
% dépassement vitesse limite	69	64	64	64	83
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	42	36	33	36	57
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération et par artères en agglomération					
Vitesse moyenne	ND	ND	ND	ND	56
% dépassement vitesse limite	ND	ND	ND	ND	63
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	ND	ND	ND	ND	33

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

ND : non disponible.

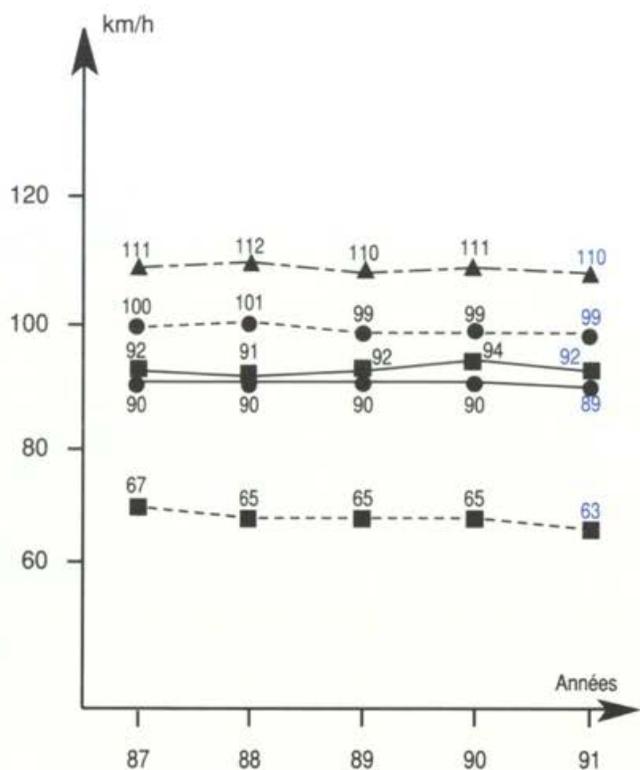
Globalement, les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes sur les réseaux de rase campagne, le jour (entre 9 h et 17 h) en 1991, sont stables ou en légère baisse par rapport à 1990 (- 1 km/h). La baisse est plus marquée (- 2 km/h) sur les routes départementales à grande circulation car le niveau atteint en 1990 (94 km/h) était anormalement élevé. Les taux de dépassement des vitesses limites réglementaires autorisées sont également en diminution, ce qui démontre un comportement plus apaisé sur la route. Si la vitesse moyenne pratiquée se situe autour de la vitesse limite sur routes départementales et sur routes nationales, les vitesses moyennes sur autoroutes sont très inférieures au maximum réglementaire depuis que les relevés statistiques existent (environ - 10 km/h sur les autoroutes de dégagement et - 20 km/h sur les autoroutes de liaison). Les mesures par radars indétectables sur le terrain montrent en effet que, contrairement à une idée répandue, si 15 % des automobilistes dépassent la vitesse limite sur autoroutes de liaison (27 % sur autoroutes de dégagement), près de la moitié d'entre eux (environ 45 %) règle leur vitesse entre 100 et 120 km/h sur les auto-

routes inter-urbaines et entre 90 et 110 km/h sur les autoroutes péri-urbaines.

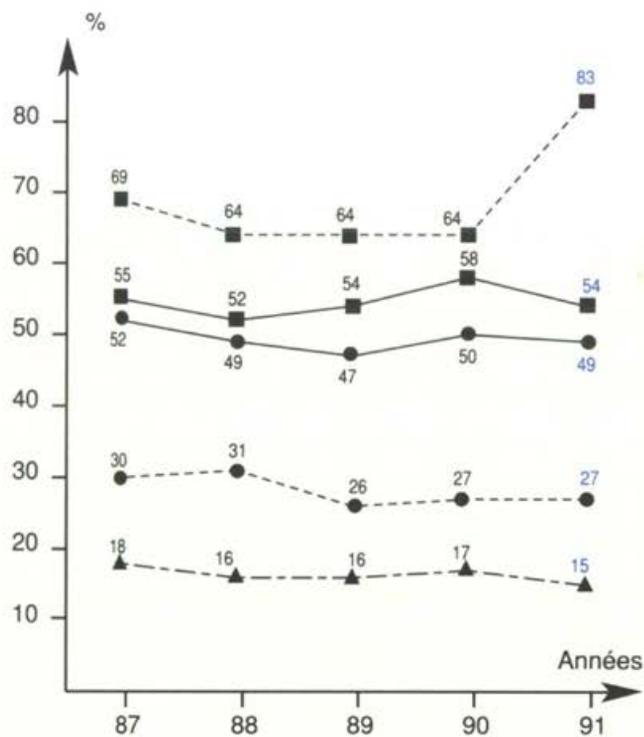
Sur les routes nationales en traversée d'agglomérations de moins de 5 000 habitants, même si la vitesse moyenne a diminué d'environ 2 km/h, elle reste cependant très élevée par rapport à la réglementation nouvelle (vitesse limite autorisée égale à 50 km/h depuis le 1^{er} décembre 1990). Le pourcentage d'infractionnistes au-dessus de 60 km/h a cependant chuté de 64 % à 57 %, montrant un resserrement de la distribution des vitesses.

La vitesse moyenne et les pourcentages de dépassement en agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants sont donnés pour mémoire, les mesures ayant seulement commencé en janvier 1991. Les chiffres peuvent être désagrégés de la façon suivante :

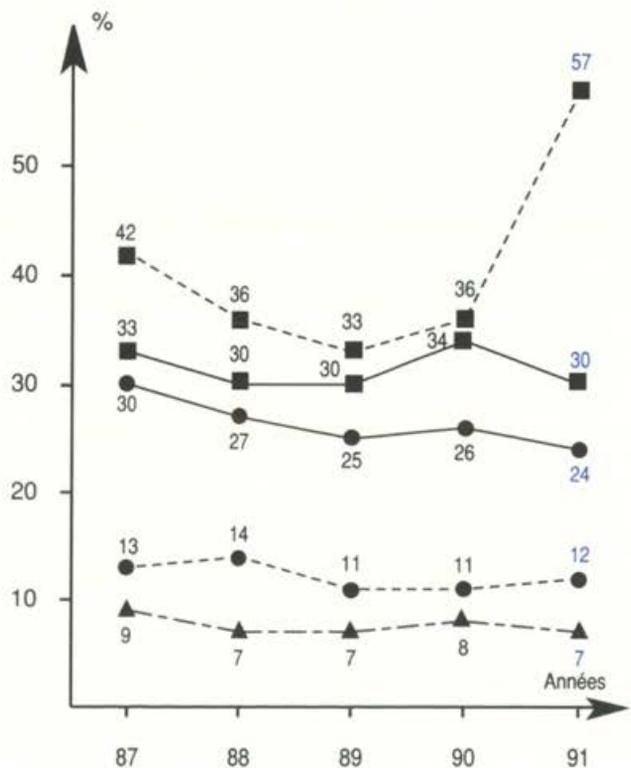
	Vitesse	V + 1 km/h	V + 10 km/h
Artères en agglomération	51	50 %	21 %
Voies d'entrée en agglomération	61	83 %	52 %



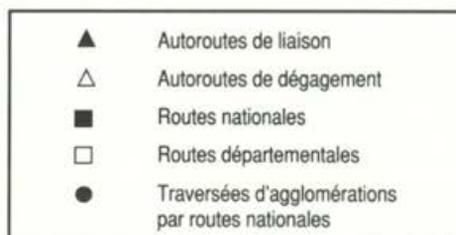
Vitesses moyennes pratiquées de jour.



% de dépassement de la vitesse limite.



% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h.



VITESSES PRATIQUÉES DE NUIT PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1987	1988	1989	1990	1991
Autoroutes de liaison (130 km/h)					
Vitesse moyenne	107	111	106	108	112
% dépassement vitesse limite	13	19	11	13	21
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	7	10	6	6	12
Autoroutes de dégagement (110 km/h)					
Vitesse moyenne	100	100	101	101	99
% dépassement vitesse limite	30	25	31	30	27
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	15	15	16	15	12
Routes nationales (90 km/h)					
Vitesse moyenne	96	94	94	93	91
% dépassement vitesse limite	65	55	58	52	51
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	39	33	35	29	26
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h et 50 km/h depuis le 1/12/1990)					
Vitesse moyenne	76	74	74	74	74
% dépassement vitesse limite	82	82	80	83	96
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	66	57	57	58	83
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération et par artères en agglomération					
Vitesse moyenne	ND	ND	ND	ND	61
% dépassement vitesse limite	ND	ND	ND	ND	77
% dépassement vitesse limite + 10 km/h	ND	ND	ND	ND	49

ND: non disponible.

La vitesse moyenne pratiquée par les usagers et les pourcentages de dépassement de vitesse limite, la nuit, évoluent en 1991 de façon contrastée sur les réseaux de rase campagne. Sur routes nationales et autoroutes de dégagement, la vitesse moyenne baisse de 2 km/h. En traversée d'agglomérations, la vitesse se stabilise à 74 km/h (soit 24 km/h de plus que la limite réglementaire) depuis 1988, alors que sur autoroutes de liaison, elle augmente de 4 km/h, le pourcentage de dépassement de 130 km/h atteignant son plus haut niveau (21 %) depuis 1987. Visiblement, la baisse enregistrée au niveau des vitesses pratiquées le jour n'a eu qu'une correspondance partielle la nuit.

Sur autoroutes de liaison, la hausse a été régulière tout au long de l'année (cf. bilans quadrimestriels 1 et 2 de 1991) avec cependant un retour à une vitesse plus normale (108 km/h) lors du dernier quadrimestre. Sur routes nationales en traversée d'agglomérations de moins de 5 000 habitants, la faible baisse enregistrée au début de l'année a été compensée par une hausse lors du dernier quadrimestre (cf. bilan du 3^e quadrimestre 1991). La réglementation en vigueur depuis le 1^{er} décembre 1990, si elle a eu un certain effet le jour, semble n'avoir eu aucun effet la nuit.

TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR, AUX PLACES AVANT DES VÉHICULES, DE 1987 À 1991

1. Hors agglomération

	1987	1988	1989	1990	1991
Autoroutes de liaison	89	89	90	91	92
Autoroutes de dégagement	81	79	82	83	83
Routes nationales	83	83	84	88	89
Routes départementales à grande circulation	83	84	85	87	89
Routes nationales en traversées d'agglomérations	82	80	82	83	86

2. En agglomération

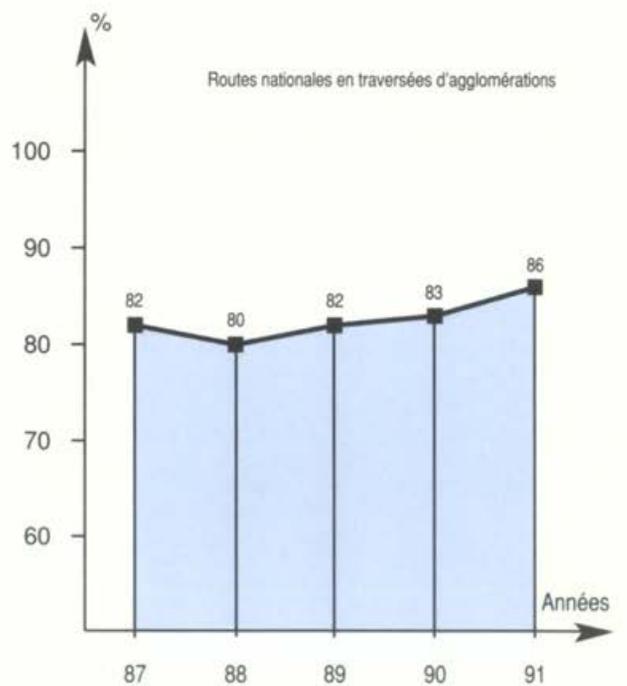
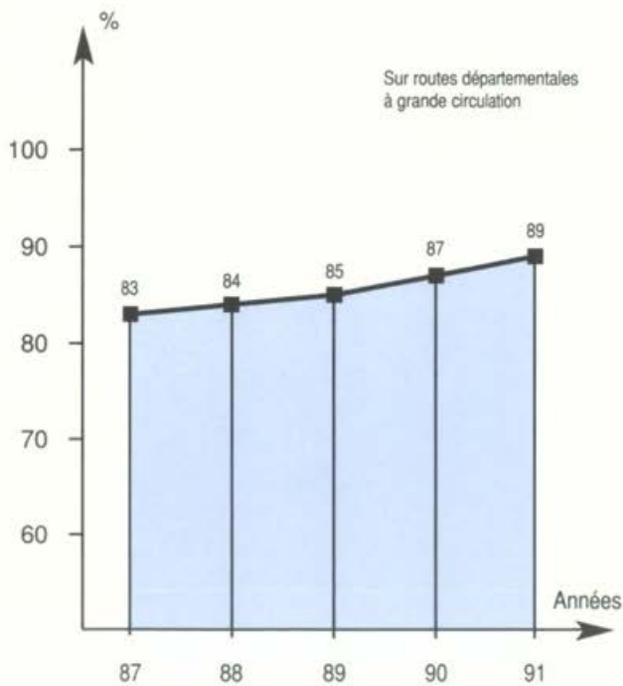
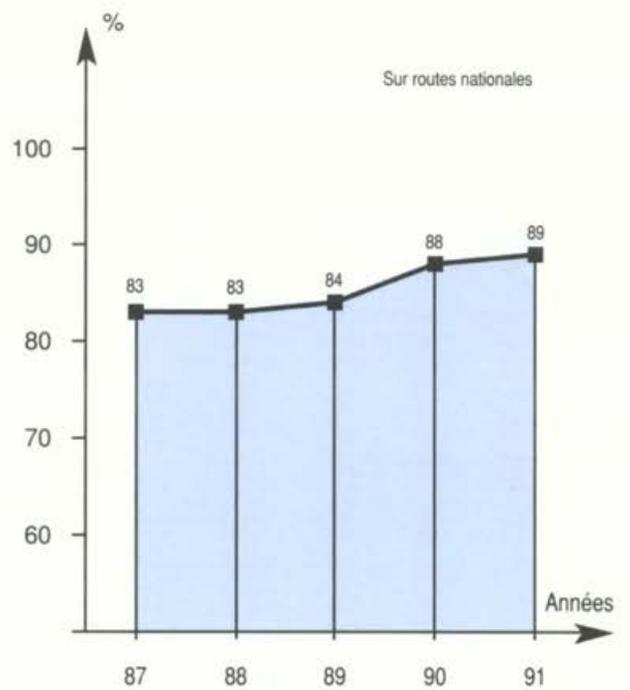
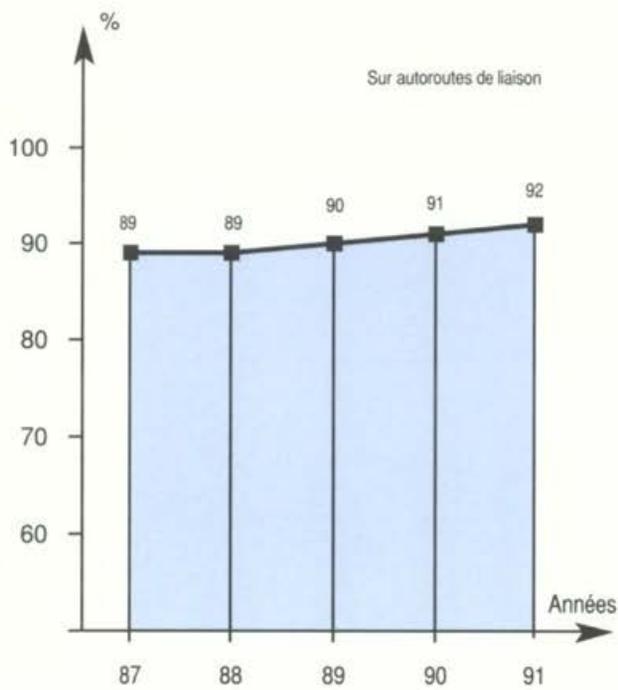
	1987	1988	1989	1990	1991
Metz	75	71	75	78	80
Lille	53	68	71	77	79
Nantes	49	66	73	69	73
Lyon	54	44	44	42	43
Toulouse	44	43	43	45	54
Avignon	40	29	30	32	36
Ensemble province	53	54	56	57	61
Paris	62	48	48	49	54

Sur les réseaux de rase campagne, les taux de port de la ceinture de sécurité sont en hausse constante depuis 1986. Même s'ils restent en deçà des taux observés en Allemagne et en Grande Bretagne sur des réseaux comparables (de 90 % à 95 %), ces résultats sont très encourageants.

En milieu urbain, l'augmentation du taux est globale mais concerne essentiellement les villes du sud de la France (avec un bond de 45 % à 54 % à Toulouse) et Paris (passage de 49 % à 54 %). Comparés aux taux obtenus à l'étranger (souvent plus de 80 % et parfois

plus de 90 % en Allemagne, Grande-Bretagne et Finlande par exemple), même s'ils sont en croissance régulière depuis 1988, ils demeurent encore très inférieurs à ceux obtenus par quelques-uns de nos voisins européens.

En l'absence de statistiques sur le port de la ceinture à l'arrière, il est pratiquement impossible d'estimer son évolution par réseau. Cependant l'étude supra donnera quelques indications qualitatives sur l'évolution du taux de port, sans donner d'informations quantitatives de niveau.



Évolution du port de la ceinture de sécurité (conducteurs ou passagers avant portant la ceinture).

CEINTURE DE SÉCURITÉ

(Réseau rase campagne – Gendarmerie nationale)

(Conducteurs et passagers avant impliqués dans les accidents à bord de véhicules équipés de ceintures)

TAUX DE PORT DE LA CEINTURE	1990	1991
Ensemble des conducteurs et passagers avant impliqués	90 920	83 965
Impliqués ceinturés	76 649	71 559
Impliqués non ceinturés	14 271	12 406
Taux de port	84,3%	85,2%

TAUX DE MORTALITÉ	1990	1991
Tués avec ceinture	2 113	2 089
Tués sans ceinture	1 208	1 064
Taux de mortalité des impliqués ceinturés	2,76%	2,92%
Taux de mortalité des impliqués non ceinturés	8,46%	8,58%

Efficacité de la ceinture à l'avant

Au cours des 12 derniers mois s'achevant à décembre 1991, le rapport entre les taux de mortalité des impliqués ceinturés et des impliqués non ceinturés fait

apparaître, qu'en moyenne, les tués ont été 2,9 fois moins nombreux parmi les automobilistes ceinturés que parmi ceux qui ne l'étaient pas.

CASQUE

(Réseau rase campagne – Gendarmerie nationale)

(Conducteurs et passagers impliqués dans les accidents corporels)

CYCLOMOTEURS (n'excédant pas 50 cm ³)	1990	1991
Ensemble des usagers impliqués	7 171	6 387
Impliqués casqués	5 881	5 319
Impliqués non casqués	1 290	1 068
Taux de port	82,0 %	83,3 %

CYCLOMOTEURS – taux de mortalité	1990	1991
Tués avec casque	316	234
Tués sans casque	97	91
Taux de mortalité des impliqués casqués	5,37	4,40
Taux de mortalité des impliqués non casqués	7,52	8,52

MOTOCYCLETTES	1990	1991
Ensemble des usagers impliqués	6 877	6 606
Impliqués casqués	6 155	5 826
Impliqués non casqués	722	780
Taux de port	89,5 %	88,2 %

MOTOCYCLETTES – taux de mortalité	1990	1991
Tués avec casque	454	469
Tués sans casque	76	76
Taux de mortalité des impliqués casqués	7,54	8,05
Taux de mortalité des impliqués non casqués	10,53	9,74

Efficacité du casque

Au cours des 12 mois s'achevant en décembre 1991, le rapport entre les taux de mortalité des impliqués casqués et des impliqués non casqués fait apparaître, qu'en moyenne, les tués ont été 1,9 fois moins nom-

breux parmi les **cyclomotoristes** casqués que parmi ceux qui ne l'étaient pas et 1,2 fois moins nombreux parmi les **motocyclistes** casqués que parmi ceux qui ne l'étaient pas.

ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1985 ET 1990

Entre 1985 et 1990, le nombre d'heures de contrôle a augmenté de 20 %, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 3,5 %.

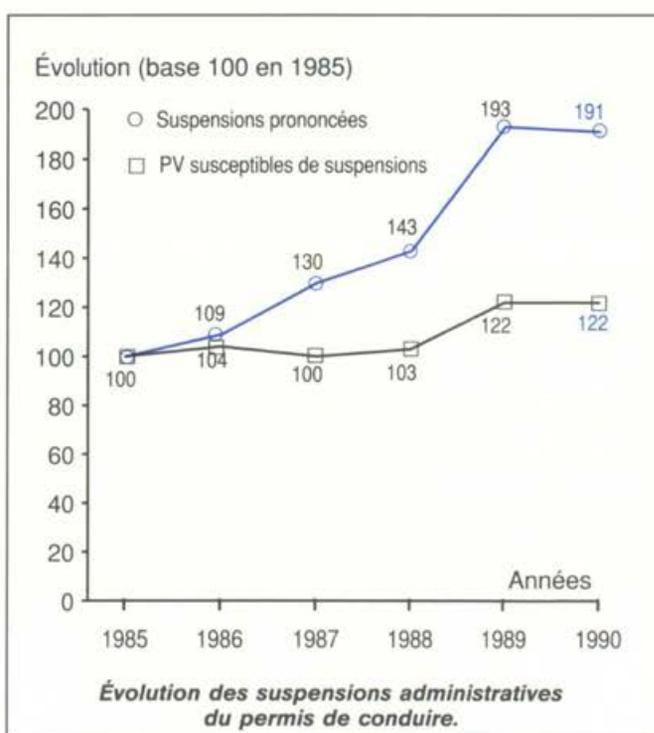
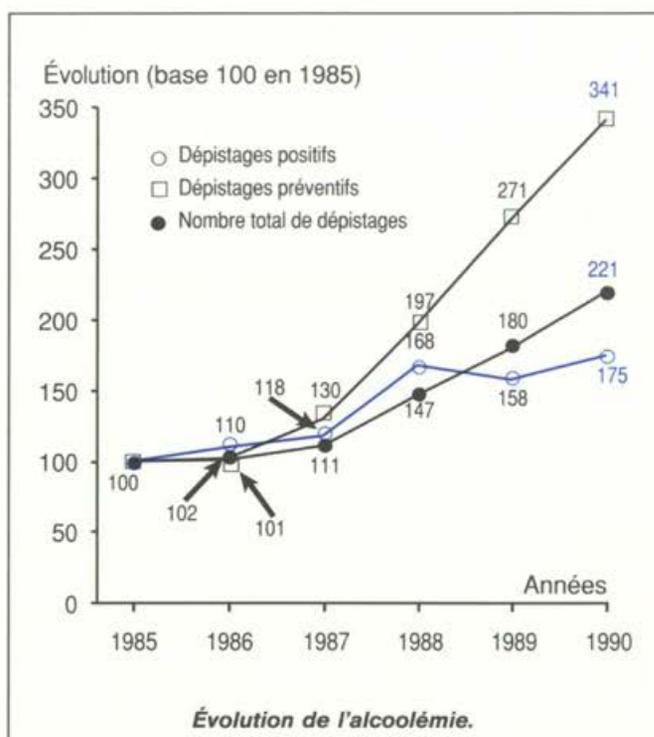
Sur la même période le nombre total d'infractions relevées a augmenté de 22 %. A noter toutefois que l'intégration dans le bilan, à compter de 1987, d'infractions annexes à la circulation routière fausse la comparaison. On constate d'autre part une diminution importante des infractions au stationnement (- 12 % en 5 ans), qui représentaient 61 % du total en 1985 et qui n'en représentent plus que 44 % en 1990.

L'évolution à peu près parallèle des heures de contrôle effectuées et des infractions relevées (de l'ordre de 20 % en 5 ans) est cependant plus faible que l'évolution de la circulation sur le seul Réseau National qui a atteint 30 %.

L'accroissement plus important du trafic a donc entraîné une diminution de la probabilité de contrôle et de sanction.

Sur 5 ans, on assiste à un développement très important des suspensions administratives du permis de conduire (+ 91 %) alors que sur la même période le nombre d'infractions commises, susceptibles d'entraîner une suspension, n'a augmenté que de 22 %. Cette évolution est sans doute la conséquence d'un renforcement du volet répressif par l'autorité préfectorale et d'un meilleur fonctionnement des commissions de suspension du permis de conduire.

Le domaine de l'alcoolémie a bénéficié sur cette période d'une mobilisation très importante de l'ensemble des forces de l'ordre. En 5 ans, le nombre de dépistages pratiqués a été multiplié par 2,21 avec un effort soutenu et continu à compter de 1988. Cette évolution est la conséquence du développement des dépistages préventifs qui ont été multipliés par 3,41 sur la période. Parallèlement le nombre de dépistages positifs augmentait (multiplié par 1,75) mais à rythme plus lent que l'évolution générale du dépistage. On peut certainement attribuer une part de cette évolution à l'effet dissuasif du développement des contrôles sans toutefois perdre de vue que c'est le nombre de dépistages préventifs pratiqués qui a le plus augmenté et que c'est dans ce type de dépistages que l'on retrouve le taux de positivité le plus faible.

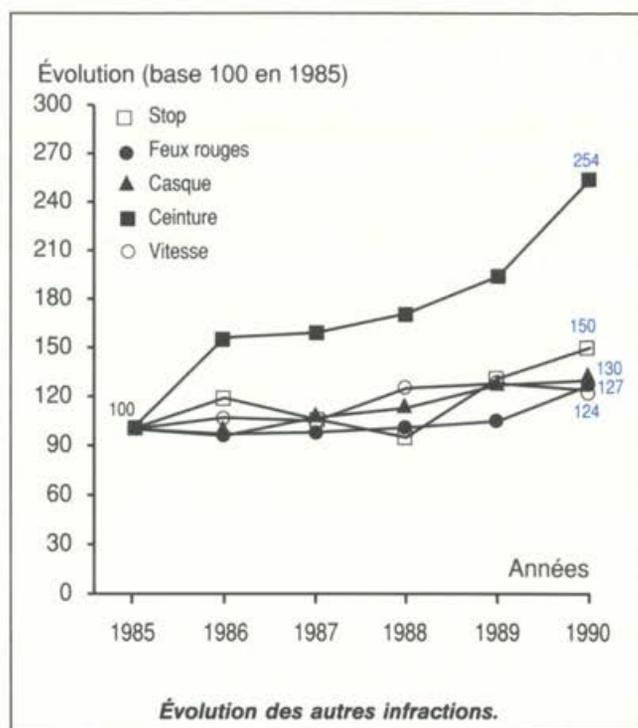


En ce qui concerne les 5 principales autres infractions, on note :

– le développement spectaculaire des infractions relevées pour non port de la ceinture de sécurité (multipliées par 2,54 et qui atteignent plus de 600 000 en 1990) qui montre la mobilisation des forces de l'ordre sur ce sujet,

– le développement plus erratique et plus faible des infractions pour franchissement de stop (multipliées par 1,5),

– l'évolution, relativement en phase avec les heures de contrôle, des autres infractions (dans l'ordre décroissant : casque, feux rouges et vitesse) ; c'est ce dernier contentieux (vitesse), le plus important (1 150 000 infractions constatées en 1990), qui augmente le plus faiblement.



ANNEXE

Remarque liminaire : l'année 1985 est prise comme référence (base 100).

Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES	
	Nombre	Évolution
1990	2 176 478	120
1989	2 252 377	124
1988	2 148 021	118
1987	1 824 612	101
1986	1 796 541	99
1985	1 812 919	100

Infractions relevées – répartition contraventions/délits

	CONTRAVENTIONS		dont STATIONNEMENTS		DÉLITS	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1990	20 601 975	122	9 142 125	88	201 617	115
1989	19 527 804	116	8 833 775	85	180 278	103
1988	17 308 843	103	8 150 853	78	128 307	73
1987	18 316 505	109	9 354 947	90	182 867	105
1986	17 068 944	101	12 236 655	118	178 635	102
1985	16 874 365	100	10 413 454	100	174 603	100

Suspensions administratives du permis de conduire

	P.V. susceptibles d'entraîner suspensions		SUSPENSIONS PRONONCÉES	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1990	1 101 930	122	469 275	191
1989	1 099 340	122	472 881	193
1988	927 442	103	350 843	143
1987	899 567	100	317 886	130
1986	938 136	104	267 312	109
1985	900 867	100	245 070	100

Alcoolémie

	DÉPISTAGES		dont DÉPISTAGES PRÉVENTIFS		dont DÉPISTAGES POSITIFS	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1990	4 868 579	221	2 907 551	342	1 166 113	175
1989	3 956 734	180	2 310 553	271	1 050 272	158
1988	3 234 997	147	1 673 381	197	1 111 510	168
1987	2 452 932	111	1 108 221	130	786 011	118
1986	2 238 978	102	862 770	101	72 958	110
1985	2 203 440	100	851 440	100	66 560	100

Autres infractions

	INFRACTIONS VITESSE		NON PORT DE LA CEINTURE		NON PORT DU CASQUE	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1990	1 153 539	124	612 862	254	189 773	130
1989	1 190 403	128	468 956	194	186 121	127
1988	1 168 378	125	412 455	171	165 679	113
1987	983 719	105	383 528	159	156 205	107
1986	996 502	107	375 892	156	139 791	96
1985	933 253	100	241 551	100	145 994	100

	FRANCHISSEMENT FEUX ROUGES		FRANCHISSEMENT STOP	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1990	358 540	127	152 826	150
1989	295 618	105	134 030	131
1988	286 745	101	97 058	95
1987	277 824	98	108 759	106
1986	274 010	97	121 424	119
1985	282 580	100	102 163	100

LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE EN 1991

STATISTIQUES PROVISOIRES ÉTABLIES SUR LES ONZE PREMIERS MOIS

BILAN GÉNÉRAL

Les résultats provisoires présentés dans ce document ont été établis sans tenir compte des statistiques du mois de décembre, non encore disponibles. Les comparaisons sont donc effectuées sur les onze premiers mois des deux dernières années. Ce bilan accentue les tendances dégagées l'année précédente :

- très forte baisse du nombre de procès-verbaux constatant le franchissement d'un feu rouge fixe ou d'un panneau "stop",
- baisse très sensible des infractions pour défaut de port du casque,
- augmentation importante des contrôles d'imprégnation alcoolique,
- augmentation sensible des procès-verbaux pour non-respect des limitations de vitesse.

LES CONTRÔLES SPÉCIFIQUES

(CASQUE, CEINTURE,

FEUX ROUGES, STOPS)

Par rapport à l'année précédente, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles "spécifiques" ont connu des évolutions diverses :

- les défauts de port de ceinture de sécurité ont augmenté de 2,9 % (soit 585 516 en 1991 et 569 138 en 1990),
- les défauts de port du casque ont subi, à l'inverse, une diminution de 17,7 %, passant de 183 237 procès-verbaux à 150 895 en 1991,
- les franchissements du "panneau stop" ont diminué de 39,5 % (45 974 procès-verbaux en 1991 contre 76 039 en 1990),
- les franchissements de feux rouges fixes, ont diminué de 35,1 % (194 165 procès-verbaux en 1991 et 299 046 en 1990).

Il est à noter que pour ces deux dernières infractions, les bilans comparatifs ne prennent pas en compte les chiffres de la Gendarmerie nationale, qui sont communiqués annuellement et postérieurement à la publication de ce bilan provisoire.

LES INFRACTIONS À LA

LA LIMITATION DE LA VITESSE

En matière de contrôle de la limitation de vitesse, la surveillance du réseau routier a conduit à une augmentation sensible du nombre de procès-verbaux dressés (1 161 981 infractions relevées en 1991 contre 1 071 588 en 1990, soit + 8,4 %).

Cette augmentation porte dans l'ordre décroissant sur les vitesses excessives en raison des circonstances, les infractions à la vitesse limite sur autoroutes et enfin en agglomération (et hors autoroutes) voit le nombre d'infractions diminuer.

Pour arriver à ce résultat, les différents services ont consacré 2 073 830 heures à ces contrôles, soit 3,4 % de plus que l'année précédente (2 005 426 heures en 1990).

Cette augmentation faible est malgré tout notable, compte-tenu des missions anti-terroristes que se sont vues confier les forces de Police et de Gendarmerie pendant la guerre du Golfe.

LE CONTRÔLE DE

L'IMPRÉGNATION ALCOOLIQUE

Les opérations de contrôle de l'imprégnation alcoolique ont amené les forces de l'ordre à pratiquer 5 674 539 dépistages de l'alcoolémie au volant, soit + 27,5 % par rapport à l'année précédente (4 451 494). Parmi ces dépistages, 3 211 563 étaient des dépistages préventifs, contre 2 674 668 en 1990, soit une augmentation de 20,1 %.

Le nombre de dépistages positifs s'est élevé à 112 454, en augmentation de 8,8 % par rapport à la même période de 1990.

Remarque :

Les résultats de la Gendarmerie nationale en matière de dépistage de l'imprégnation alcoolique lors des contrôles préventifs étant incomplets pour la période allant de mai à septembre, nous avons procédé à une estimation.

Synthèse des infractions

INFRACTIONS	11 premiers mois 1990	11 premiers mois 1991	Evolution en %
défaut de port du casque	183 237	150 895	- 17,7
défaut du port de la ceinture	569 138	585 516	+ 2,9
franchissement de stop	76 039	45 974	- 39,5
franchissement de feux rouges	299 046	194 165	- 35,1
la limitation de vitesse	1 071 588	1 161 981	+ 8,4
ont - en agglomération	534 663	568 426	+ 6,3
- hors agglomération	279 601	250 147	- 10,5
- sur autoroute	150 083	180 934	+ 20,6
- des véhicules de plus de 10 tonnes	17 353	17 877	+ 3,0
- excessive en raison des circonstances	50 092	65 760	+ 31,3
heures de contrôle fonctionnaires	2 005 426	2 073 830	+ 3,4
ensemble des contrôles de l'imprégnation alcoolique	4 451 494	5 675 539	+ 27,5
ont contrôles préventifs	2 674 668	3 211 563	+ 20,1
épistages positifs	1 033 426	1 124 544	+ 8,8

CONTRÔLES DE LA VITESSE, DE L'ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LA GENDARMERIE NATIONALE, LES POLICES URBAINES ET LES COMPAGNIES RÉPUBLICAINES DE SÉCURITÉ

(Hors Préfecture de Police de Paris et Police de l'Air et des Frontières)

Les chiffres contenus dans les quatre tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans l'étude "évolution des principales infractions de 1985 à 1990" qui donne les chiffres, année par année, pour l'ensemble des services. Dans les tableaux ci-dessous,

l'activité des forces de l'ordre est détaillée uniquement pour la Gendarmerie, les Polices urbaines et les Compagnies républicaines de sécurité, les données pour la Préfecture de police de Paris et la Police de l'air et des frontières n'étant pas encore disponibles.

Contrôles de la vitesse

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 1991	1 914 195	226 558	112 858	2 253 611
	Année 1990	1 823 743	259 468	123 617	2 206 828
	Année 1989	1 829 819	269 679	143 154	2 242 652
	Année 1988	1 769 248	220 117	158 656	2 148 021
	Année 1987	1 505 695	177 547	141 812	1 825 054
Nombre d'infractions relevées	Année 1991	734 214	201 378	184 731	1 120 323
	Année 1990	625 498	196 896	177 383	999 777
	Année 1989	642 204	199 184	190 084	1 031 472
	Année 1988	643 624	171 462	178 787	993 873
	Année 1987	553 142	139 697	170 403	863 242

Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1991	457 346	109 375	38 060	604 781
	Année 1990	381 895	126 922	37 750	546 567
	Année 1989	289 192	124 290	36 155	449 637
	Année 1988	238 583	122 490	32 418	393 491
	Année 1987	223 383	129 808	32 927	386 118

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1991	2 949 851	758 548	104 043	3 812 442
	Année 1990	2 071 731	706 435	103 066	2 881 232
	Année 1989	1 627 666	577 069	87 545	2 292 280
	Année 1988	1 251 219	359 245	55 371	1 665 835
	Année 1987	841 304	202 272	33 527	1 077 103
Nombre de dépistages positifs	Année 1991	33 801	5 390	370	39 561
	Année 1990	24 921	5 727	362	31 010
	Année 1989	16 264	5 178	350	21 792
	Année 1988	13 922	3 483	325	17 730
	Année 1987	8 268	1 581	116	9 965

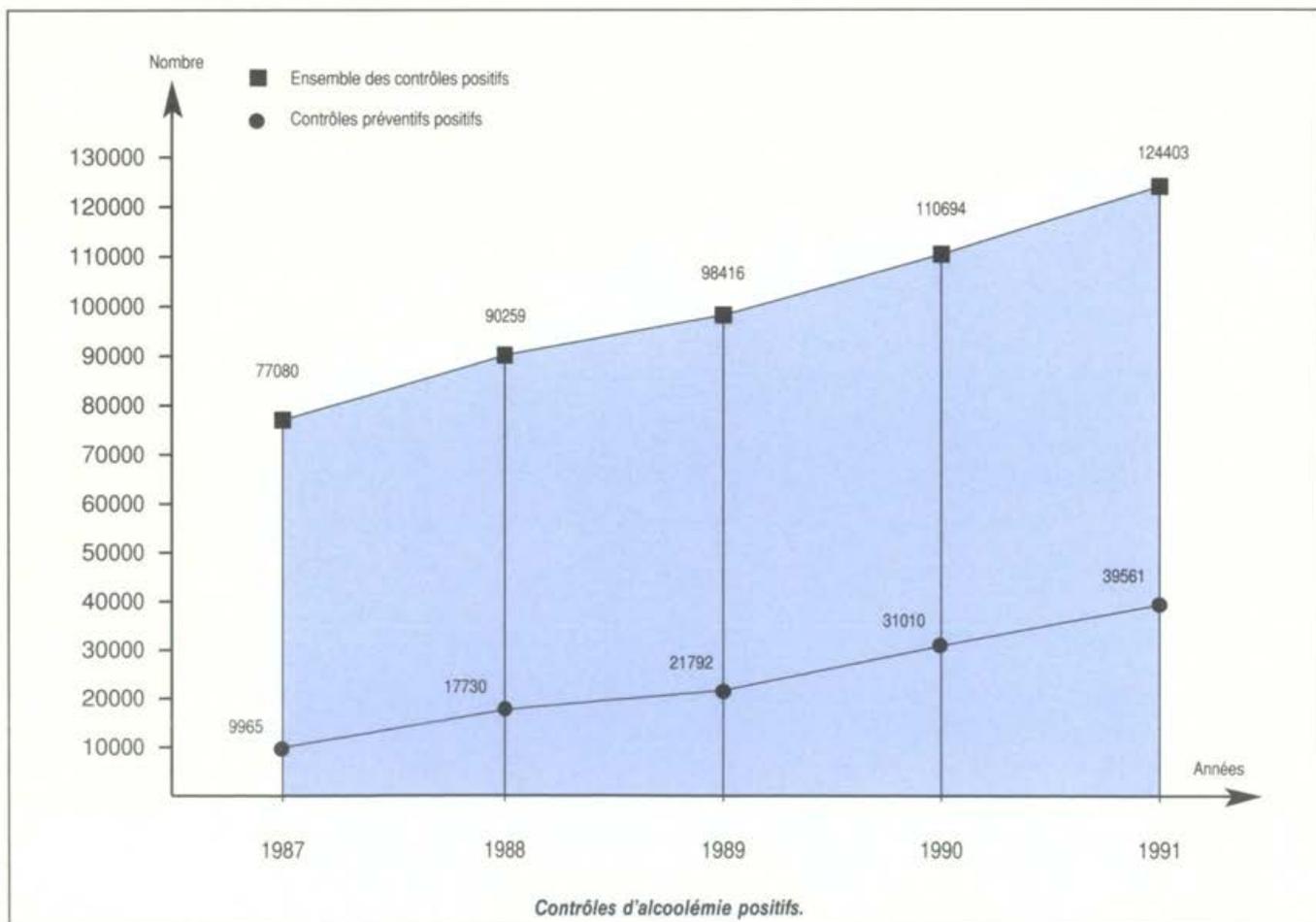
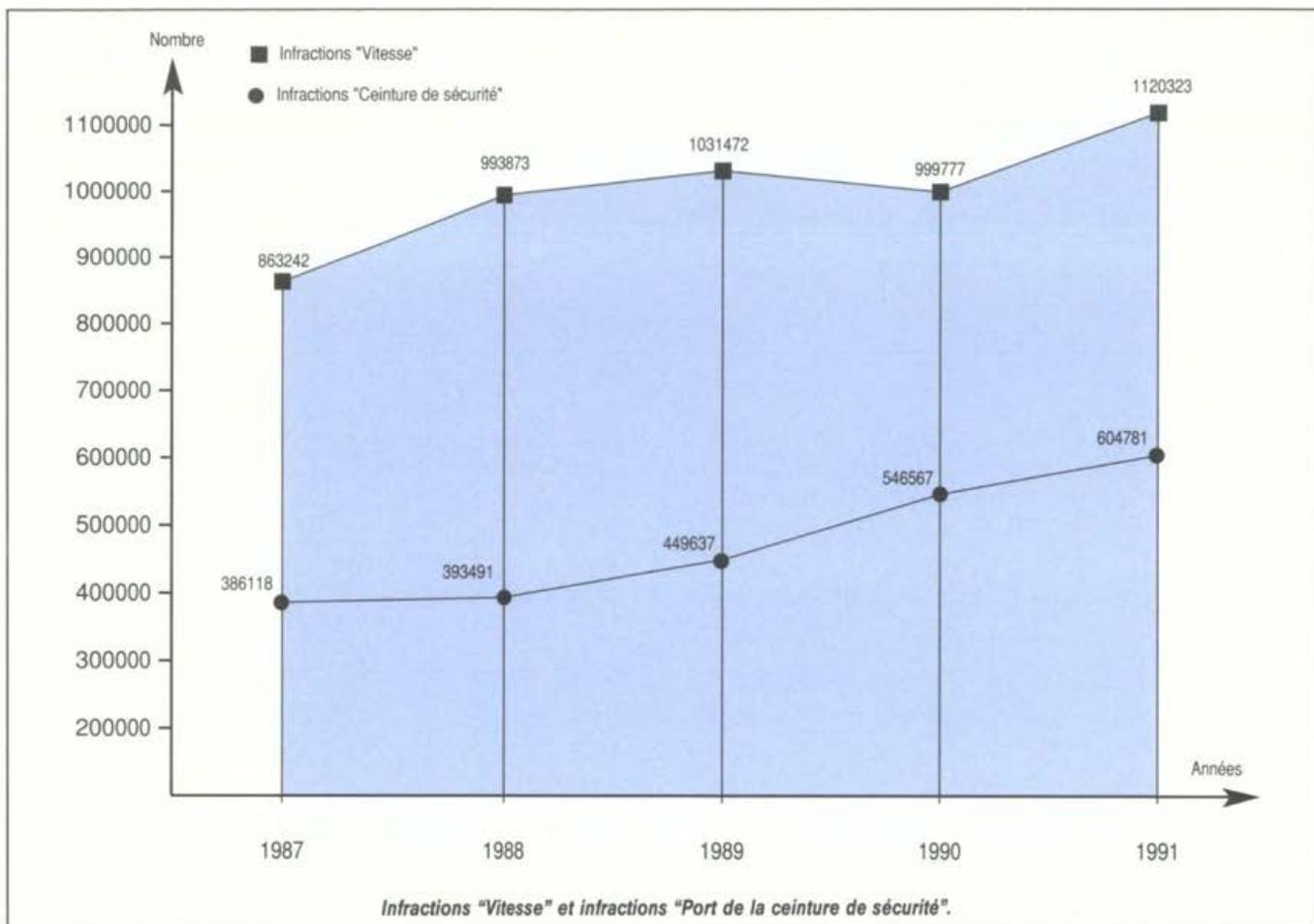
TOUS CONTRÔLES PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1991	5 017 291	1 116 825	296 634	6 430 750
	Année 1990	3 511 376	1 082 682	228 896	4 822 954
	Année 1989	2 775 622	937 239	201 998	3 914 859
	Année 1988	2 328 409	696 670	179 689	3 204 768
	Année 1987	1 770 297	519 888	139 270	2 429 455
Nombre de dépistages positifs	Année 1991	87 452	34 770	2 181	124 403
	Année 1990	72 036	37 046	1 612	110 694
	Année 1989	60 146	36 364	1 906	98 416
	Année 1988	57 176	30 770	2 313	90 259
	Année 1987	44 742	30 974	1 364	77 080

– Le nombre d'heures consacrées au contrôle de la vitesse ainsi que le nombre d'infractions relevées ont nettement augmenté entre 1986 et 1989. Ils avaient légèrement diminué en 1990, ils augmentent à nouveau en 1991.

– Le nombre d'infractions pour non port de la ceinture

de sécurité augmente de 1987 à 1989 et très nettement en 1990 et 1991.

– Le nombre de dépistage pratiqués, aussi bien préventifs que dans le cadre global de la circulation routière, en augmentation de 1986 à 1989 augmente plus nettement encore en 1990 et surtout en 1991.



SANCTIONS

Avant propos

L'analyse des condamnations prononcées pour infractions aux règles de la Sécurité Routière est réalisée à partir des données du casier judiciaire.

Afin d'éviter les effets de la loi d'amnistie de juillet 1988, il a été décidé d'étudier plus particulièrement des infractions qui n'étaient pas touchées par la loi :

- les conduites en état alcoolique,
- les homicides et les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique,

- les délits de fuite.

Cette étude porte sur les évolutions entre 1984 et 1990. Le bilan de l'ensemble des condamnations, prononcées en 1990, pour délits ou contraventions de 5^e classe à la circulation routière, est présenté en fin d'étude ; compte-tenu des délais qui s'écoulent entre la commission de l'infraction, le prononcé de la peine et l'inscription au casier judiciaire, l'année la plus récente prise en compte ne peut en effet être que l'année 1990.

ÉVOLUTION DES DÉLITS NON AMNISTIABLES DE 1984 À 1990

LES CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Avec 94 420 condamnations en 1990, soit une augmentation de 109 % par rapport à 1984 (mais une légère baisse par rapport à 1989), la conduite en état alcoolique est le contentieux sanctionné le plus important après le vol (22 % des condamnations pour délits). Ces chiffres constituent la réponse pénale donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la police et la gendarmerie depuis plusieurs années : 113 012 dépistages positifs en 1990 soit 72 % de plus qu'en 1984 (tableau 1).

Les infractions (tableaux 2, 3 et 4)

94 420 infractions de conduite en état alcoolique ont été sanctionnées à titre principal en 1990. 81 535 n'étaient accompagnées d'aucun autre délit ou

contravention de 5^e classe, 12 885 étaient associées à une ou plusieurs autres infractions.

Ces infractions annexes se composent de 9 845 délits et de 5 250 contraventions de 5^e classe (tableau 3).

Les délits associés à des conduites en état alcoolique sont à 79 % relatifs, eux aussi, à la circulation routière :

- refus de vérification sur l'état alcoolique (24 %),
- conduite malgré suspension du permis (22 %),
- délits de fuite (15,5 %),
- refus d'obtempérer (15 %).

Les autres délits visés en annexe sont essentiellement des rebellions et outrages à agent de l'autorité publique.

Les contraventions associées relèvent elles aussi, essentiellement du même domaine : défaut d'assurance et conduite sans permis.

Certaines infractions pour conduite en état alcoolique ne sont pas toujours citées en premier quand il y a pluralité d'infractions : 2 432 étaient dans ce cas en 1990. Ce sont des infractions annexes à d'autres délits considérés comme principaux (tableau 4).

Tableau 1 - Conduite en état alcoolique : les condamnations et les peines principales

	Total condamnations	Evolution %		Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Mesure de* substitution	Amende	
		par an	par rapport à 1984		total	%	dont sursis total	%		total	%
1984	45 204			23	23 325		21 220		5 390	16 466	
1985	50 988	+12,8	+ 12,8	19	27 881	+54,7	25 315	+90,8	6 812	16 276	+31,9
1986	61 554	+20,7	+ 36,2	34	37 635	+61,1	33 780	+89,8	7 336	16 549	+26,9
1987	75 252	+22,3	+ 66,5	19	53 743	+71,4	47 317	+88,0	7 957	13 533	+18,0
1988	84 059	+11,7	+ 86,0	29	62 982	+74,9	56 682	+90,0	7 750	13 298	+15,8
1989	95 304	+13,4	+110,8	23	75 497	+79,2	68 541	+90,8	8 199	11 585	+12,2
1990	94 420	-1,0	+108,9	24	76 525	+81,0	69 198	+90,4	7 957	9 914	+10,5

*Y compris mesures éducatives

Tableau 2 – Ensemble des infractions sanctionnées dans les condamnations prononcées

1990	Ensemble	Infractions principales		Infractions associées
		uniques	rang 1*	
Conduite en état alcoolique	96 851	81 535	12 885	2 432
Délits de fuite	12 952	7 437	2 839	2 676
Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique	654	344	277	33
Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	6 563	4 731	1 048	784

*Les infractions de rang 1 sont celles citées en premier en cas d'infractions multiples

Tableau 3 – Infractions associées à l'infraction principale de conduite en état alcoolique

1990	Effectifs	%
DÉLITS	9 845	100
Circulation routière	7 736	78,6
dont délits de fuite	1 530	15,5
refus d'obtempérer	1 534	15,6
refus vérif. état alcoolique	2 356	23,9
conduite malgré suspension de permis	2 145	21,8
Ordre administratif et judiciaire	1 054	10,7
dont outrage à agent	507	5,1
rébellion	390	4,0
violences sur agent de l'autorité	107	1,1
Commerce et transports d'armes	148	1,5
Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	186	1,9
Coups et violences volontaires	128	1,3
Vois et recels	205	2,1
Destruction et dégradations	163	1,7
Autres	225	2,3
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	5 496	100
Circulation routière	5 250	95,5
dont défaut d'assurance	3 131	57,0
conduite de véhicule sans permis	2 115	38,5
Blessures involontaires, conduite de véhicules	158	2,9
Coups et blessures volontaires	71	1,3
Autres	17	0,3

Tableau 4 - Infractions principales auxquelles sont associées des infractions de conduite en état alcoolique

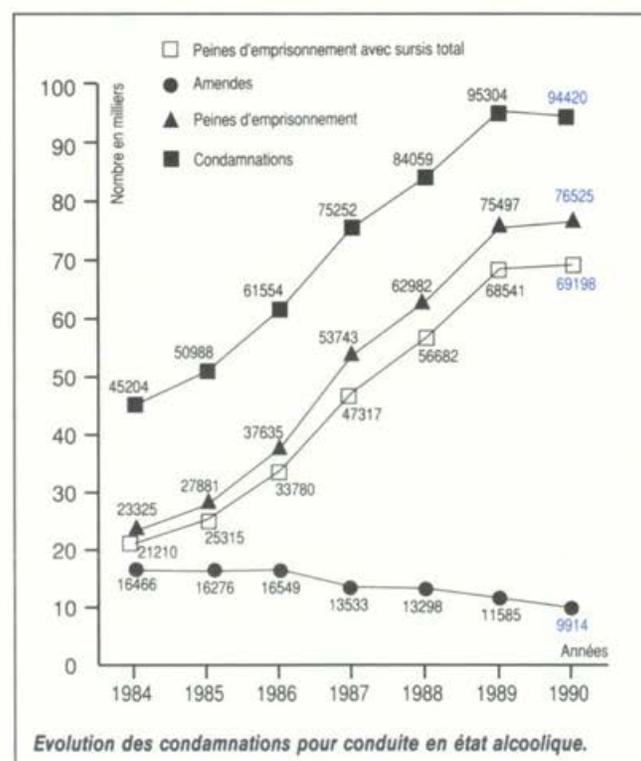
1990	Effectifs	%
Crimes	1	
Délits	2 431	100
vois, recels	758	31,2
circulation routière	844	34,7
coups et violences volontaires	145	6,0
homicides et blessures involontaires	159	6,5
ordre administratif et judiciaire (outrages, rébellion et violences à agent)	307	12,6

Excepté une infraction de nature criminelle (meurtre), les conduites en état alcoolique sont associées à des délits qui appartiennent à part sensiblement égale au domaine de la circulation routière et à celui des vols (respectivement 35 % et 31 %). Les infractions visées en premier pour la circulation sont alors les délits de fuite, les conduites malgré suspension de permis, les refus de vérification de l'état alcoolique et les refus d'obtempérer.

Les autres infractions considérées parfois comme prioritaires sont les outrages, rébellions et violences à agent de l'autorité publique (12 %), les atteintes volontaires et involontaires aux personnes avec 6 % chacune.

Au total, principales et annexes, ce sont 96 851 infractions pour conduite en état alcoolique qui ont été sanctionnées en 1990 (tableau 2).

La suite de l'analyse portera sur l'unité de compte condamnation qui se réfère à l'infraction principale.



Les condamnés (tableau 5)

Les auteurs sont très largement de sexe masculin, 96 % en 1990. La part des femmes, bien qu'en augmentation depuis 1984, n'atteint pas 4 % (elle est de 12 % pour l'ensemble des condamnations pour délits).

Les étrangers ne représentent que 7,4 % de la population concernée, soit deux fois moins que sur l'ensemble des condamnations.

La répartition par âge présente un sensible vieillissement sur la période, la part des 18-25 ans passe de 24 % en 1984 à un peu moins de 19 % en 1990, tandis que les plus de 30 ans sont plus représentés en 1990 qu'en 1984, 63 % contre 57 % en 1984.

Tableau 5 – Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

	1990		1984	
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	94 420	100	45 204	100
Hommes	90 752	96,1	44 110	97,6
Femmes	3 668	3,9	1 094	2,4
Français	85 260	90,3		
Étrangers	6 946	7,4		
Non déclarés	2 214	2,3		
Mineurs	177	0,2	151	0,3
18-20 ans	2 419	2,6	1 875	4,1
20-25 ans	15 295	16,2	9 069	20,1
25-30 ans	16 885	17,9	8 303	18,4
30-40 ans	30 128	31,9	13 071	28,9
40-60 ans	26 854	28,4	11 647	25,8
60 ans et +	2 662	2,8	1 088	2,4

Les peines (tableaux 6, 7 et 8)

Les peines d'emprisonnement

Dans 8 condamnations sur 10, une peine d'emprisonnement a été prononcée à titre principal, accompagnée 9 fois sur 10 par un sursis total.

Ces rapports ont considérablement évolués dans le temps puisqu'en 1984, la peine privative de liberté n'était prononcée qu'une fois sur deux (voir tableau 1). Le sursis total simple reste, de loin, la modalité la plus fréquente avec 92 % des cas. Le sursis total avec TIG (travail d'intérêt général), bien qu'en forte augmenta-

tion sur la période (institué en 1983), ne représente encore que 2 %, le sursis probatoire n'étant pas plus utilisé en 1990 qu'en 1984.

Chaque condamnation à une peine d'emprisonnement est assortie d'une mesure et deux sur trois sont assorties d'une amende. Trois mesures sur quatre sont des suspensions de permis de conduire.

La durée des peines d'emprisonnement

La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est de 2 mois, celle du sursis total se situe autour de 1,5 mois. Si le prévenu n'est pas représenté lors du procès (condamnations par défaut), des peines fermes sont plus fréquemment prononcées (une sur quatre), la durée moyenne ferme s'établit alors à 2,2 mois.

Les amendes

En 1990, 10,5 % des peines principales sont des amendes pour un montant moyen de 2 100 francs. En 1984, la part des amendes était de 36 % pour un montant moyen de 1 400 francs.

Les peines d'amende, de moins en moins prononcées à titre principal, apparaissent fréquemment en peines associées. En 1990, leur nombre s'élève à 51 747, elles sont essentiellement associées aux peines d'emprisonnement.

Les mesures

Prononcées à titre principal, elles représentent un peu plus de 8 % des peines en 1990 (12 % en 1984). Les suspensions de permis de conduire représentent près de trois mesures sur quatre, suivies par les TIG, les annulations de permis et de façon plus marginale, les confiscations ou immobilisations de véhicule.

En 1990, 88 757 mesures ont été prononcées à titre complémentaire c'est-à-dire qu'elles accompagnent presque toute condamnation. Ce rapport était légèrement plus faible en 1984 (8 sur 10).

En 1990 comme en 1984, ces mesures complémentaires sont toutes liées au permis de conduire. Les annulations de permis et les interdictions de délivrance du permis sont beaucoup plus fréquemment prononcées en 1989 qu'en 1984 au détriment des simples suspensions.

Tableau 6 – Conduite en état alcoolique : structure des peines selon que l'infraction est unique ou multiple

1990	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution	Mesure éducative
			total	dont sursis total			
Ensemble	94 420	24	76 525	69 198	9 914	7 817	140
%	100	0,0	81,0	73,3	10,5	8,3	0,1
Infraction unique	81 535	20	65 235	60 989	9 298	6 872	110
%	100	0,0	80,0	74,8	11,4	8,4	0,1
Infractions multiples	12 885	4	11 290	8 209	616	945	30
%	100	0,0	87,6	63,7	4,8	7,3	0,2

Tableau 7 – Conduite en état alcoolique : quantum des PPL fermes selon que l'infraction est unique ou multiple

1990	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne
		moins d'1 mois	1 à moins de 3 mois	3 à moins de 6 mois	6 à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	7 327	1 675	3 861	1 314	400	77	1,9
%	100	22,9	52,7	17,9	5,5	1,1	
Infraction unique	4 246	1 227	2 381	526	104	8	1,4
%	100	28,9	56,1	12,4	2,4	0,2	
Infractions multiples	3 081	448	1 480	788	296	69	2,6
%	100	14,5	48,0	25,6	9,6	2,2	

Infraction unique - Infractions multiples
(tableaux 6 et 7)

La structure et la durée des peines prononcées varient selon que l'infraction sanctionnée est unique ou associée à d'autres infractions.

Ainsi, on constate que sur les 12 885 condamnations pour infractions multiples, plus de 87 % ont fait l'objet d'une décision d'emprisonnement contre 80 % en cas d'infraction unique, le sursis total n'étant prononcé que dans 73 % des cas au lieu de 94 %.

Cet alourdissement des peines se mesure également

dans les durées moyennes fermes d'emprisonnement. Celles-ci se situent à 1,4 mois quand l'infraction est unique, elle passe à 2,6 mois dans le cas contraire. De même, les peines inférieures à un mois d'emprisonnement ferme sont deux fois moins prononcées en cas d'infractions multiples, tandis que la tranche 6 mois à moins de 1 an représente, dans ce dernier cas, 10 % au lieu de moins de 2,5 %.

Cette modification dans la structure des peines se fait essentiellement au détriment des amendes dont la part passe de 13 à 5 % selon que l'infraction est unique ou suivie d'une ou plusieurs autres.

Tableau 8 - Ensemble des peines prononcées pour conduite en état alcoolique

1990	Peines principales	Peines associées		* Dont suspension de permis	
		total	dont		
			amendes		mesures *
Ensemble	94 420	140 527	51 747	88 757	66 572
Dispense de peine	24				
Emprisonnement	76 525	126 694	49 995	76 681	57 290
Ferme	6 086	9 339	2 397	6 930	1 095
Sursis partiel	1 241	1 920	451	1 467	120
simple	303	512	130	382	81
probatoire	938	1 408	321	1 085	39
Sursis total	69 198	115 435	47 147	68 284	56 075
simple	63 515	107 310	44 685	62 622	54 048
probatoire	4 250	6 815	2 039	4 775	1 616
TIG	1 433	1 310	423	887	411
Amende	9 914	9 805	209	9 595	8 748
Peine de substitution	7 817	4 023	1 542	2 477	534
Mesure éducative	140	5	1	4	

Parmi les 126 694 peines associées aux 76 525 peines d'emprisonnement prononcées à titre principal, 49 995 sont des amendes, 76 681 des mesures complémentaires qui comprennent 57 290 suspensions de permis de conduire.

HOMICIDES ET BLESSURES

INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR

EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires (tableau 9)

En 1990, 621 homicides involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnés à titre principal, ce qui représente l'effectif le moins élevé depuis 1984, l'année 1987 atteignant un maximum avec 783 condamnations.

Sur cette même période et à titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) s'élevaient à un peu plus de 2 000 par an.

Les infractions (voir tableau 2)

Sur les 621 infractions sanctionnées à titre principal en 1990, plus de la moitié n'étaient accompagnées d'aucun autre délit ou contravention de 5^e classe, 277 étaient suivies d'autres infractions qui concernent toutes le domaine de la circulation routière (essentiellement des blessures involontaires).

Tableau 9 – Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Mesure de substitution	
			total	%	dont sursis total	%	total	%	total	%
1984	665	0	560	84,2	406	72,5	72	10,8	33	5,0
1985	632	0	552	87,3	413	74,8	54	8,5	26	4,1
1986	664	0	595	89,6	420	70,6	43	6,5	26	3,9
1987	783	1	725	92,6	406	56,0	33	4,2	24	3,1
1988	685	1	656	95,8	348	53,0	14	2,0	14	2,0
1989	714	0	687	96,2	365	53,1	10	1,4	17	2,4
1990	621	0	604	97,3	320	53,0	4	0,6	13	2,1

Les homicides involontaires arrivent très rarement en seconde infraction dans une condamnation. Les 33 infractions qui sont dans ce cas en 1990 sont citées après des conduites en état alcoolique, des blessures involontaires ou des vols.

Les peines et les mesures (tableaux 10, 11 et 12)

La peine d'emprisonnement est de plus en plus la règle pour ce type d'infraction, 97 % des peines en 1990 contre 84 % en 1984.

Par contre, le sursis total prononcé près d'une fois sur quatre en 1984 n'est plus présent qu'une fois sur deux en 1990.

Parallèlement à cela, les durées fermes moyennes sont restées constantes sur la période, elles oscillent autour de six à sept mois d'emprisonnement.

Les peines d'emprisonnement sont toujours accompagnées d'une mesure complémentaire (ou de deux mesures dans la moitié des cas) et d'une amende dans 42 % des cas.

Les homicides involontaires non aggravés par l'état alcoolique sont sanctionnés deux fois sur trois par des peines d'emprisonnement, presque toujours accompagnées de sursis total.

La structure des peines varie peu selon que l'infraction est unique ou multiple, les durées fermes passent de près de 6 mois à un peu plus de 7 mois.

Tableau 10 – Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique

1990	Ensemble	Emprisonnement		Amende	Mesure de substitution
		total	dont sursis total		
Ensemble	621	604	320	4	13
%	100	97,3	51,5	0,6	2,1
Infraction unique	344	334	184	3	7
%	100	97,1	53,5	0,9	2,0
Infractions multiples	277	270	136	1	6
%	100	97,5	49,1	0,4	2,2

Tableau 11 - Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique

1990	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne
		moins d'1 mois	1 à moins de 3 mois	3 à moins de 6 mois	6 à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	284	9	73	69	74	59	6,5
%	100	3,2	25,7	24,3	26,1	20,8	
Infraction unique	150	8	39	36	38	29	5,8
%	100	5,3	26,0	24,0	25,3	19,3	
Infractions multiples	134	1	34	33	36	30	7,2
%	100	0,7	25,4	24,6	26,9	22,4	

Tableau 12 – Ensemble des peines prononcées pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique

1990	Peines principales	Peines associées		
		total	dont	
			amendes	mesures
Ensemble	621	1 191	257	934
Emprisonnement	604	1 165	256	909
Ferme	61	119	14	105
Sursis partiel	223	441	56	385
simple	168	336	45	291
probatoire	55	105	11	94
Sursis total	320	605	186	419
simple	274	539	167	372
probatoire	20	38	11	27
TIG	26	28	8	20
Amende	4	6	1	6
Peine de substitution	13	20	1	19

Les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

En 1990, 5 779 condamnations ont sanctionné à titre principal des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. Ce chiffre était de 5 607 en 1984 (tableau 13).

A titre de comparaison, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur, sans l'état alcoolique, se sont élevées, en 1990, à 7 326 en délits et à 22 923 en contraventions de 5^e classe.

Les infractions

Sur les 5 779 infractions de blessures involontaires par conducteur en état alcoolique sanctionnées à titre principal en 1990, huit sur dix n'étaient accompagnées d'aucun autre délit ou contravention de 5^e classe, 1 048 étaient suivies d'autres infractions.

Dans les cas de ces infractions multiples, les infractions associées sont deux fois sur trois des délits, presque tous rattachés au domaine de la circulation

routière : blessures involontaires de gravité différente, délits de fuite, conduite en état alcoolique. Les contraventions de 5^e classe relèvent également toutes de ce même domaine : défaut d'assurance et conduite d'un véhicule sans permis.

784 infractions sont rattachées à une infraction principale de nature différente. Elles accompagnent des infractions d'homicides involontaires en état alcoolique (30 %), de blessures involontaires de gravité différente (36 %) et de conduites en état alcoolique ou des délits de fuite considérés comme infraction principale (28 %). Les vols arrivent en infraction principale pour 4 % d'entre elles.

Au total, principales et annexes, ce sont 6 563 infractions de blessures involontaires par conducteur en état alcoolique qui ont été sanctionnées en 1990 (tableau 2).

Tableau 13 – Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

	Ensemble	Peine d'emprisonnement				Amende		Mesures de substitution	
		total	%	dont sursis total	%	total	%	total	%
1984	5 607	3 416	60,9	3 152	92,3	1 770	31,6	421	7,5
1985	5 651	3 667	64,9	3 344	91,2	1 483	26,2	498	8,8
1986	6 010	4 032	67,1	3 703	91,8	1 443	24,0	532	8,9
1987	6 468	5 016	77,6	4 421	88,1	947	14,6	504	7,8
1988	5 999	4 913	81,9	4 410	89,8	661	11,0	425	7,1
1989	6 345	5 519	87,0	4 940	89,5	419	6,6	406	6,4
1990	5 779	5 166	89,4	4 661	90,2	299	5,2	313	5,4

Les peines et les mesures (tableaux 14, 15 et 16)

Le recours à l'emprisonnement s'est fortement développé sur la période, il ne touchait que six peines sur dix en 1984, il en touche près de neuf sur dix en 1990. La fréquence du sursis total reste très élevée puisqu'il accompagne 90 % des peines d'emprisonnement en 1990.

L'emprisonnement est moins prononcé quand l'infraction est unique et le sursis total plus fréquent puisqu'il accompagne 93 % des peines au lieu de 76 % en cas d'infractions multiples. La durée moyenne ferme est de 2,6 mois en 1990, elle est un peu supérieure à 2 mois quand l'infraction est unique, elle s'approche des 4 mois quand elle est multiple.

A titre de comparaison, les blessures involontaires par conducteur sans l'état alcoolique sont surtout sanctionnées à titre principal par des amendes, les peines d'emprisonnement ne sont prononcées que deux fois sur dix.

Les amendes et les mesures de substitution sont de moins en moins prononcées à titre principal. Par contre, elles se rencontrent fréquemment comme peines complémentaires associées à l'emprisonnement.

Les peines d'emprisonnement sont toujours suivies d'une ou plusieurs mesures et, dans près de 60 % des cas, d'une amende.

Tableau 14 – Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

1990	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Mesures de substitution	Mesures éducatives
			total	dont sursis total			
Ensemble	5 779	1	5 166	4 661	299	304	9
%	100	0,0	89,4	80,7	5,2	5,3	0,2
Infraction unique	4 731	1	4 191	3 914	272	259	8
%	100	0,0	88,6	82,7	5,7	5,5	0,2
Infractions multiples	1 048	0	975	747	27	45	1
%	100	0,0	93,0	71,3	2,6	4,3	0,1

Tableau 15 - Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

1990	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne
		moins d'1 mois	1 à moins de 3 mois	3 à moins de 6 mois	6 à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	505	70	254	124	39	18	2,6
%	100	13,9	50,3	24,6	7,7	3,6	
Infraction unique	277	50	144	74	8	1	1,9
%	100	18,1	52,0	26,7	2,9	0,4	
Infractions multiples	228	20	110	50	31	17	3,6
%	100	8,8	48,2	21,9	13,6	7,5	

Tableau 16 – Ensemble des peines prononcées pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

1990	Peines principales	Peines associées		
		total	dont	
			amendes	mesures
Ensemble	5 779	9 416	3 106	6 310
Dispense de peine	1			
Emprisonnement	5 166	8 872	3 041	5 831
Ferme	367	669	191	478
Sursis partiel	138	258	53	205
simple	73	134	24	110
probatoire	65	124	29	95
Sursis total	5 028	7 945	2 797	5 148
simple	4 661	7 398	2 632	4 766
probatoire	246	419	135	284
TIG	126	128	30	98
Amende	299	335	8	327
Peine de substitution	304	209	57	152
Mesure éducative	9			

DÉLITS DE FUITE

En 1990, 10 276 condamnations ont sanctionné, à titre principal, des délits de fuite soit 12% de plus qu'en 1984 (tableau 17).

Les infractions

Sur les 10 276 infractions de délits de fuite sanctionnées à titre principal en 1990, 7 437 n'étaient accompagnées d'aucun autre délit ou contravention de 5^e classe (72%), 2 839 étaient suivies d'une ou plusieurs autres infractions.

La part des condamnations pour infraction unique a peu varié sur la période puisqu'elle atteignait déjà ce chiffre en 1984.

Quand les délits de fuite sont suivis d'autres infractions, 24% sont des délits, 76% des contraventions de 5^e classe (tableau 18).

6 délits sur 10 appartiennent au domaine de la circulation routière (principalement des conduites en état alcoolique et des conduites malgré la suspension de permis), se rencontrent ensuite des outrages à agent. Les contraventions associées appartiennent toutes au domaine de la circulation routière : pour les deux tiers ce sont des défauts d'assurance et des conduites sans permis, pour un tiers, des blessures involontaires par conducteur.

Les délits de fuite sont souvent associés à des infractions principales d'une autre nature : 2 676 sont dans ce cas en 1990. Les infractions citées en premier sont alors six fois sur dix des conduites en état alcoolique.

Au total, principales et annexes, ce sont 11 952 infractions de délits de fuite qui ont été sanctionnées en 1990.

Tableau 17 – Délits de fuite : structure des peines prononcées à titre principal

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution
			total	%	dont total	%	total	%	
1984	9 208	67	2 942	32,0	2 245	76,3	4 835	52,5	1 364
1985	9 384	83	3 113	33,2	2 342	75,2	4 349	46,3	1 839
1986	10 778	72	3 753	34,8	2 765	73,7	4 986	46,3	1 967
1987	12 105	102	5 102	42,1	3 581	70,2	4 497	37,1	2 404
1988	10 434	117	4 440	42,6	3 441	77,5	3 894	37,3	1 983
1989	11 087	126	5 141	46,4	4 272	83,1	3 706	33,4	2 114
1990	10 276	89	5 000	48,7	4 153	83,1	3 018	29,4	2 169

Tableau 18 – Infractions associées à l'infraction principale de délit de fuite

1990	Effectifs	%
DÉLITS	779	100
Circulation routière	470	60,3
dont conduite en état alcoolique	199	60,3
refus d'obtempérer	59	7,6
refus vérification état alcoolique	26	3,3
conduite malgré suspension de permis	161	20,7
Ordre administratif et judiciaire	106	13,6
dont outrage à agent	82	10,5
rébellion	8	1,0
violences sur agent de l'autorité	4	0,5
Commerce et transport d'armes	9	1,2
Blessures involontaires par conducteur	44	5,6
Coups et violences volontaires	15	1,9
Vois et recels	36	4,6
Destruction et dégradations	25	3,2
Autres	74	9,5
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	2 491	100
Circulation routière	1 630	65,4
dont défaut d'assurance	1 096	44,0
conduite de véhicule sans permis	533	21,4
Blessures involontaires, conduite de véhicule	834	33,5
Coups et blessures volontaires	23	0,9
Autres	4	0,2

Les peines et les mesures (tableaux 20 et 21)

Les peines d'emprisonnement

Les peines d'emprisonnement sont prononcées un peu moins d'une fois sur deux.

Ce rapport a beaucoup évolué dans le temps puisqu'en 1984 ce type de peines ne représentait qu'un peu plus de 30% des peines prononcées, l'année 1987 marquant le début de l'aggravation des sanctions (voir tableau 17).

Tableau 19 – Infractions principales auxquelles sont associées des infractions de délits de fuite

1990	Effectifs	%
Crimes	1	
Délits	2 675	100
- vols, recels	461	17,2
- circulation routière	1 656	61,9
- coups et violences volontaires	28	1,0
- homicides et blessures involontaires	358	13,4
- ordre administratif et judiciaire (outrages, rébellion et violences à agent)	67	2,5
- destructions	29	1,1
- escroqueries	28	1,0
- autres	48	1,8

Tableau 20 – Condamnations pour délits de fuite : structure des peines principales

1990	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peines de substitution
			total	dont sursis total		
Ensemble	10276	89	5000	4153	3018	2169
%	100	0,9	48,7	40,4	29,4	21,1
Unique	7437	80	2980	2633	2699	1678
%	100	1,1	40,1	35,4	36,3	22,6
Multiple	2839	9	2020	1520	319	491
%	100	0,3	71,2	53,5	11,2	17,3

Tableau 21 – Ensemble des peines prononcées pour délits de fuite

1990	Peines principales	Peines associées			* Dont suspension de permis
		total	dont		
			amendes	mesures *	
Ensemble	10276	10784	4495	6283	5622
Dispense de peine	89	7	7		
Emprisonnement	5000	7714	3666	4043	3482
ferme	790	997	466	529	293
sursis partiel	57	89	24	65	10
simple	21	28	8	20	7
probatoire	36	61	16	45	3
sursis total	4153	6628	3176	3449	3179
simple	3951	6378	3041	3334	3093
probatoire	146	197	102	95	71
TIG	56	53	33	20	15
Amende	3018	2387	273	2113	2078
Peine de substitution	2116	671	546	125	62
Mesure éducative	53	5	3	2	

Le sursis total accompagne plus de huit peines d'emprisonnement sur dix en 1990.

Amendes et mesures complémentaires accompagnent plus des 3/4 de ces peines.

La structure des peines change nettement en cas d'infractions multiples. Dans ce cas, 7 peines sur 10 sont des peines d'emprisonnement au lieu de quatre sur dix quand l'infraction est unique (tableau 20).

Le mode de jugement intervient également pour modifier la structure des peines : les jugements par défaut, assez fréquents pour ce type d'infraction, contiennent une proportion plus élevée de peines de prisons (56 % au lieu de 42 % en contradictoire) et le sursis total n'accompagne que six peines sur dix au lieu de neuf sur dix en cas de jugement contradictoire.

La durée moyenne ferme des peines d'emprisonnement est légèrement inférieure à 2 mois, elle atteint trois mois quand il y a pluralité d'infractions.

Les amendes

Trois peines principales sur dix sont des amendes. La part de ce type de peines était plus importante en 1984 (cinq sur dix).

Les amendes sont plus fréquemment prononcées comme peines secondaires que comme peines principales : 4495 amendes accompagnent en 1990 une peine d'emprisonnement ou une peine de substitution.

Les mesures

Les mesures de substitution représentent environ 20 % des peines prononcées à titre principal (suspension et suppression de permis de conduire).

En 1990, 6 283 mesures ont été prononcées à titre complémentaire (pour l'essentiel des suspensions de permis de conduire) : 64 % accompagnent une peine d'emprisonnement, 36 % une peine d'amende.

BILAN DE L'ENSEMBLE DES CONDAMNATIONS EN 1990

CONDAMNATIONS PRONONCÉES EN 1990 POUR DÉLITS OU CONTRAVENTION DE 5^e CLASSE À LA CIRCULATION ROUTIÈRE.

1990	Total des condamnations
DÉLITS	
Circulation routière	115 097
Conduite en état alcoolique	94 420
Délit de fuite	10 276
Refus d'obtempérer	4 624
Refus de vérification de l'état alcoolique	972
Conduite malgré une suspension de permis	3 906
Défaut de plaques ou usage de fausses plaques	506
Conduite sans permis	189
Autres	204
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	
Circulation routière	42 549
Défaut d'assurance	31 754
Conduite d'un véhicule sans permis	9 986
Appareil perturbateur d'instrument de police	587
Autres	222

3

**LA TYPOLOGIE
DES ACCIDENTS CORPORELS**

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 victimes)
Piétons	Année 1991	1 327	6 488	17 558	24 046	5,2
	Année 1990	1 407	7 368	19 298	26 666	5,0
	Différence	- 80	- 880	- 1 740	- 2 620	+ 0,2
	Évolution	- 5,7 %	- 11,9 %	- 9,0 %	- 9,8 %	+ 4,0 %
Cyclistes	Année 1991	364	1 993	5 339	7 332	4,7
	Année 1990	401	2 286	5 971	8 257	4,6
	Différence	- 37	- 293	- 632	- 925	+ 0,1
	Évolution	- 9,2 %	- 12,8 %	- 10,6 %	- 11,2 %	+ 2,2 %
Cyclomotoristes	Année 1991	504	5 367	17 019	22 386	2,2
	Année 1990	657	6 254	19 230	25 484	2,5
	Différence	- 153	- 887	- 2 211	- 3 098	- 0,3
	Évolution	- 23,3 %	- 14,2 %	- 11,5 %	- 12,2 %	- 12,0 %
Motocyclistes	Année 1991	980	5 586	14 829	20 415	4,6
	Année 1990	946	5 705	15 367	21 072	4,3
	Différence	+ 34	- 119	- 538	- 657	+ 0,3
	Évolution	+ 3,6 %	- 2,1 %	- 3,5 %	- 3,1 %	+ 7,0 %
Usagers de voitures de tourisme	Année 1991	5 992	25 827	97 341	123 168	4,6
	Année 1990	6 295	28 809	106 364	135 173	4,4
	Différence	- 303	- 2 982	- 9 023	- 12 005	+ 0,2
	Évolution	- 4,8 %	- 10,4 %	- 8,5 %	- 8,9 %	+ 4,5 %
Usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules	Année 1991	450	1 858	6 763	8 621	5,0
	Année 1990	583	2 156	7 052	9 208	6,0
	Différence	- 133	- 298	- 289	- 587	- 1,0
	Évolution	- 22,8 %	- 13,8 %	- 4,1 %	- 6,4 %	- 16,7 %
Ensemble	Année 1991	9 617	47 119	158 849	205 968	4,5
	Année 1990	10 289	52 578	173 282	225 860	4,4
	Différence	- 672	- 5 459	- 14 433	- 19 892	+ 0,1
	Évolution	- 6,5 %	- 10,4 %	- 8,3 %	- 8,8 %	+ 2,3 %

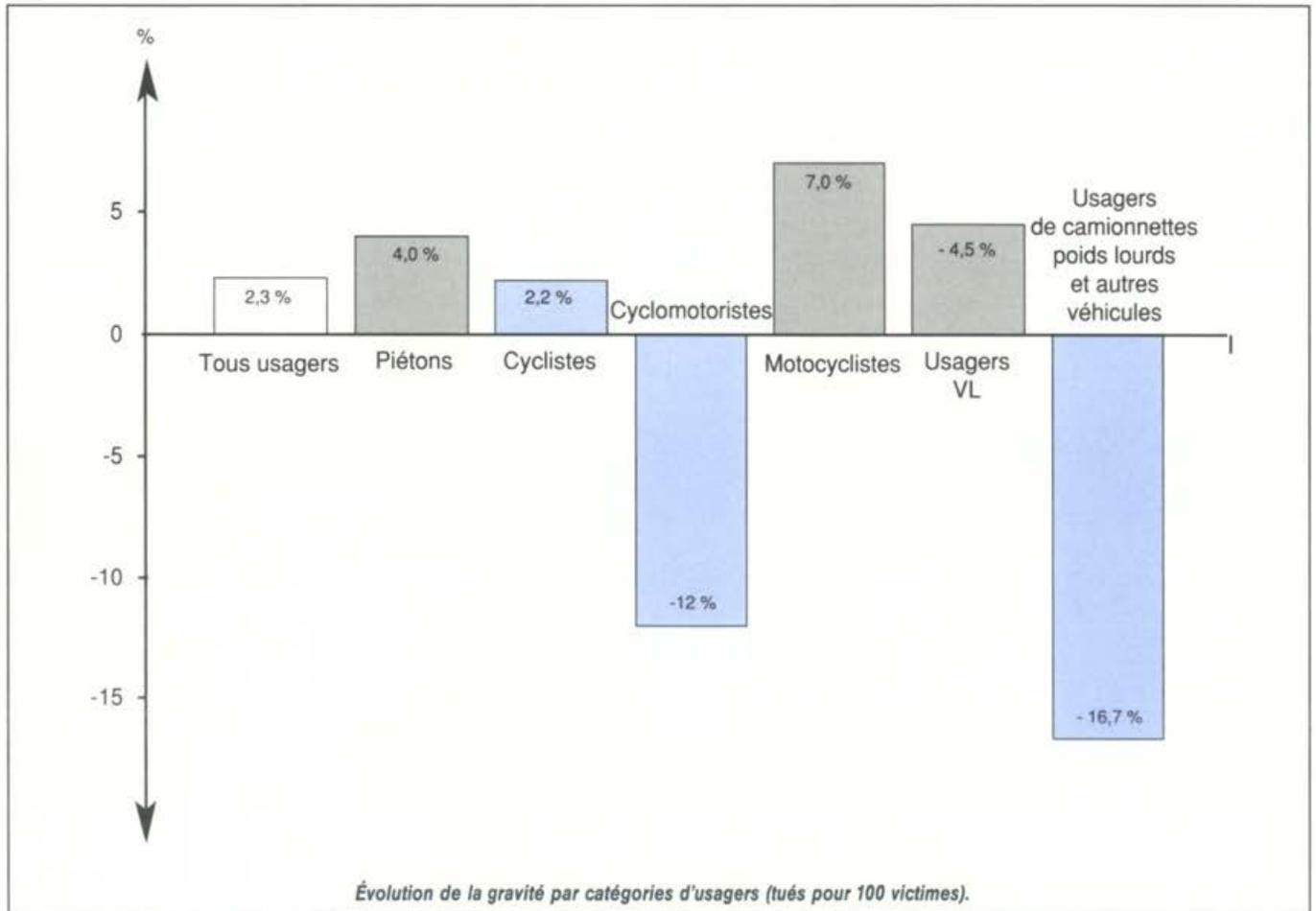
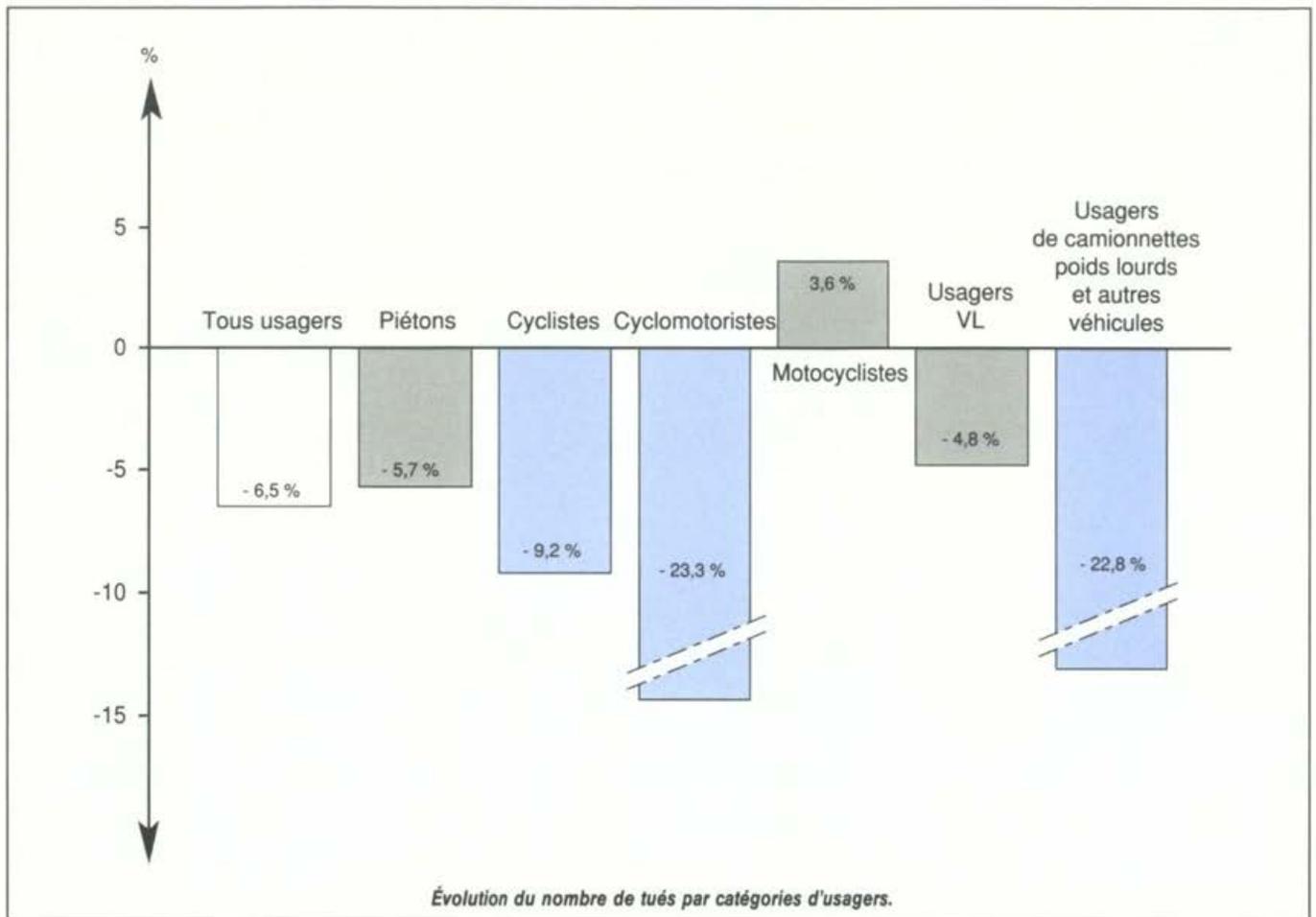
En 1991, par rapport à 1990,

- le nombre de tués est en diminution pour toutes les catégories d'usagers, sauf pour les motocyclistes (+ 3,6%). La diminution est particulièrement importante pour les cyclomotoristes (- 23,3%) et pour les usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules (- 22,8%).

- le nombre de blessés diminue pour toutes les caté-

gories. Les diminutions vont de - 3,1% pour les motocyclistes à - 12,2% pour les cyclomotoristes.

- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), est en diminution pour les cyclomotoristes (- 12,0%) et les usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules (- 16,7%). Elle est en augmentation pour toutes les autres catégories, de + 2,2% pour les cyclistes à + 7,0% pour les motocyclistes.



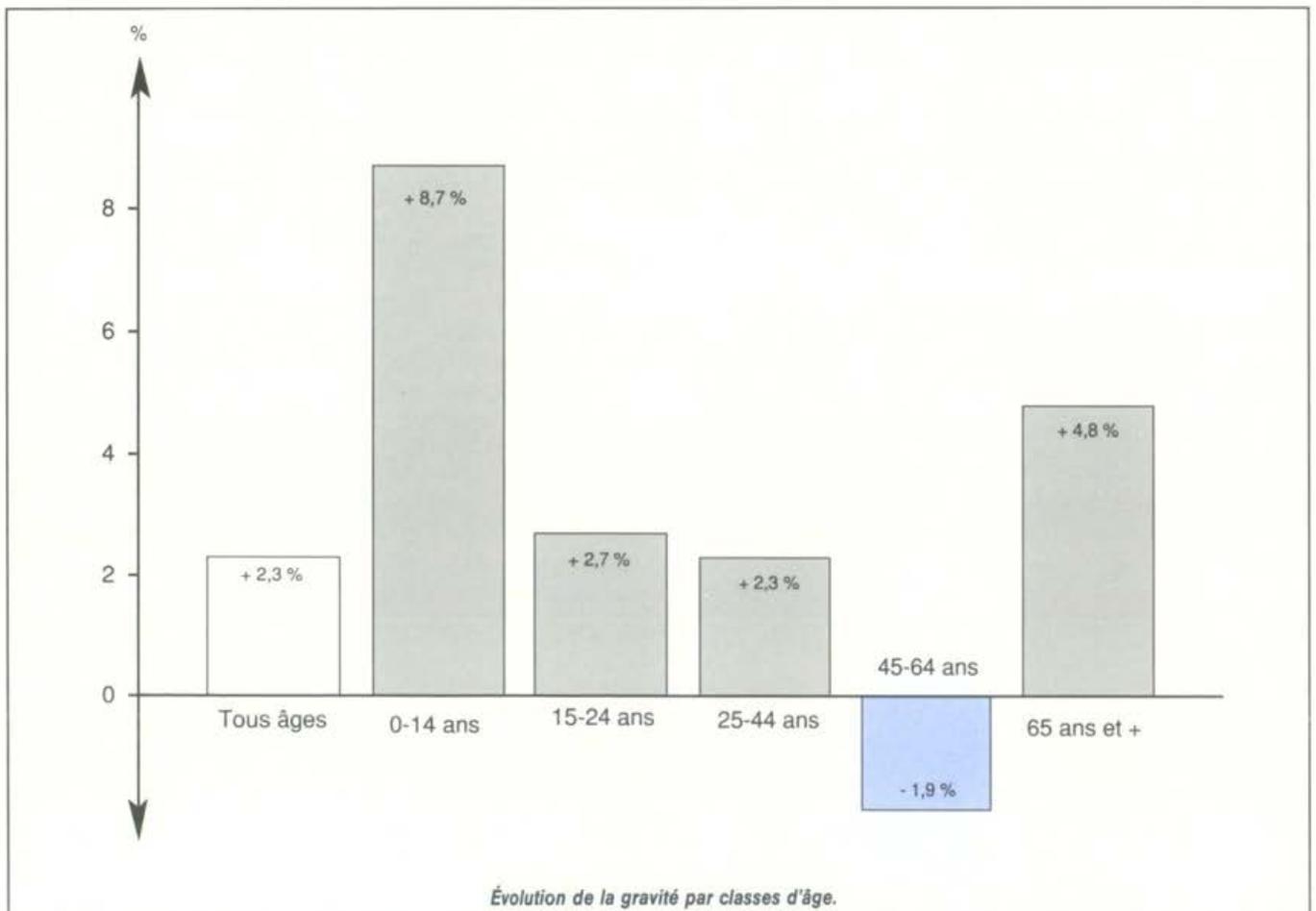
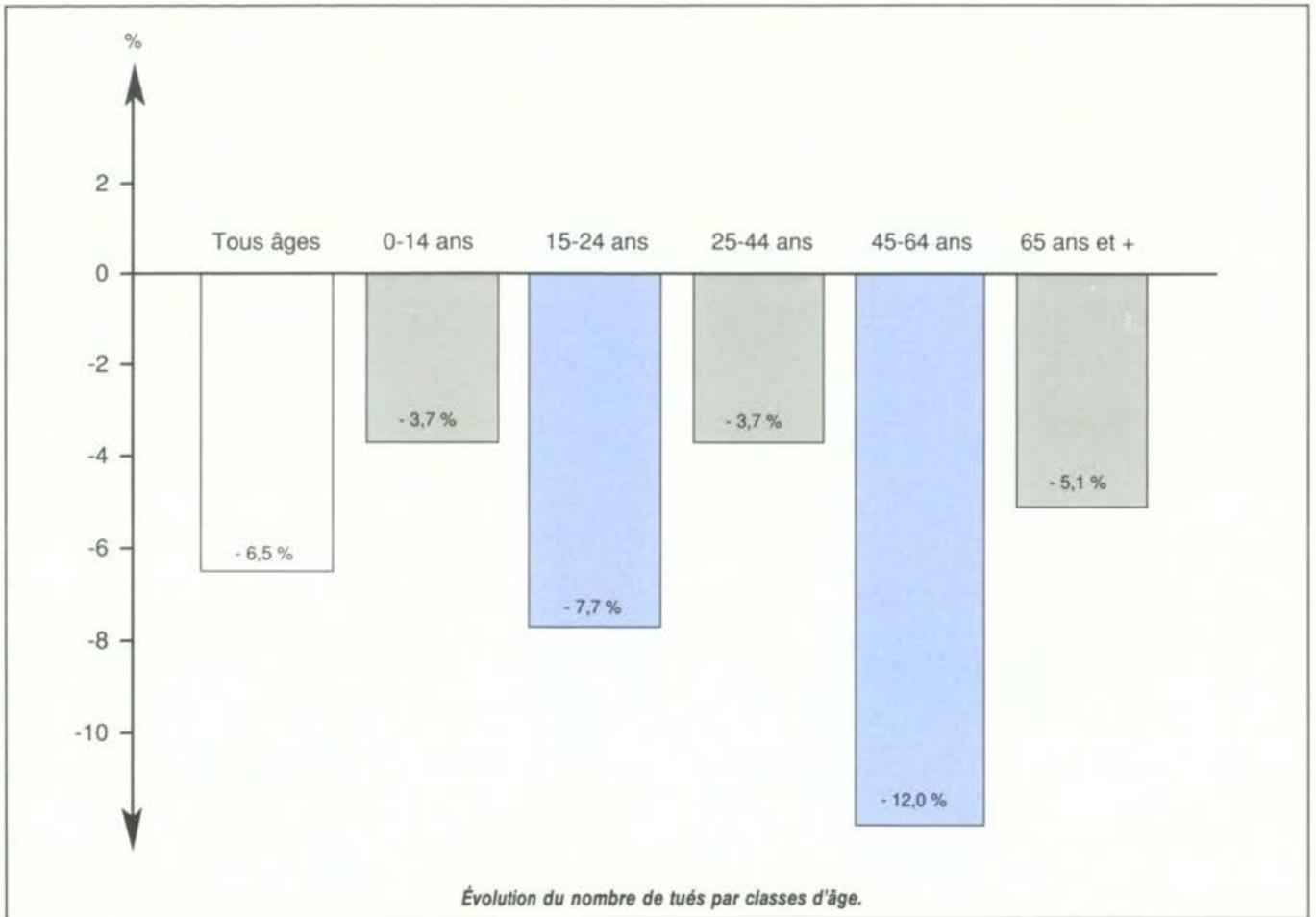
ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSE D'ÂGE

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 victimes)
0-14 ans	Année 1991	463	3712	14314	18026	2,5
	Année 1990	481	4145	16355	20500	2,3
	Différence	- 18	- 433	- 2041	- 2474	+ 0,2
	Évolution	- 3,7%	- 10,4%	- 12,5%	- 12,1%	+ 8,7%
15-24 ans	Année 1991	2726	16253	53528	69781	3,8
	Année 1990	2953	17995	58305	76300	3,7
	Différence	- 227	- 1742	- 4777	- 6519	+ 0,1
	Évolution	- 7,7%	- 9,7%	- 8,2%	- 8,5%	+ 2,7%
25-44 ans	Année 1991	3337	15839	56358	72197	4,4
	Année 1990	3466	17316	60743	78059	4,3
	Différence	- 129	- 1477	- 4385	- 5862	+ 0,1
	Évolution	- 3,7%	- 8,5%	- 7,2%	- 7,5%	+ 2,3%
45-64 ans	Année 1991	1620	6793	23442	30235	5,1
	Année 1990	1840	7935	25522	33457	5,2
	Différence	- 220	- 1142	- 2080	- 3222	- 0,1
	Évolution	- 12,0%	- 14,4%	- 8,1%	- 9,6%	- 1,9%
65 et plus	Année 1991	1427	4320	10400	14720	8,8
	Année 1990	1503	4976	11512	16488	8,4
	Différence	- 76	- 656	- 1112	- 1768	+ 0,4
	Évolution	- 5,1%	- 13,2%	- 9,7%	- 10,7%	+ 4,8%
Indéterminé	Année 1991	44	202	807	1009	4,2
	Année 1990	46	211	845	1056	4,2
	Différence	- 2	- 9	- 38	- 47	*
	Évolution	- 4,3%	- 4,3%	- 4,5%	- 4,5%	*
Ensemble	Année 1991	9617	47119	158849	205968	4,5
	Année 1990	10289	52578	173282	225860	4,4
	Différence	- 672	- 5459	- 14433	- 19892	+ 0,1
	Évolution	- 6,5%	- 10,4%	- 8,3%	- 8,8%	+ 2,3%

En 1991, par rapport à 1990,

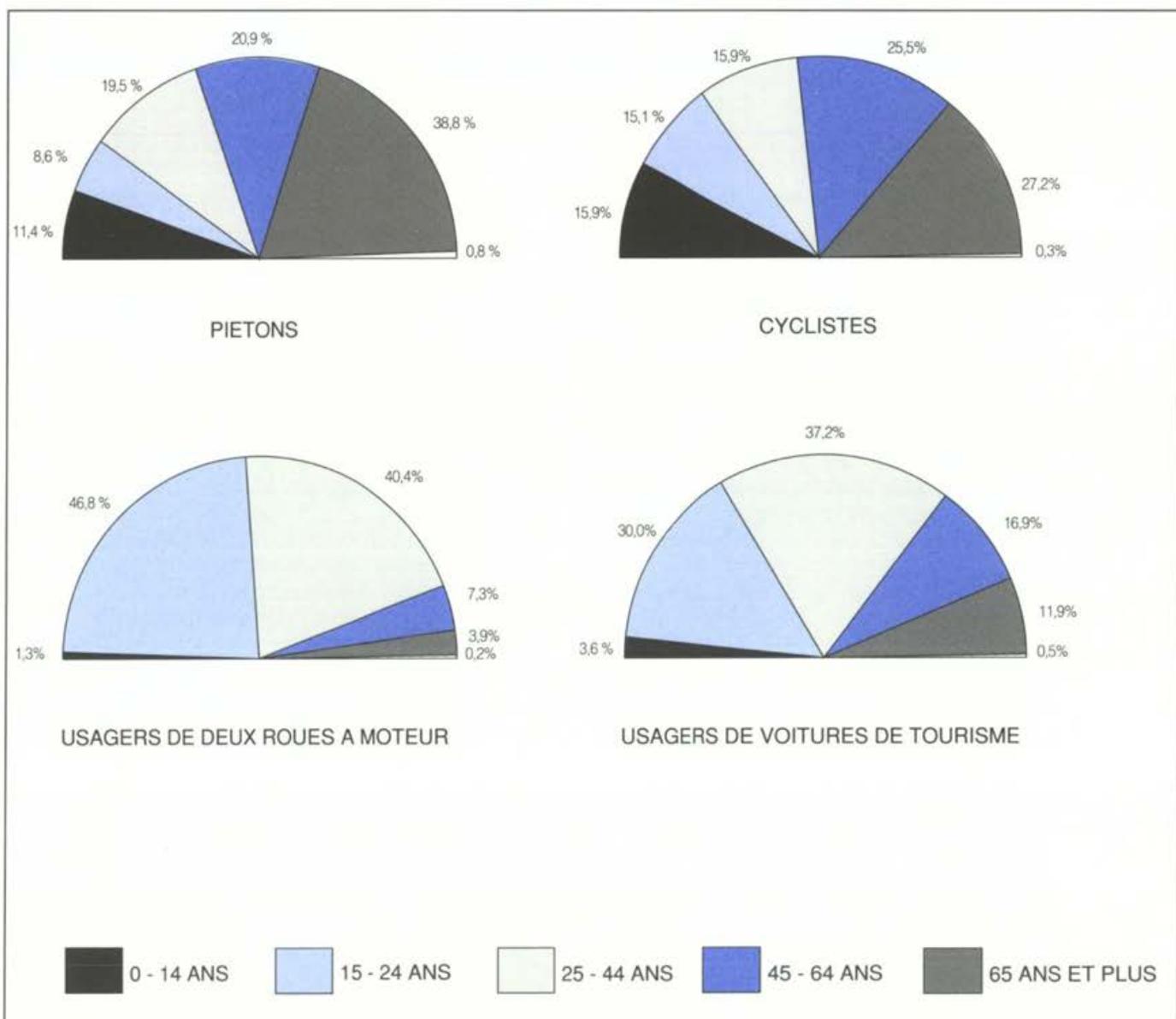
- le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour les 45-64 ans avec - 12,0 %.
- Les diminutions les plus faibles (- 3,7 %) sont enregistrées par les moins de 15 ans et les 25-44 ans,
- le nombre de blessés diminue également pour toutes les classes d'âge mais plus particulièrement

- pour les moins de 15 ans (- 12,1%) et les 65 ans et plus (- 10,7 %),
- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) est en augmentation pour toutes les classes d'âge, de + 2,3 % pour les 25-44 ans à + 8,7 % pour les moins de 15 ans, sauf pour 45-64 ans pour lesquels elle est en diminution (- 1,9%).



RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR ÂGE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN 1991

USAGERS Ages	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE "DEUX ROUES À MOTEUR"		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0 - 14 ans	151	11,4	58	15,9	20	1,3	214	3,6
15 - 24 ans	114	8,6	55	15,1	695	46,8	1 796	30,0
25 - 44 ans	259	19,5	58	15,9	600	40,4	2 228	37,2
45 - 64 ans	277	20,9	93	25,5	108	7,3	1 010	16,9
65 ans et + Indéterminés	515	38,8	99	27,2	58	3,9	715	11,9
Indéterminés	11	0,8	1	0,3	3	0,2	29	0,5
Ensemble	1 327	100,0	364	100,0	1 484	100,0	5 992	100,0



La répartition du nombre de tués par âge et par catégorie d'utilisateur montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (38,8%). On retrouve cette forte représentativité pour les 15-24 ans dans le nombre d'utilisateurs de

"deux roues" à moteur tués et des 25-44 ans dans celui des utilisateurs de voitures de tourisme. Pour les cyclistes, on constate un certain équilibre entre les différentes classes d'âge.

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

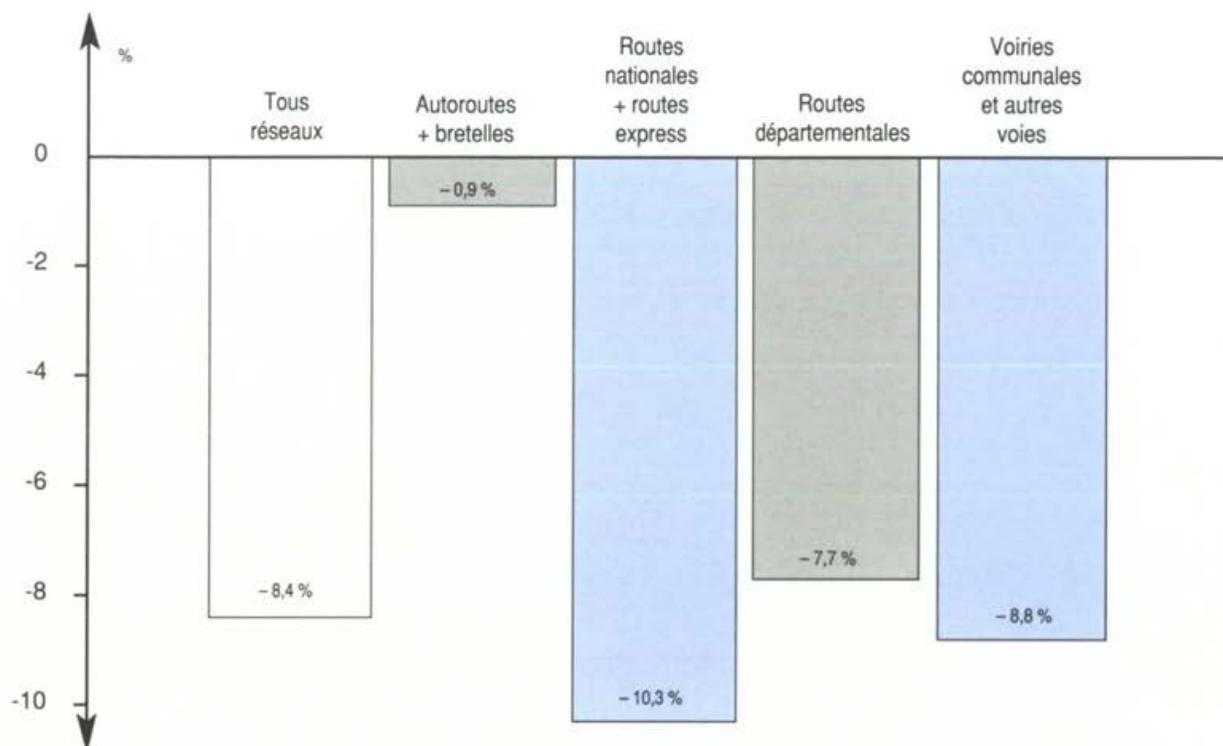
		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes et bretelles	Année 1991	6 259	596	2 014	7 871	9 885	9,5
	Année 1990	6 314	672	2 138	8 146	10 284	10,6
	Différence	- 55	- 76	- 124	- 275	- 399	- 1,1
	Évolution	- 0,9%	- 11,3%	- 5,8%	- 3,4%	- 3,9%	- 10,4%
Routes nationales et routes express	Année 1991	27 841	2 924	10 912	31 001	41 913	10,5
	Année 1990	31 022	3 119	12 326	34 518	46 844	10,1
	Différence	- 3 181	- 195	- 1 414	- 3 517	- 4 931	+ 0,4
	Évolution	- 10,3%	- 6,3%	- 11,5%	- 10,2%	- 10,5%	+ 4,0%
Routes départementales	Année 1991	47 226	4 542	21 119	47 226	68 345	9,6
	Année 1990	51 169	4 831	23 435	51 115	74 550	9,4
	Différence	- 3 943	- 289	- 2 316	- 3 889	- 6 205	+ 0,2
	Évolution	- 7,7%	- 6,0%	- 9,9%	- 7,6%	- 8,3%	+ 2,1%
Voiries communales et autres voies	Année 1991	67 564	1 555	13 074	72 751	85 825	2,3
	Année 1990	74 068	1 667	14 679	79 503	94 182	2,3
	Différence	- 6 504	- 112	- 1 605	- 6 752	- 8 357	*
	Évolution	- 8,8%	- 6,7%	- 10,9%	- 8,5%	- 8,9%	*
Ensemble	Année 1991	148 890	9 617	47 119	158 849	205 968	6,5
	Année 1990	162 573	10 289	52 578	173 282	225 860	6,3
	Différence	- 13 683	- 672	- 5 459	- 14 433	- 19 892	+ 0,2
	Évolution	- 8,4%	- 6,5%	- 10,4%	- 8,3%	- 8,8%	+ 3,2%

En 1991, par rapport à 1990,

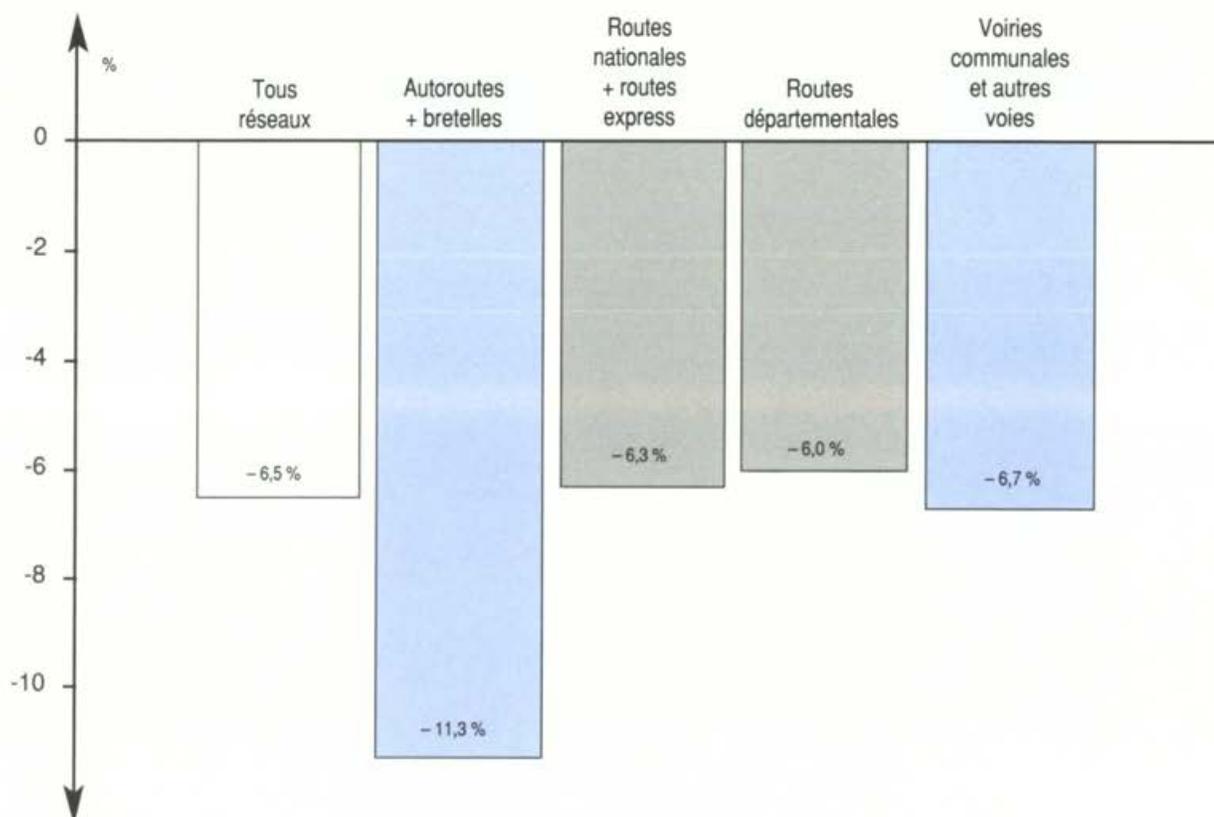
- le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux mais très faiblement sur les autoroutes (- 0,9%). La diminution est plus forte que pour l'ensemble des réseaux (- 8,4%) sur les routes nationales et express (- 10,3%) et sur les voiries communales et autres voies (- 8,8%),
- le nombre de tués diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les autoroutes (- 11,3%). Sur les autres réseaux, la diminution est de l'ordre de 6% et similaire

à celle enregistrée pour l'ensemble des réseaux,

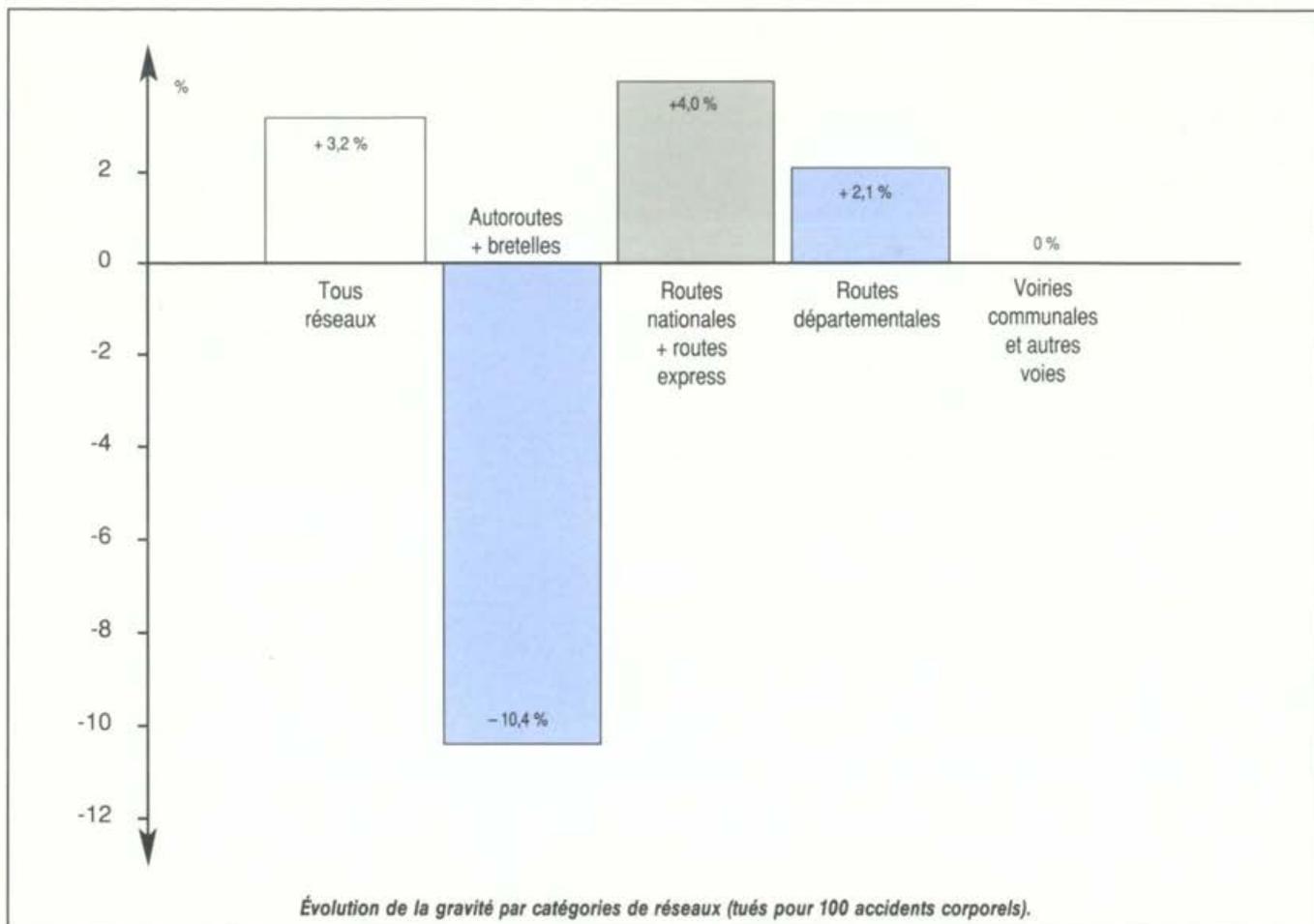
- le nombre de blessés diminue partout mais surtout sur les routes nationales et express (- 10,5%). La diminution la plus faible a été constatée sur les autoroutes (- 3,9%),
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, stable sur les voiries communales et autres voies, augmente sur les routes nationales et express (+ 4,0%) et sur les routes départementales (+ 2,1%) mais diminue fortement sur les autoroutes (- 10,4%).



Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux.



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux.



ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN / RASE CAMPAGNE

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	Année 1991	104 697	3 422	24 066	112 356	136 422	3,3
	Année 1990	115 430	3 629	27 175	123 354	150 529	3,1
	Différence	- 10 733	- 207	- 3 109	- 10 998	- 14 107	+ 0,2
	Évolution	- 9,3%	- 5,7%	- 11,4%	- 8,9%	- 9,4%	+ 6,5%
Rase campagne (2)	Année 1991	44 193	6 195	23 053	46 493	69 546	14,0
	Année 1990	47 143	6 660	25 403	49 928	75 331	14,1
	Différence	- 2 950	- 465	- 2 350	- 3 435	- 5 785	- 0,1
	Évolution	- 6,3%	- 7,0%	- 9,3%	- 6,9%	- 7,7%	- 0,7%
Ensemble	Année 1991	148 890	9 617	47 119	158 849	205 968	6,5
	Année 1990	162 573	10 289	52 578	173 282	225 860	6,3
	Différence	- 13 683	- 672	- 5 459	- 14 433	- 19 892	+ 0,2
	Évolution	- 8,4%	- 6,5%	- 10,4%	- 8,3%	- 8,8%	+ 3,2%

(1) Ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens de Code de la Route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

(2) Reste du réseau situé hors agglomération.

DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Année 1991						
< 2 000 habitants	8 946	773	4 275	7 936	12 211	8,6
2 000 à 5 000 habitants	6 820	424	2 873	6 394	9 267	6,2
5 000 à 20 000 habitants	16 762	757	5 205	16 964	22 169	4,5
20 000 à 50 000 habitants	20 216	520	4 266	22 180	26 446	2,6
50 000 à 100 000 habitants	15 141	330	2 871	16 659	19 530	2,2
100 000 à 200 000 habitants	9 632	206	1 495	10 997	12 492	2,1
> 200 000 habitants	27 180	412	3 081	31 226	34 307	1,5
Rappel milieu urbain	104 697	3 422	24 066	112 356	136 422	3,3
Année 1990						
< 2 000 habitants	9 951	863	4 897	8 826	13 723	8,7
2 000 à 5 000 habitants	7 692	499	3 254	6 976	10 230	6,5
5 000 à 20 000 habitants	18 849	735	5 713	19 108	24 821	3,9
20 000 à 50 000 habitants	22 408	548	4 502	24 811	29 313	2,4
50 000 à 100 000 habitants	16 837	326	3 200	18 514	21 714	1,9
100 000 à 200 000 habitants	9 873	213	1 874	10 949	12 823	2,2
> 200 000 habitants	29 820	445	3 735	34 170	37 905	1,5
Rappel milieu urbain	115 430	3 629	27 175	123 354	150 529	3,1
Évolution 91/90						
< 2 000 habitants	- 10,1%	- 10,4%	- 12,7%	- 10,1%	- 11,0%	- 1,2%
2 000 à 5 000 habitants	- 11,3%	- 15,0%	- 11,7%	- 8,3%	- 9,4%	- 4,6%
5 000 à 20 000 habitants	- 11,1%	+ 3,0%	- 8,9%	- 11,2%	- 10,7%	+ 15,4%
20 000 à 50 000 habitants	- 9,8%	- 5,1%	- 5,2%	- 10,6%	- 9,8%	+ 8,3%
50 000 à 100 000 habitants	- 10,1%	+ 1,2%	- 10,3%	- 10,0%	- 10,1%	+ 15,8%
100 000 à 200 000 habitants	- 2,4%	- 3,3%	- 20,2%	+ 0,4%	- 2,6%	- 4,5%
> 200 000 habitants	- 8,9%	- 7,4%	- 17,5%	- 8,6%	- 9,5%	*
Rappel milieu urbain	- 9,3%	- 5,7%	- 11,4%	- 8,9%	- 9,4%	+ 6,5%

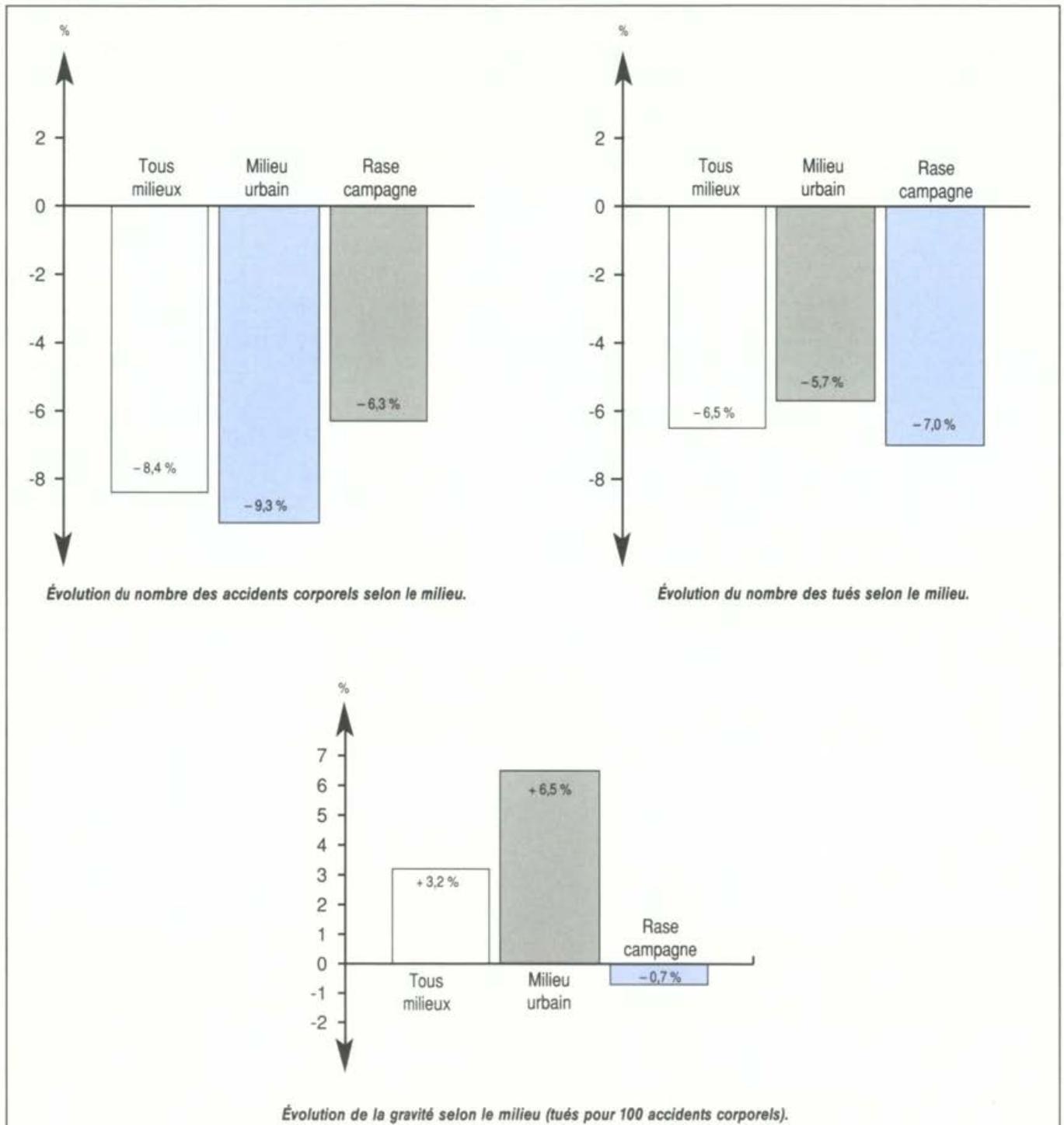
En 1991, par rapport à 1990,
 – les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent plus en milieu urbain qu'en rase campagne mais,
 – le nombre de tués diminue plus en rase campagne (- 7,0%) qu'en milieu urbain (- 5,7%),

– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, en diminution en rase campagne (- 0,7%) augmente en milieu urbain (+ 6,5%).

Si l'on considère le milieu urbain par tailles d'agglomérations, tous les indicateurs sont en diminution sauf pour le nombre de tués dans les villes de 5 000 à

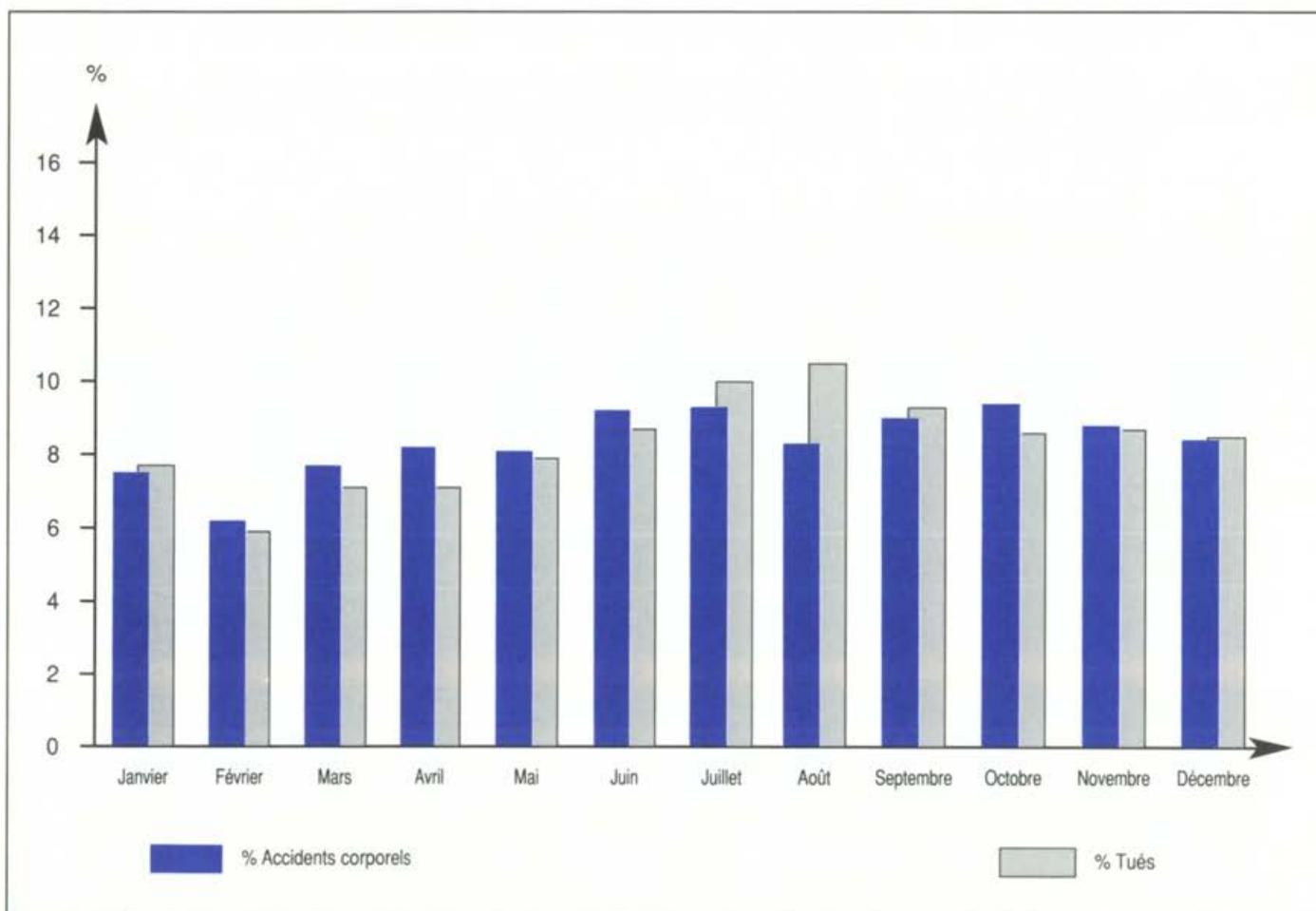
20 000 habitants (+ 3,0 %) et dans celles de 50 000 à 100 000 habitants (+ 1,2 %). Certaines agglomérations ont des bilans plus favorables que ceux enregistrés pour l'ensemble du milieu urbain. C'est le cas des villes de moins de 100 000 habitants

pour le nombre d'accidents corporels, des villes de moins de 5 000 habitants et de plus de 200 000 habitants pour le nombre de tués et de celles de moins de 100 000 habitants et de plus de 200 000 habitants pour le nombre de blessés.



RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE MOIS EN 1991

MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	11 099	7,5	737	7,7
Février	9 196	6,2	572	5,9
Mars	11 494	7,7	683	7,1
Avril	12 212	8,2	678	7,1
Mai	12 112	8,1	762	7,9
Juin	13 696	9,2	835	8,7
Juillet	13 861	9,3	966	10,0
Août	12 359	8,3	1 006	10,5
Septembre	13 334	9,0	895	9,3
Octobre	13 952	9,4	828	8,6
Novembre	13 126	8,8	839	8,7
Décembre	12 449	8,4	816	8,5
Ensemble	148 890	100,0	9 617	100,0

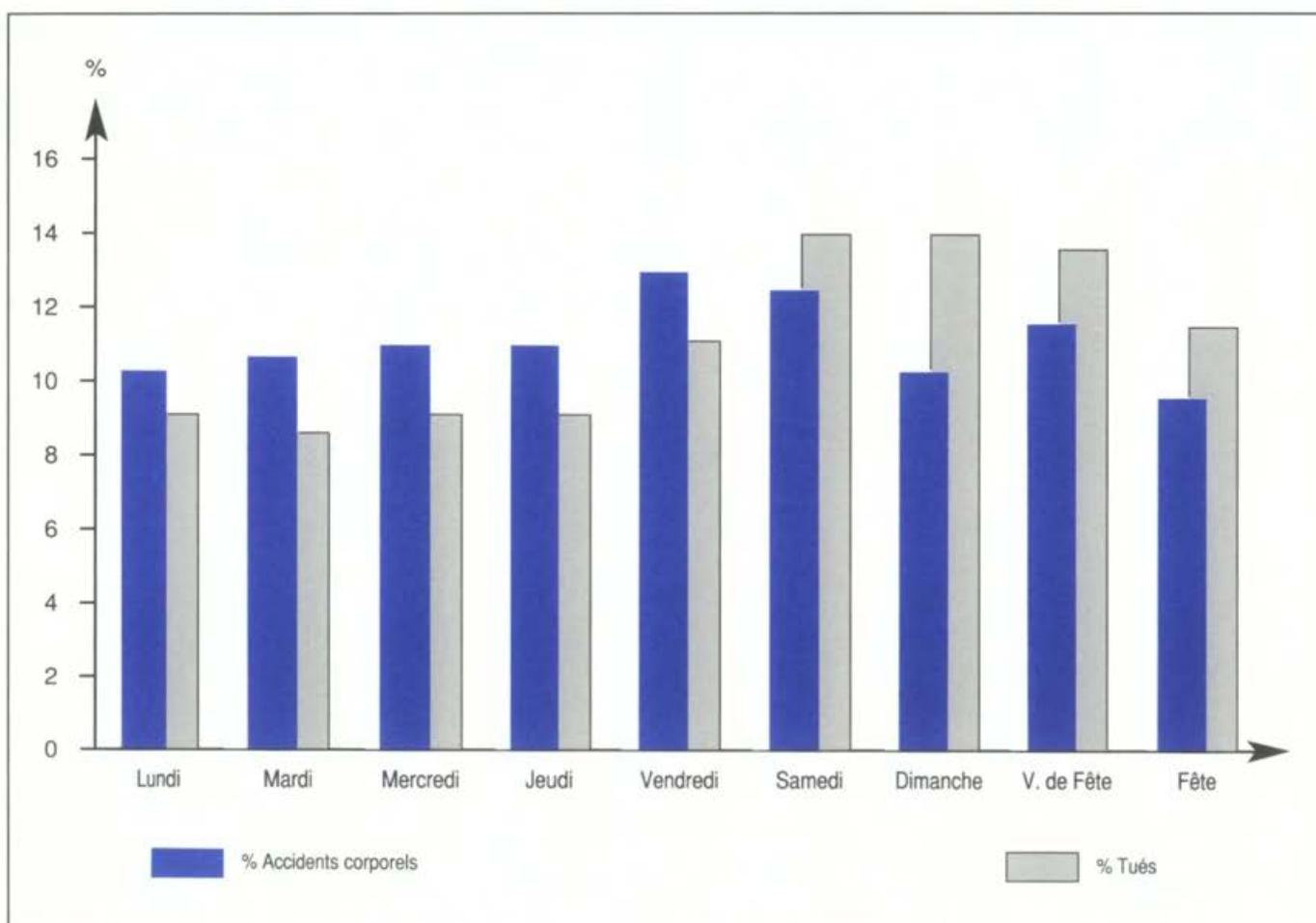


D'une manière générale, les mois d'été se caractérisent par une augmentation de l'accidentologie. En 1991, on constate une augmentation de la gravité

des accidents (nombre de tués pour 100 accidents corporels) au mois de juillet et surtout au mois d'août.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1991

JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	nombre	nombre moyen journalier	%
Lundi	49	18324	374	10,3	1100	22	9,1
Mardi	48	18660	389	10,7	1021	21	8,6
Mercredi	48	19156	399	11,0	1041	22	9,1
Jeudi	49	19552	399	11,0	1086	22	9,1
Vendredi	51	24101	473	13,0	1384	27	11,1
Samedi	49	22332	456	12,5	1656	34	14,0
Dimanche	48	18015	375	10,3	1633	34	14,0
Veille de fête	10	4207	421	11,6	332	33	13,6
Fête	13	4537	349	9,6	362	28	11,5
Indéterminé		6			2		
Ensemble	365	148890	408	100,0	9617	26	100,0



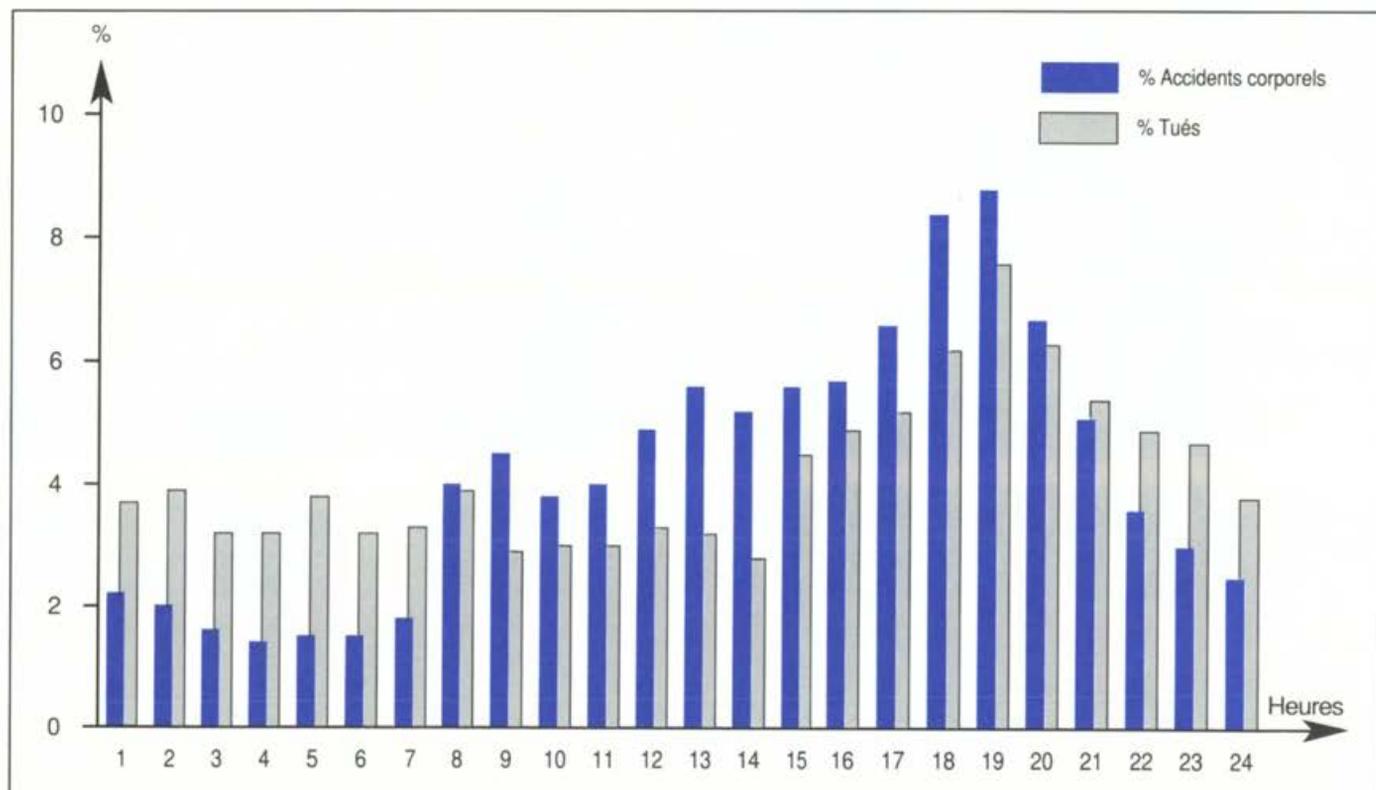
Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :

– les vendredis et les samedis pour les accidents corporels,

– les samedis, dimanches et vendredis pour les tués avec des coefficients multiplicateurs qui varient de 1,2 à 1,6 par rapport aux autres jours de la semaine. On peut noter aussi le caractère très meurtrier des veilles de fête et jours de fête.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON L'HEURE EN 1991

HEURES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0 - 1 heure	3 256	2,2	359	3,7
1 - 2 heures	2 951	2,0	379	3,9
2 - 3 heures	2 399	1,6	310	3,2
3 - 4 heures	2 075	1,4	303	3,2
4 - 5 heures	2 299	1,5	362	3,8
5 - 6 heures	2 286	1,5	303	3,2
6 - 7 heures	2 662	1,8	321	3,3
7 - 8 heures	6 015	4,0	371	3,9
8 - 9 heures	6 769	4,5	276	2,9
9 - 10 heures	5 640	3,8	293	3,0
10 - 11 heures	5 891	4,0	290	3,0
11 - 12 heures	7 269	4,9	322	3,3
12 - 13 heures	8 272	5,6	309	3,2
13 - 14 heures	7 799	5,2	274	2,8
14 - 15 heures	8 352	5,6	437	4,5
15 - 16 heures	8 562	5,7	474	4,9
16 - 17 heures	9 761	6,6	501	5,2
17 - 18 heures	12 444	8,4	594	6,2
18 - 19 heures	13 099	8,8	729	7,6
19 - 20 heures	9 927	6,7	602	6,3
20 - 21 heures	7 589	5,1	523	5,4
21 - 22 heures	5 312	3,6	570	4,9
22 - 23 heures	4 487	3,0	451	4,7
23 - 24 heures	3 771	2,5	363	3,8
Indéterminée	3		1	
Ensemble	148 890	100,0	9 617	100,0



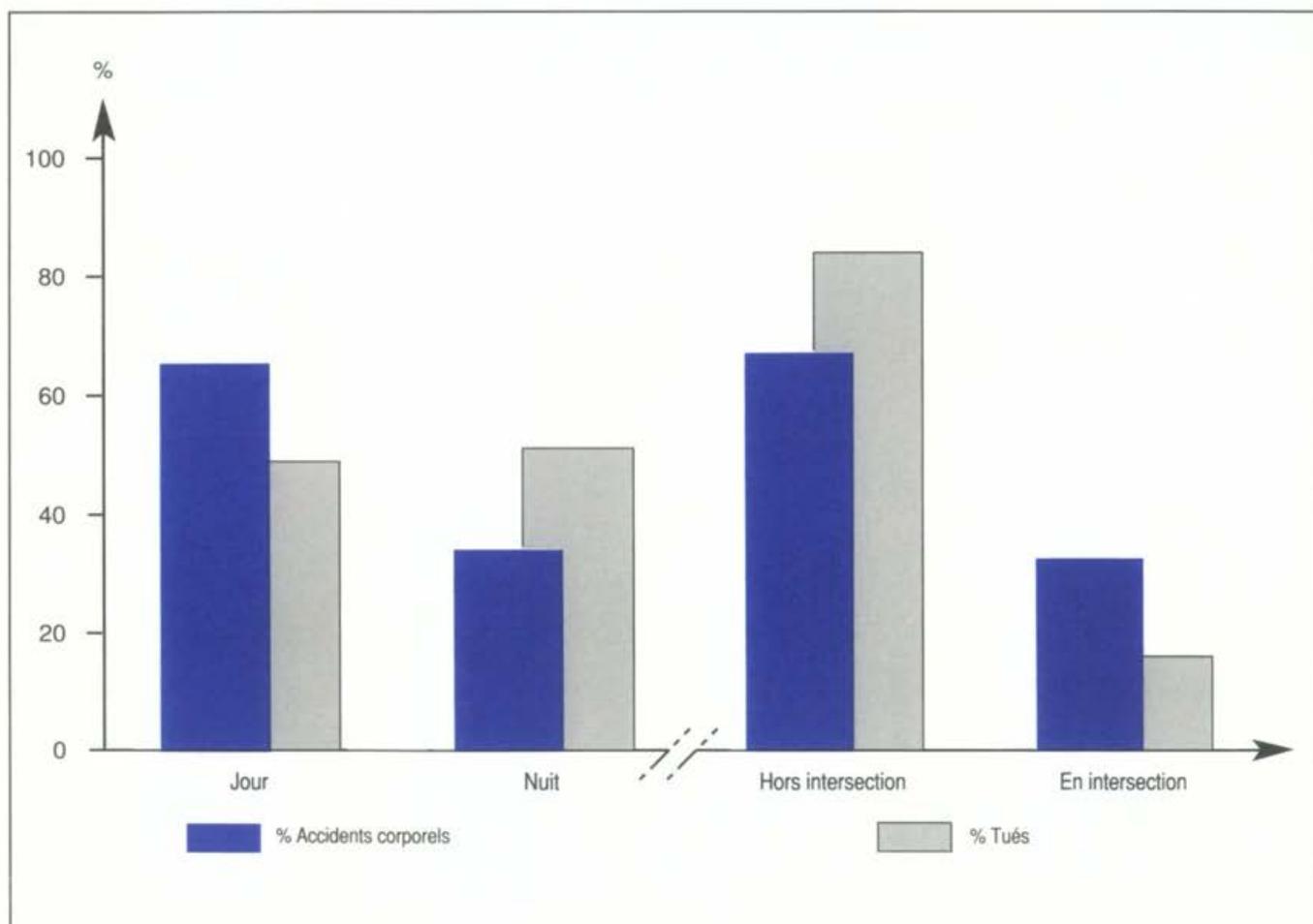
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 70 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (30 % du total), ils sont en contrepartie plus graves puisqu'ils représentent en effet 47 % du total des tués.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LES CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT ET LA PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION EN 1991

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	nombre	%	nombre	%
Jour	97 882	65,7	4 701	48,9
Nuit	51 008	34,3	4 916	51,1
Ensemble	148 890	100,0	9 617	100,0

PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	nombre	%	nombre	%
Hors intersection	100 186	67,3	8 082	84,0
En intersection	48 704	32,7	1 535	16,0
Ensemble	148 890	100,0	9 617	100,0

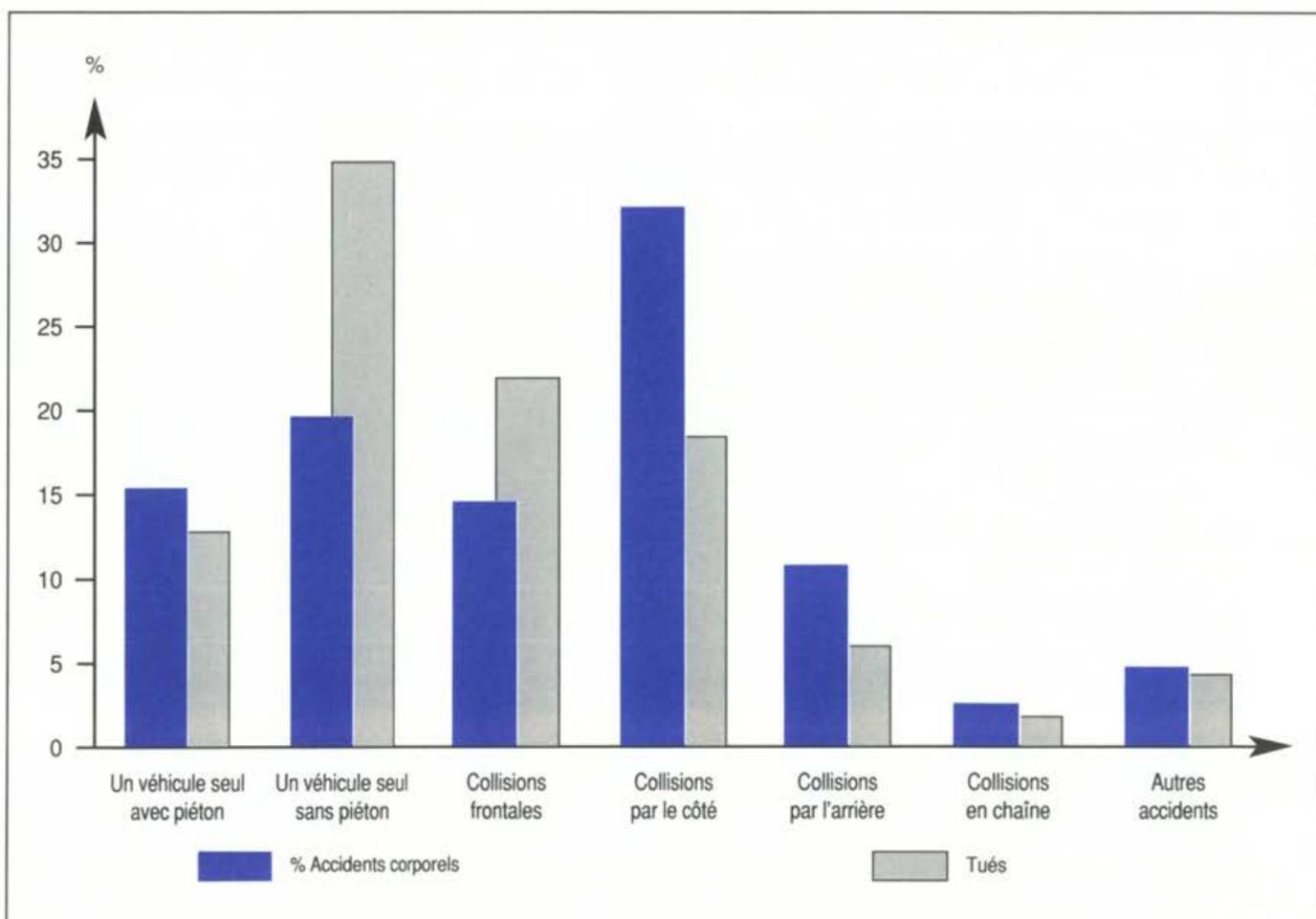


Un tiers des accidents corporels ont lieu la nuit et représentent la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que s'ils sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves.

Un tiers des accidents corporels ont lieu en intersection mais ils n'occasionnent que 16% du nombre de tués, ils sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE TYPE D'ACCIDENT EN 1991

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	nombre	%	nombre	%
Un véhicule seul avec piéton	22 929	15,4	1 228	12,8
Un véhicule seul sans piéton	29 184	19,6	3 349	34,8
Deux véhicules et plus, collisions :				
– frontale	21 796	14,6	2 104	21,9
– par le côté	47 798	32,1	1 772	18,4
– par l'arrière	16 132	10,8	576	6,0
– en chaîne	3 838	2,6	170	1,8
Autres accidents	7 213	4,8	418	4,3
Tous accidents	148 890	100,0	9 617	100,0



6 accidents corporels sur 10 sont la conséquence de la collision de 2 véhicules ou plus.

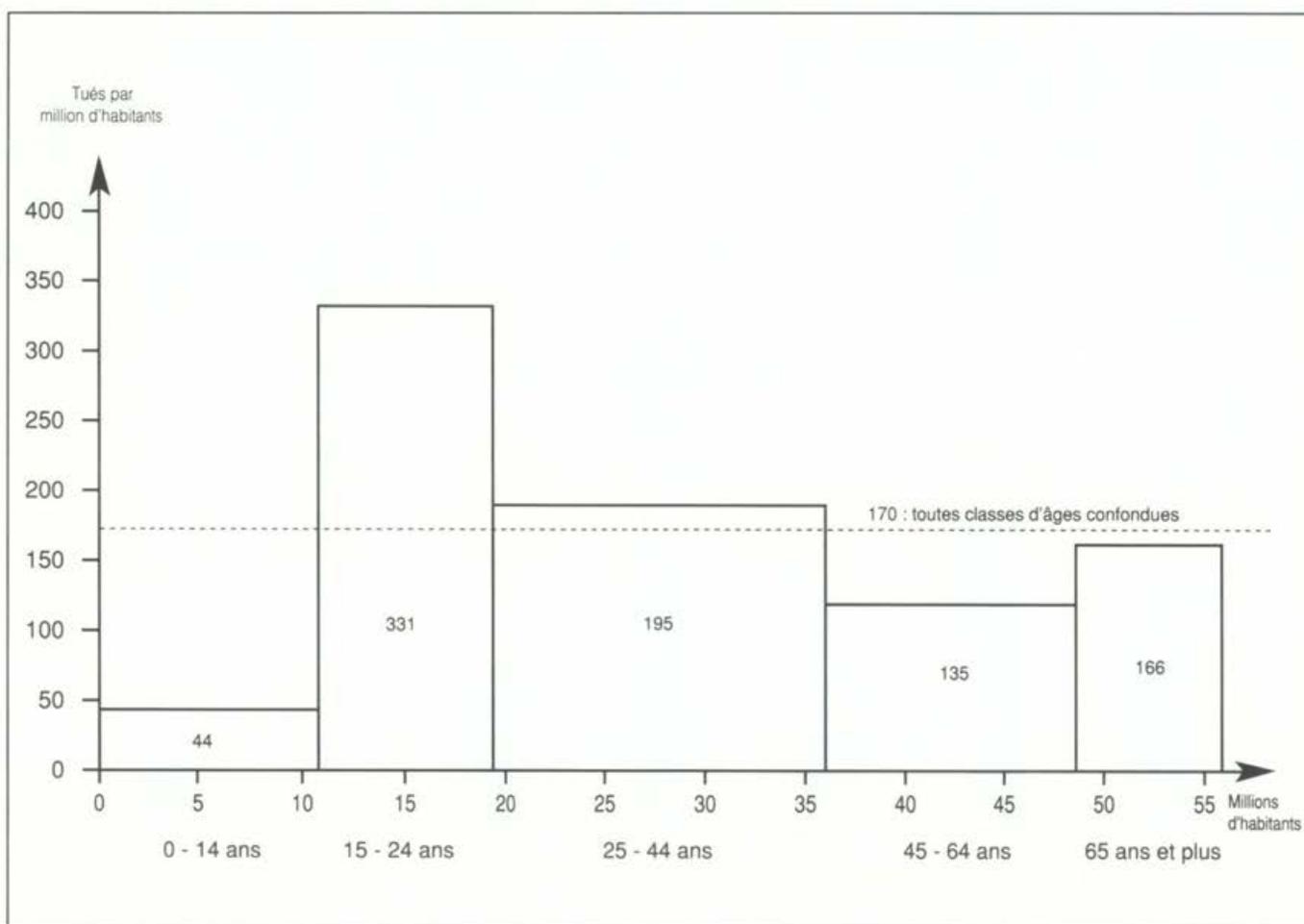
2 accidents corporels sur 10 se produisent sans tiers en cause (véhicule seul).

Au plan de la gravité, les accidents les plus graves sont dans l'ordre :

- les accidents sans tiers en cause qui occasionnent près d'un tué sur trois,
- les collisions frontales, près d'un tué sur cinq.

TAUX DE TUÉS PAR ÂGE RAPPORTÉS À LA POPULATION EN 1991

CLASSES D'ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-1991)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	463	10 593 284	44
15 - 24 ans	2 726	8 240 029	331
25 - 44 ans	3 337	17 082 697	195
45 - 64 ans	1 620	12 010 572	135
65 ans et plus	1 427	8 609 593	166
Indéterminé	44		
Ensemble	9 617	56 536 175	170



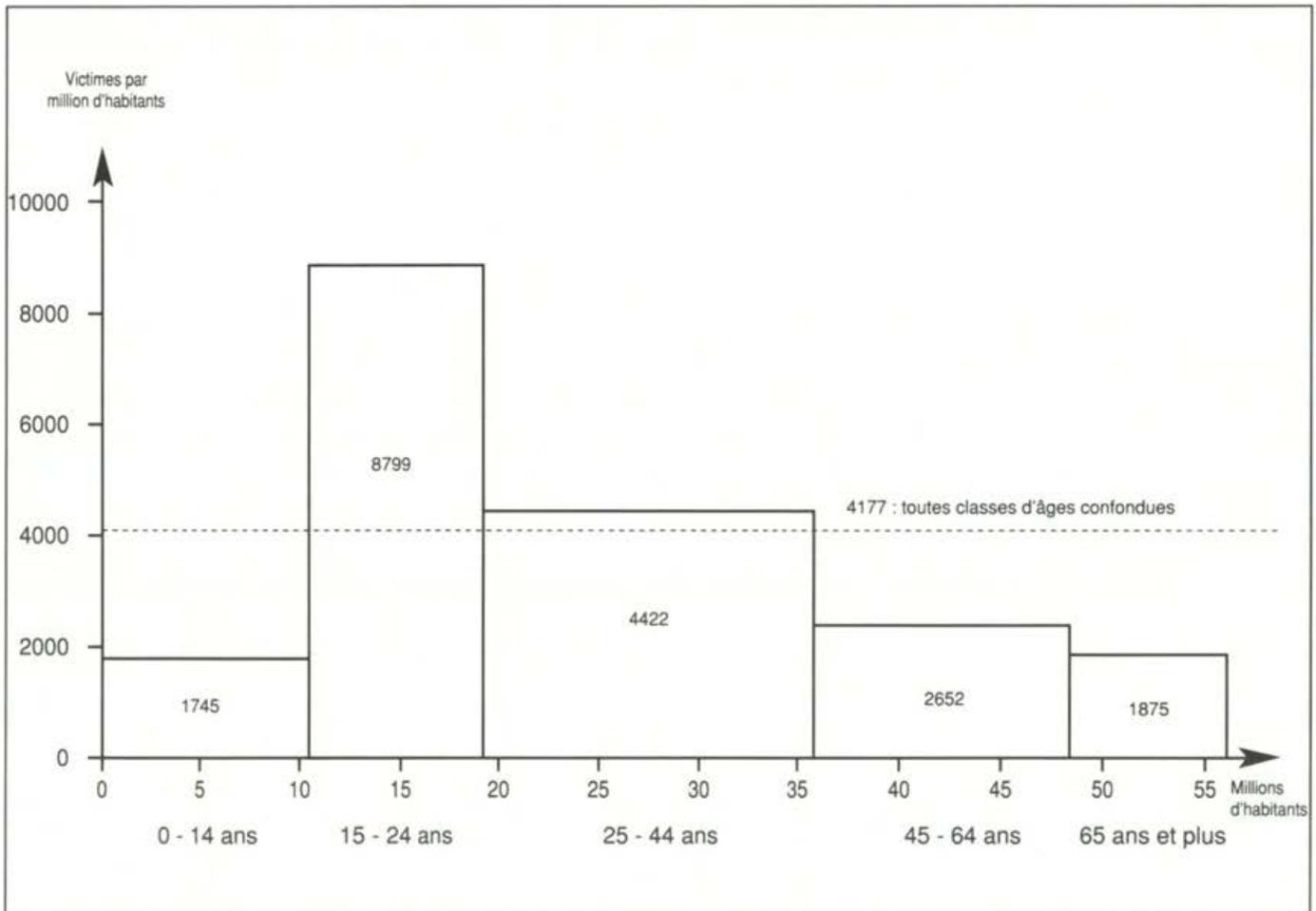
Par classe d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe 15 - 24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque près de deux fois plus fort

que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque quatre fois plus faible que la moyenne.

TAUX DE VICTIMES PAR ÂGE RAPPORTÉS À LA POPULATION EN 1991

CLASSES D'ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (au 1-1-1991)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	18 489	10 593 284	1 745
15 - 24 ans	72 507	8 240 029	8 799
25 - 44 ans	75 534	17 082 697	4 422
45 - 64 ans	31 855	12 010 572	2 652
65 ans et plus	16 147	8 609 593	1 875
Indéterminé	1 053	-	-
Ensemble	215 585	56 536 175	4 177

(1) Victimes = tués + blessés.



Par classe d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe 15 - 24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque deux fois plus fort que la

moyenne ; les classes des moins de 15 ans et des 65 ans et plus étant de très loin les moins exposées avec un facteur de risque plus de deux fois plus faible que la moyenne.

Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 1991

Afin de calculer le sur ou sous-risque des usagers de véhicules, il faudrait connaître le taux d'occupation moyen des véhicules. A défaut, dans les quatre pages

suivantes, il s'agit donc du sur ou sous-risque des véhicules et non de celui des usagers.

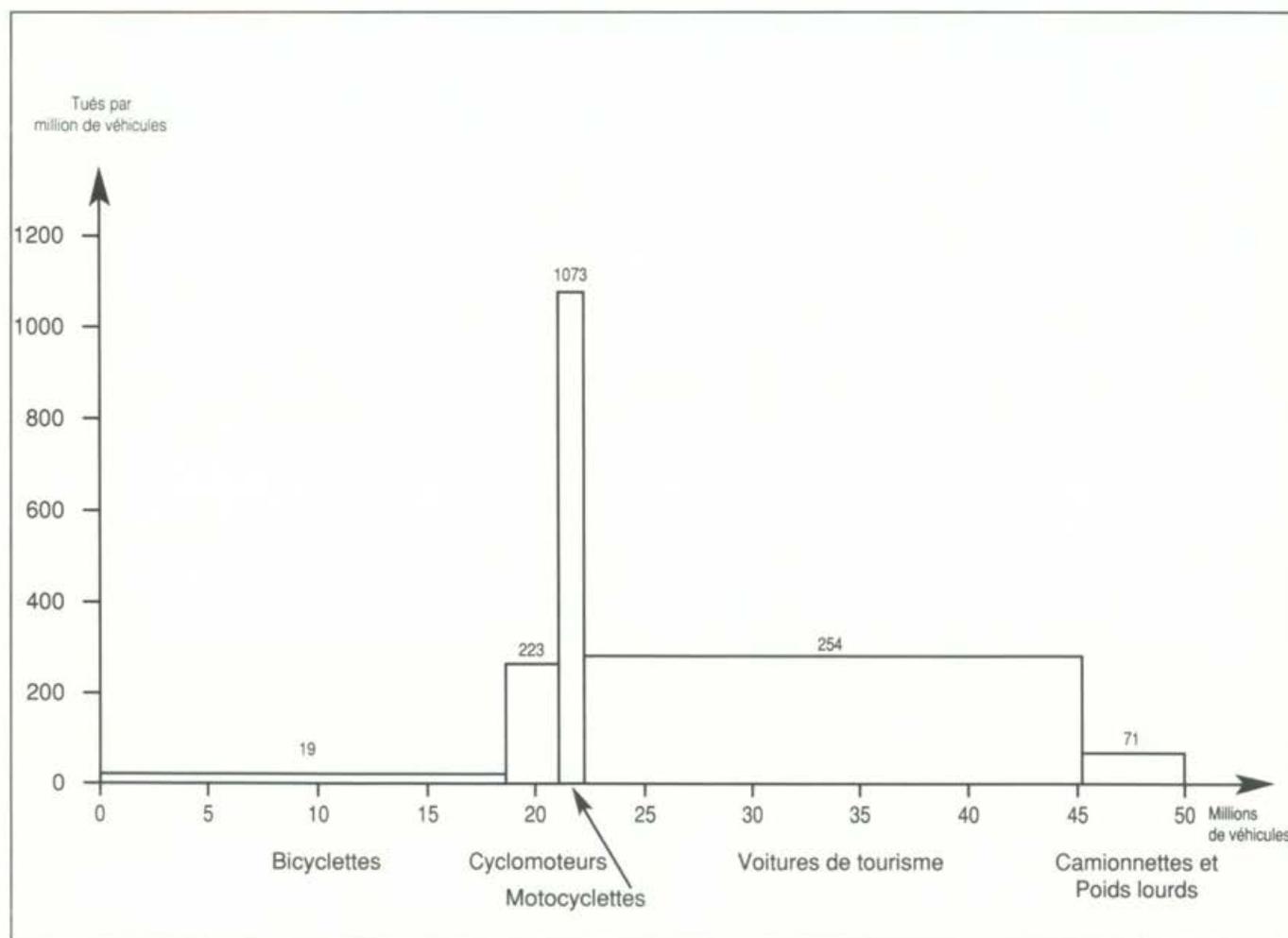
VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	364	19 000 000	19
Cyclomoteurs	504	2 265 000	223
Motocyclettes	980	913 000	1 073
Voitures de tourisme	5 992	23 550 000	254
Camionnettes et poids lourds	342	4 840 000	71
Transports en commun	29	70 000	(4)

(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.

(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance Domage.

(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la "faiblesse" des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.



A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1991 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,2) et un sous-risque des camionnettes et des poids lourds (division par un facteur 3,6).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1991

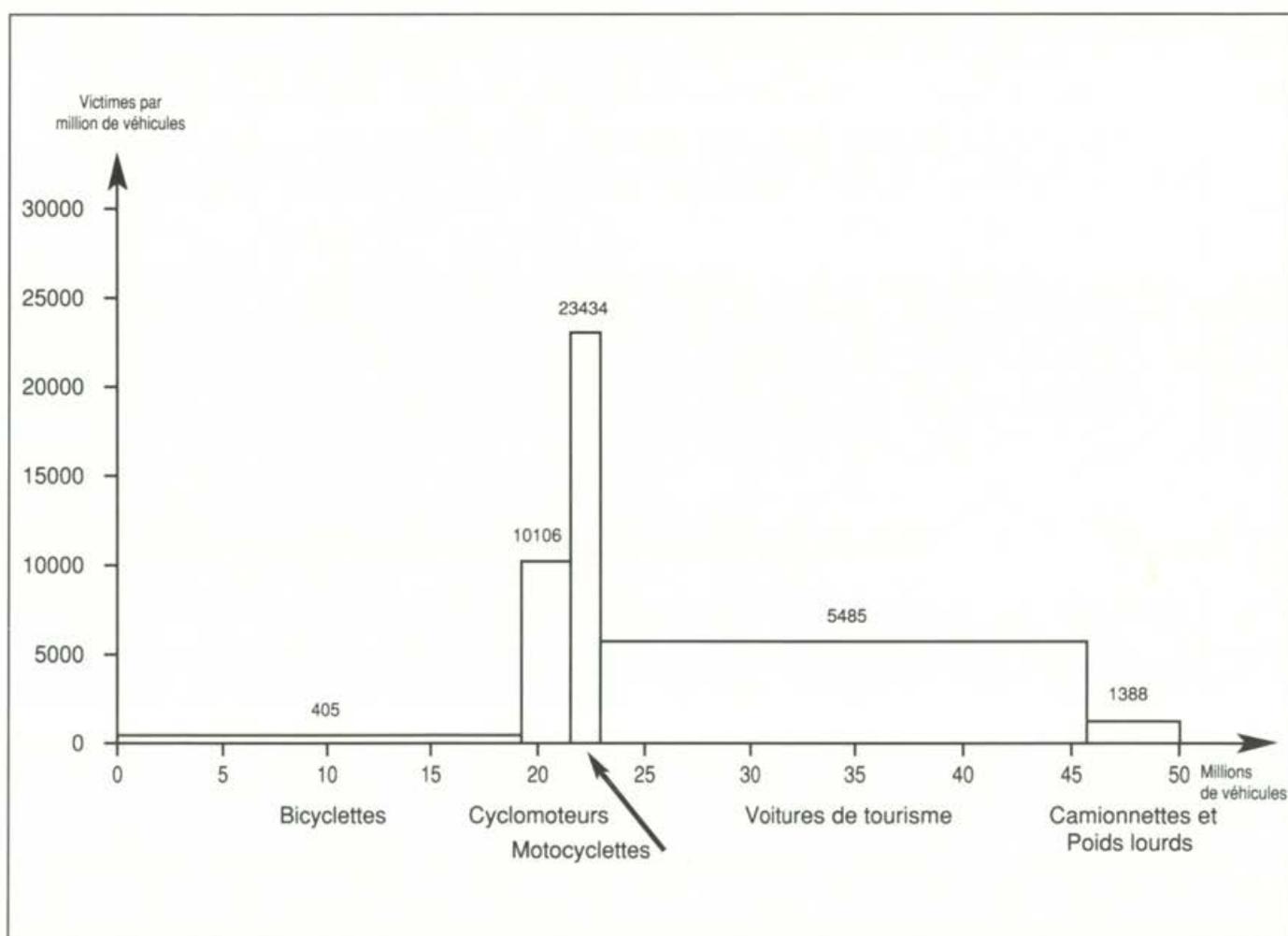
VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	7 696	19 000 000	405
Cyclomoteurs	22 890	2 265 000	10 106
Motocyclettes	21 395	913 000	23 434
Voitures de tourisme	129 160	23 550 000	5 485
Camionnettes et poids lourds	6 719	4 840 000	1 388
Transports en commun	1 250	70 000	(4)

(1) Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules.

(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.



A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1991 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc. Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un

sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 1,8) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,3). En revanche, les véhicules utilitaires présentent un sous-risque (division par un facteur 4).

TAUX DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1991

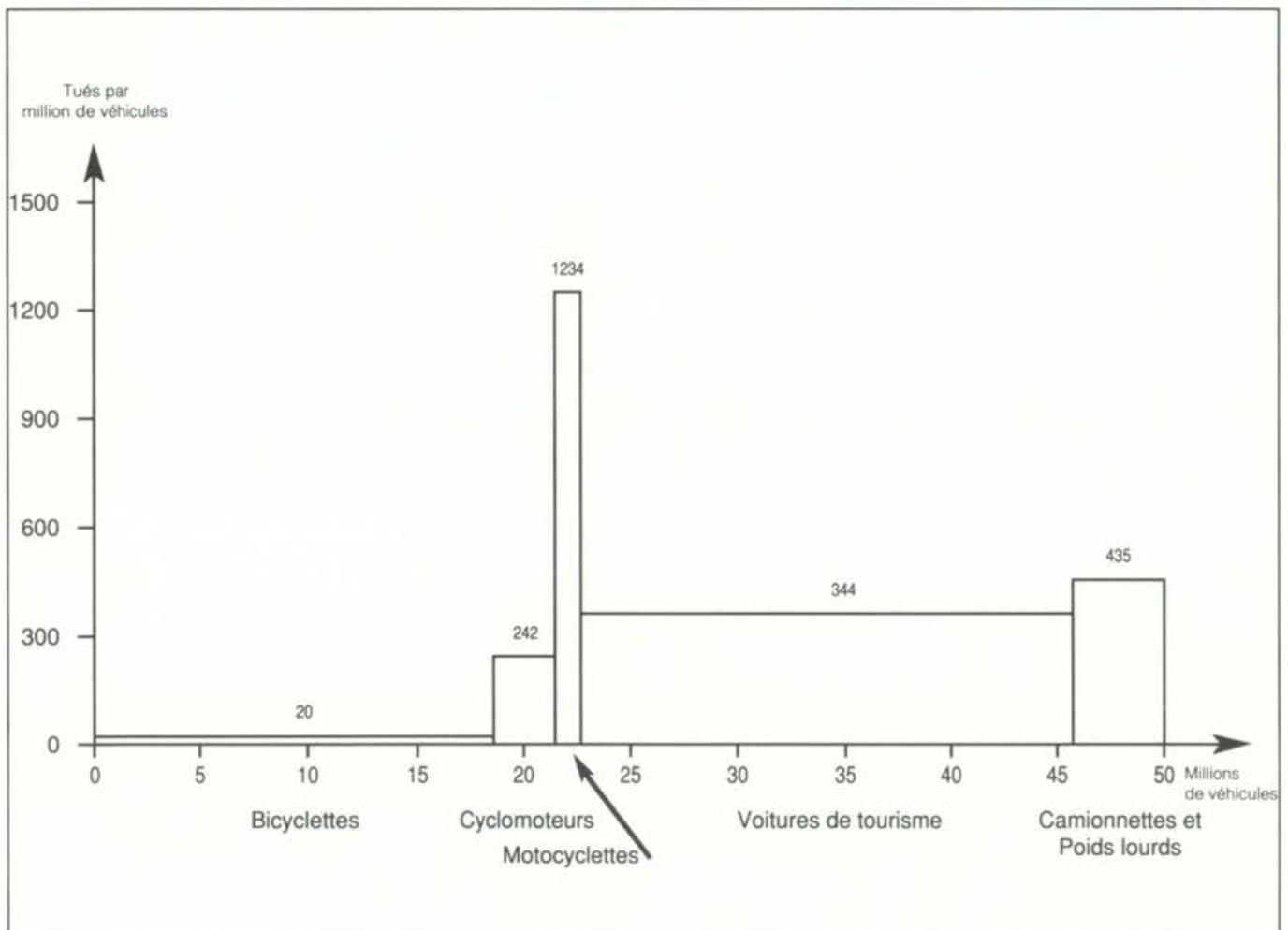
VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2)	TUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	386	19 000 000	20
Cyclomoteurs	549	2 265 000	242
Motocyclettes	1 127	913 000	1 234
Voitures de tourisme	8 093	23 550 000	344
Camionnettes et poids lourds	2 107	4 840 000	435
Transports en commun	136	70 000	(4)

(1) Tués en et hors des véhicules impliqués.

(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.



A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1991 par catégories d'usagers, le nombre de tués, dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée, a été ramené au parc. Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un

sur-risque des usagers de camionnettes et de poids lourds (multiplication par un facteur 1,3) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,6). En revanche, les cyclomoteurs présentent un léger sous-risque (division par un facteur 1,4).

TAUX DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1991

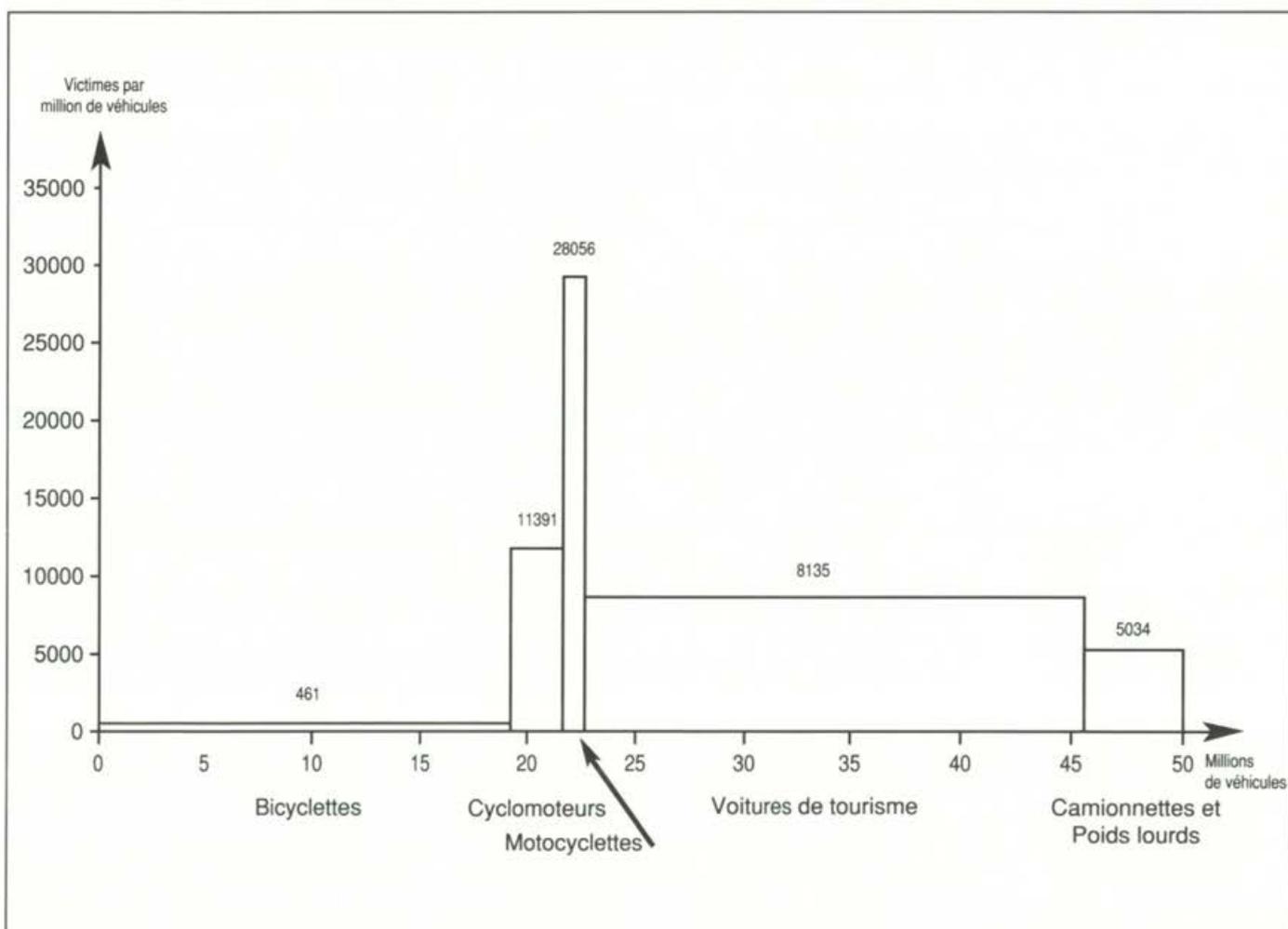
VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2)	VICTIMES DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	8 751	19 000 000	461
Cyclomoteurs	25 801	2 265 000	11 391
Motocyclettes	25 615	913 000	28 056
Voitures de tourisme	191 576	23 550 000	8 135
Camionnettes et poids lourds	24 366	4 840 000	5 034
Transports en commun	3 594	70 000	(4)

(1) Victimes (tués + blessés) en et hors des véhicules impliqués.

(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.



A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1991 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée, a été ramené au parc. Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un

sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 1,4) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,4). En revanche, les camionnettes et les poids lourds présentent un sous-risque (division par un facteur 1,6).

4

LES COMPARAISONS

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENT

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans doubles comptes		Nombre	Évolution 91/90 en %	Nombre	Évolution 91/90 en %	Nombre	Évolution 91/90 en %
Ain	471	274	1 277	+ 3,4	125	+ 7,8	1 869	+ 7,2
Aisne	537	309	1 048	- 7,3	104	- 3,7	1 520	- 6,7
Allier	358	216	960	- 12,5	91	+ 8,3	1 356	- 10,8
Alpes-de-Haute-Provence	131	69	371	- 11,0	25	- 34,2	583	- 12,2
Hautes-Alpes	113	61	291	- 5,5	26	- 31,6	467	- 12,4
Alpes-Maritimes	972	919	5 763	- 1,9	145	*	7 583	- 2,3
Ardèche	278	140	557	- 11,3	48	- 4,0	778	- 17,7
Ardennes	296	184	555	- 14,7	36	- 29,4	791	- 15,9
Ariège	137	61	280	- 2,1	24	- 14,3	426	- 6,4
Aube	289	172	860	- 15,0	66	- 7,0	1 174	- 10,7
Aude	299	163	773	- 7,2	110	+ 1,9	1 112	- 4,8
Aveyron	270	118	551	- 6,6	50	- 12,3	839	- 4,2
Bouches-du-Rhône	1 760	1 697	8 319	- 0,6	312	- 5,7	11 312	- 3,7
Calvados	619	384	1 416	- 10,3	121	- 4,0	1 994	- 9,4
Cantal	159	57	282	- 15,1	18	- 43,8	405	- 15,4
Charente	342	160	777	- 7,3	75	- 1,3	1 135	- 8,8
Charente-Maritime	527	280	1 533	+ 0,5	153	- 5,6	2 176	- 2,2
Cher	322	189	753	- 16,6	59	- 4,8	1 073	- 16,8
Corrèze	238	118	684	- 7,3	51	+ 30,8	880	- 15,7
Corse-du-Sud	119	75	760	- 2,7	20	- 39,4	1 145	+ 2,3
Haute-Corse	132	71	584	- 10,6	39	+ 44,4	894	- 11,6
Côte-d'Or	494	321	1 360	- 18,4	118	+ 16,8	1 908	- 16,8
Côtes-d'Armor	538	245	722	- 10,4	108	+ 13,7	996	- 10,4
Creuse	131	31	310	- 20,7	26	- 29,7	450	- 29,4
Dordogne	387	167	1 080	- 13,3	81	- 3,6	1 535	- 11,1
Doubs	485	321	1 294	- 7,4	80	- 27,3	1 798	- 6,3
Drôme	414	276	1 243	- 18,7	113	+ 9,7	1 880	- 15,6
Eure	514	275	1 368	- 14,2	116	*	2 013	- 17,1
Eure-et-Loir	396	246	1 108	- 5,2	124	*	1 640	- 3,0
Finistère	839	537	1 331	- 8,5	147	- 0,7	1 746	- 12,2
Gard	585	432	1 818	- 10,2	162	- 3,6	2 588	- 14,2
Haute-Garonne	926	739	3 206	- 3,1	186	- 3,1	4 326	- 2,8
Gers	175	62	461	- 9,1	61	- 17,6	631	- 11,1
Gironde	1 214	925	4 096	- 8,7	213	- 15,5	5 862	- 8,6
Hérault	795	644	2 032	- 9,3	202	+ 9,2	2 924	- 9,1
Ille-et-Vilaine	799	498	1 611	- 18,1	124	- 10,1	2 206	- 14,2
Indre	238	130	447	- 15,7	47	- 20,3	636	- 13,4
Indre-et-Loire	529	382	1 439	- 5,1	118	+ 20,4	2 033	- 6,2
Isère	1 017	772	1 734	- 4,7	188	- 2,1	2 608	- 5,4
Jura	249	114	538	+ 2,5	58	- 15,9	799	- 0,6
Landes	311	156	1 041	+ 0,2	122	- 18,7	1 502	- 0,4
Loir-et-Cher	306	166	852	- 9,8	79	- 16,8	1 214	- 13,2
Loire	747	595	1 605	- 22,6	87	- 29,3	2 292	- 18,7
Haute-Loire	207	104	441	- 6,4	44	- 2,2	643	- 9,9
Loire-Atlantique	1 052	793	2 219	- 14,8	198	- 6,2	3 050	- 13,2
Loiret	581	423	1 655	- 2,7	157	- 9,8	2 330	- 4,4
Lot	156	53	403	- 27,0	26	- 45,8	607	- 24,9
Lot-et-Garonne	306	184	859	- 9,6	72	- 15,3	1 229	- 12,2

(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).

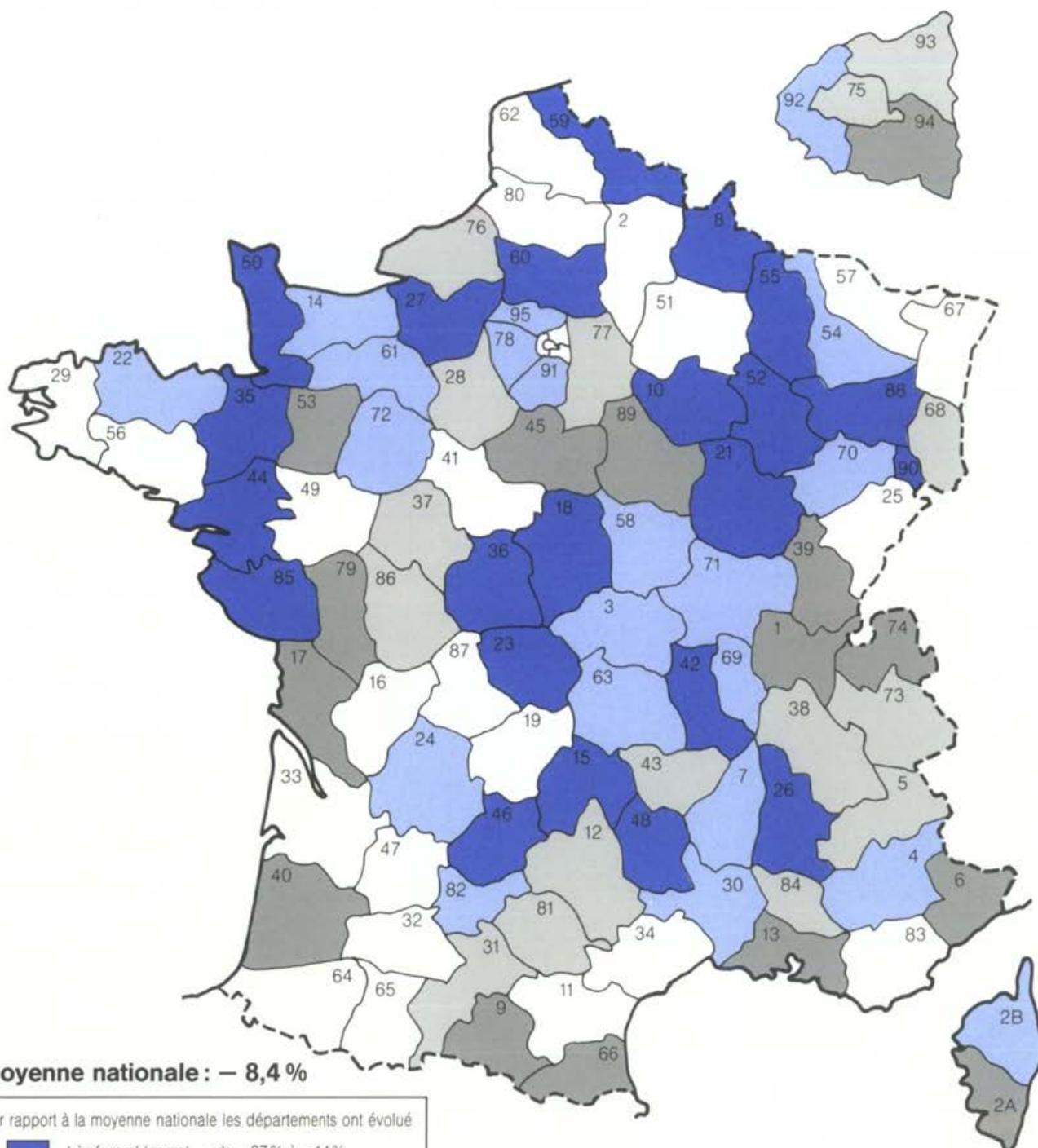
En bleu : départements dont le nombre d'accidents corporels évolue mieux que la moyenne nationale.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENT

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans doubles comptes		Nombre	Évolution 91/90 en %	Nombre	Évolution 91/90 en %	Nombre	Évolution 91/90 en %
Lozère	73	25	220	- 16,7	18	+ 125,0	316	- 24,9
Maine-et-Loire	706	430	1 223	- 7,6	85	- 7,6	1 739	- 12,3
Manche	480	227	1 004	- 16,3	98	+ 12,6	1 341	- 20,4
Marne	558	384	1 393	- 7,4	118	- 19,7	2 047	- 4,9
Haute-Marne	204	100	499	- 25,1	42	- 25,0	696	- 27,7
Mayenne	278	131	454	- 1,3	51	+ 13,3	630	- 0,6
Meurthe-et-Moselle	712	555	1 725	- 10,6	98	- 10,9	2 315	- 12,1
Meuse	196	90	462	- 15,5	43	- 21,8	662	- 17,0
Morbihan	620	322	805	- 8,2	123	- 0,8	1 099	- 14,6
Moselle	1 012	752	1 944	- 8,2	128	- 0,8	2 710	- 6,2
Nièvre	233	125	596	- 10,8	51	- 8,9	850	- 5,7
Nord	2 533	2 263	4 136	- 14,7	204	- 14,6	5 613	- 13,9
Oise	726	476	1 378	- 14,2	157	- 13,7	2 005	- 12,3
Orne	293	129	538	- 11,1	58	- 21,6	784	- 14,9
Pas-de-Calais	1 434	1 154	2 576	- 7,6	169	- 2,3	3 613	- 6,9
Puy-de-Dôme	598	397	1 769	- 13,7	95	- 6,9	2 535	- 9,5
Pyrénées-Atlantiques	579	400	1 590	- 7,6	103	- 1,9	2 153	- 7,6
Hautes-Pyrénées	225	133	749	- 9,8	53	+ 47,2	1 081	- 6,5
Pyrénées-Orientales	364	284	1 083	+ 3,0	76	- 18,3	1 518	+ 1,0
Bas-Rhin	953	690	2 022	- 8,1	118	- 29,8	2 615	- 8,6
Haut-Rhin	671	513	1 426	- 4,0	100	- 2,9	1 978	- 2,7
Rhône	1 509	1 382	3 976	- 12,9	158	- 21,4	5 601	- 14,4
Haute-Saône	230	96	437	- 12,2	60	+ 22,4	651	- 12,0
Saône-et-Loire	560	331	1 476	- 11,9	144	- 10,6	2 120	- 14,2
Sarthe	514	310	1 226	- 11,4	83	- 26,5	1 709	- 8,1
Savoie	348	231	863	- 6,9	80	- 9,1	1 198	- 9,6
Haute-Savoie	569	420	1 403	+ 0,1	115	- 20,7	1 923	- 3,3
Paris	2 152	2 152	10 074	- 5,6	107	- 0,9	12 266	- 6,4
Seine-Maritime	1 224	920	3 509	- 5,7	183	+ 1,1	4 754	- 7,5
Seine-et-Marne	1 079	867	2 977	- 5,8	274	+ 11,4	4 449	- 5,6
Yvelines	1 308	1 219	3 357	- 10,0	135	- 19,6	4 558	- 10,3
Deux-Sèvres	346	169	823	- 0,4	67	- 13,0	1 177	- 0,6
Somme	548	318	1 439	- 9,5	133	*	2 064	- 10,8
Tarn	343	215	916	- 6,9	88	- 3,3	1 339	- 5,1
Tarn-et-Garonne	200	100	716	- 11,2	48	- 40,7	1 016	- 11,2
Var	816	709	3 402	- 7,8	194	+ 17,6	4 761	- 4,5
Vaucluse	467	368	1 362	- 4,7	104	- 8,8	1 972	- 3,7
Vendée	509	248	969	- 16,2	134	+ 9,8	1 398	- 16,2
Vienne	380	202	988	- 3,3	60	- 32,6	1 444	+ 4,9
Haute-Vienne	354	222	751	- 8,1	68	+ 6,3	1 110	- 6,6
Vosges	386	264	815	- 14,7	76	- 17,4	1 180	- 18,3
Yonne	323	146	908	- 1,5	108	- 4,4	1 342	- 3,0
Territoire-de-Belfort	134	106	353	- 25,8	25	*	467	- 19,9
Essonne	1 085	1 034	2 262	- 13,5	117	- 4,1	3 151	- 13,1
Hauts-de-Seine	1 392	1 392	3 142	- 11,0	70	+ 7,7	4 001	- 9,8
Seine-Saint-Denis	1 381	1 381	3 840	- 4,6	75	*	4 944	- 4,6
Val-de-Marne	1 215	1 215	2 490	- 0,4	81	+ 26,6	3 243	- 6,2
Val-d'Oise	1 050	999	2 157	- 12,7	87	- 8,4	2 872	- 16,9

(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).
En bleu : départements dont le nombre d'accidents corporels évolue mieux que la moyenne nationale.

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1991 PAR RAPPORT À 1990



Au niveau des accidents corporels, il est possible d'identifier 22 départements qui évoluent très favorablement et 15 qui évoluent très défavorablement. De cet ensemble, on retiendra ceux qui, entre 1990 et 1989, se situaient dans la même catégorie. Ainsi la tendance d'une évolution très favorable se confirme pour le Cantal, la Creuse, la Drôme, l'Eure, l'Île-et-Vilaine, la Meuse, le Nord, l'Oise et les Vosges.

Pour les départements dont les évolutions 1991/1990 et 1990/1989 sont très défavorables par rapport à la moyenne nationale, on relève : l'Ain, les Alpes-Maritimes, la Charente-Maritime, la Corse du Sud, les Landes, le Loiret, la Haute-Savoie, l'Yonne en notant toutefois les progrès enregistrés par la Corse-du-Sud, le Loiret et l'Yonne qui passent respectivement de + 11,3 % à - 2,7 % ; de + 10,3 % à - 2,7 % et de + 7,1 % à - 1,5 %.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991
DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER						
Guadeloupe	934	844	100	98	1 298	1 192
Martinique	803	757	58	57	1 203	1 154
Guyane	387	468	43	51	512	317
Réunion	1 175	1 166	89	103	1 628	1 666

Source : D.D.E. des départements concernés.

Sur les quatre départements d'Outre-Mer, deux enregistrent une amélioration de tous les indicateurs d'insécurité : la Guadeloupe et la Martinique. Pour la Réunion, si le nombre d'accidents corporels diminue, les nombres de tués et de blessés

sont en augmentation et pour la Guyane, tous les indicateurs sont en augmentation. Il faut toutefois rester prudent dans l'interprétation de l'évolution du nombre de tués, les valeurs étant relativement faibles.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION TOTALE (en milliers) sans doubles comptes	POPULATION URBAINE (1) (en milliers) sans doubles comptes	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
			Nombre	Évolution 91/90 en %	Nombre	Évolution 91/90 en %	Nombre	Évolution 91/90 en %
Nord - Pas-de-Calais	3 967	3 417	6 712	- 12,1	373	- 9,5	9 226	- 11,3
Picardie	1 811	1 103	3 865	- 10,7	394	- 6,9	5 589	- 10,3
Ile-de-France	10 662	10 259	30 299	- 7,3	946	+ 0,3	39 484	- 8,3
Centre	2 372	1 536	6 254	- 7,5	584	- 4,6	8 926	- 8,1
Haute-Normandie	1 738	1 195	4 877	- 8,2	299	+ 0,7	6 767	- 10,6
Basse-Normandie	1 392	740	2 958	- 12,5	277	- 3,5	4 119	- 14,3
Bretagne	2 796	1 602	4 469	- 12,5	502	- 0,6	6 047	- 13,1
Pays-de-la-Loire	3 059	1 912	6 091	- 12,1	551	- 5,5	8 526	- 11,7
Poitou-Charentes	1 595	811	4 121	- 2,2	355	- 12,1	5 932	- 1,6
Limousin	723	371	1 745	- 10,3	145	+ 3,6	2 440	- 15,0
Aquitaine	2 797	1 832	8 666	- 8,2	591	- 12,6	12 281	- 8,2
Midi-Pyrénées	2 432	1 481	7 282	- 7,4	536	- 11,7	10 265	- 6,8
Champagne-Ardenne	1 347	840	3 307	- 13,7	262	- 19,4	4 708	- 12,3
Lorraine	2 306	1 661	4 946	- 10,9	345	- 10,6	6 867	- 11,6
Alsace	1 624	1 203	3 448	- 6,5	218	- 19,6	4 593	- 6,1
Franche-Comté	1 098	637	2 622	- 9,5	223	- 11,9	3 715	- 8,2
Bourgogne	1 610	923	4 340	- 12,0	421	- 2,3	6 220	- 11,7
Auvergne	1 322	774	3 452	- 12,6	248	- 5,7	4 939	- 10,4
Rhône-Alpes	5 353	4 090	12 658	- 10,7	914	- 10,2	18 149	- 10,8
Languedoc-Roussillon	2 116	1 548	5 926	- 7,6	568	+ 1,1	8 458	- 9,3
Provence-Alpes - Côte-d'Azur	4 259	3 823	19 508	- 2,9	806	- 3,0	26 678	- 3,8
Corse	251	146	1 344	- 6,3	59	- 1,7	2 039	- 4,3
Total France	56 630	41 904	148 890	- 8,4	9 617	- 6,5	205 968	- 8,8

(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).

Les comparaisons départementales et régionales doivent être faites avec prudence ; voir à ce propos les remarques préalables au domaine international.

En bleu : régions dont le nombre d'accidents corporels évolue mieux que la moyenne nationale.

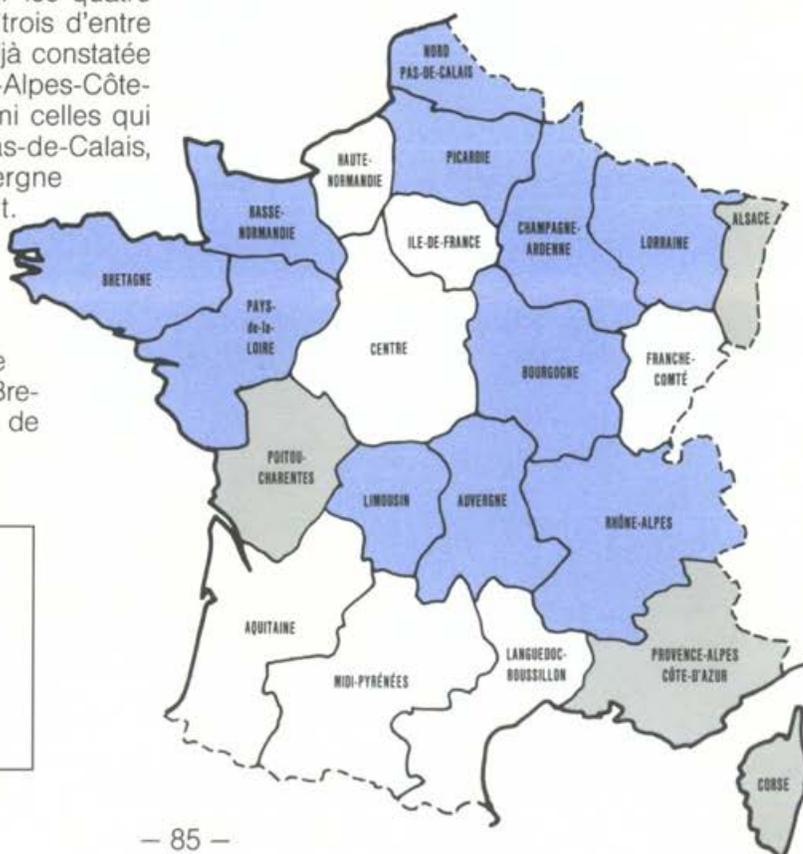
Évolution des accidents en 1991 par rapport à 1990

Au niveau des accidents corporels, sur les quatre régions qui évoluent défavorablement, trois d'entre elles confirment en 1991 la tendance déjà constatée en 1990. Il s'agit des régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Poitou-Charentes et Corse. Parmi celles qui évoluent le mieux, les régions Nord-Pas-de-Calais, Bretagne, Limousin, Lorraine et Auvergne confirment à nouveau leur résultat. Toutefois, l'examen de l'évolution du nombre de tués conduit à manier avec prudence ce commentaire. A titre d'exemple, on citera la région Poitou-Charentes qui, en terme de tués, enregistre une baisse de 12,1 % alors que la région Bretagne enregistre une baisse du nombre de tués de 0,6 %.

Moyenne nationale : - 8,4 %

Par rapport à la moyenne nationale
les régions ont évolué

- favorablement : de - 14 % à - 10 %
- de la même façon : de - 10 % à - 7 %
- défavorablement : de - 7 % à - 2 %



COMPARAISONS INTERNATIONALES

Remarque préalable

Les pays membres de la CEE offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques et socio-économiques (conditions climatologiques et géographiques, composition du parc routier, organisation du trafic, présence de trafic international et touristique,

densité et qualité du réseau routier, qualité de l'aménagement du territoire, concentration de la population, comportement et mentalité des usagers, niveau de vie...). Aussi convient-il d'examiner les comparaisons internationales avec beaucoup de prudence et s'intéresser plus aux évolutions de chaque pays qu'aux comparaisons des pays entre eux.

RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1991

PAYS DE LA CEE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BESSÉS	
		Nombre	Évolution 1991/1990 %	Nombre	Évolution 1991/1990 %	Nombre	Évolution 1991/1990 %
Allemagne	8	211738	- 7	4919	- 6	277270	- 7
Belgique	3	12296	-14	370	- 5	16150	-17
Danemark	9	6241	- 9	418	- 9	7163	- 9
Espagne	6	45703	- 5	3874	- 2	67992	- 6
France	8*	95054	-10	6215	- 9	132071	-11
Grèce	5	7313	- 3	568	-11	10290	- 1
Irlande	8	3846	- 5	267	-12	5690	0
Italie	5	65428	0	2623	+ 8	91121	+ 8
Luxembourg	6	598	- 2	44	+38	788	-10
Pays-Bas	8	26130	-13	832	-10	30350	-13
Portugal	7	27905	+ 7	1833	+ 5	39010	+ 7
Royaume-Uni	6	115914	-11	2040	-21	151590	-10

SOURCE: Indicateur rapide de sécurité routière de la CEE/Direction générale des transports (DG VII B 3) du 31.10.1991

Remarques

– La définition du tué étant variable suivant les pays (du tué à 24 heures en Espagne, au tué à 30 jours en Allemagne, en passant par le tué à 6 jours en France), nous nous limiterons ici aux évolutions 1991/1990 de chaque pays.

– Pour l'Allemagne, les résultats ne concernent que la partie occidentale correspondant à l'ex-République Fédérale d'Allemagne.

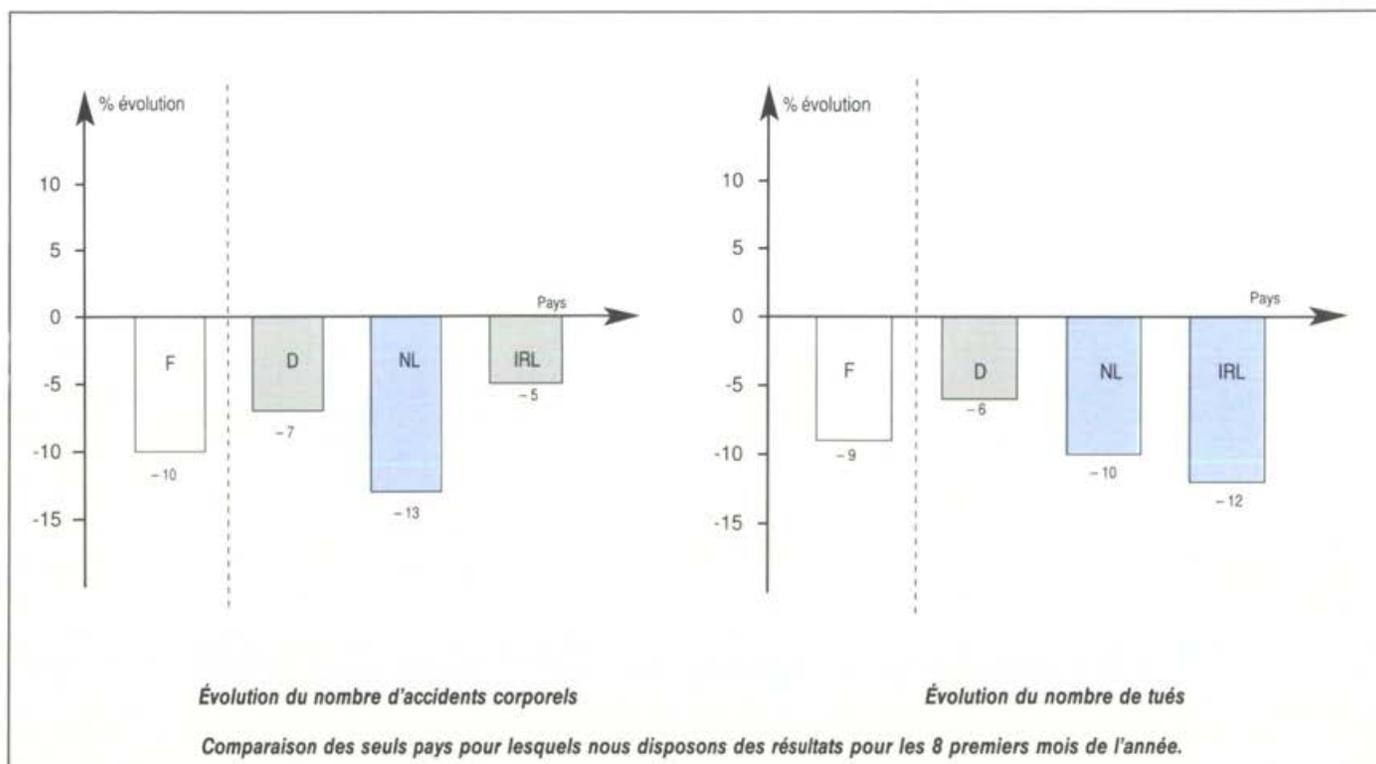
– Pour la France, de façon à faciliter les comparaisons avec un maximum de pays, nous nous sommes limités aux résultats des 8 premiers mois de l'année.

Synthèse des résultats

Globalement, en prenant en compte l'ensemble des

trois indicateurs : accidents corporels, tués et blessés, la tendance générale est à une amélioration de la sécurité routière dans les pays de la CEE, à l'exception du Portugal, de l'Italie et du Luxembourg.

Compte-tenu de l'influence des facteurs saisonniers sur l'insécurité routière, une comparaison plus fine ne peut être effectuée que sur les pays pour lesquels nous disposons de résultats sur une période équivalente ; c'est ainsi que nous disposons de 8 mois d'observation pour l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Irlande auxquels on peut rajouter la France. Si les résultats de ces 4 pays sont très encourageants, on peut noter des différences sensibles entre les Pays-Bas puis la France qui ont obtenu les meilleurs résultats et l'Allemagne ou l'Irlande où les progrès réalisés sont plus faibles. Il est à noter que les résultats sur 12 mois sont susceptibles de modifier le classement des pays.



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (À 30 JOURS)

PAR MILLION D'HABITANTS

Pays de la CEE	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Allemagne	191	167	138	146	130	134	128	126
Belgique	212	192	183	198	195	198	201	199
Danemark	131	130	151	141	136	139	130	123
Espagne	159	163	165	181	196	211	239	230
France	234	228	206	217	194	206	205	198
Grèce	180	192	192	163	169	169	191	194
Irlande	153	132	116	109	ND	131	ND	139
Italie	ND	134	134	132	ND	129	119	ND
Luxembourg	232	191	216	215	184	223	178	185
Pays-Bas	ND	112	99	105	101	92	98	92
Portugal	300	256	263	267	304	335	317	ND
Royaume-Uni	100	103	95	99	94	92	94	92

ND: Non disponible

Sur 8 ans, en se limitant aux pays pour lesquels on dispose de l'ensemble des données annuelles, on constate que :

– seuls 2 pays ont vu leur situation se détériorer, la Grèce (+ 7,8%) et surtout l'Espagne (+ 44,7%) qui

présente cependant une inversion de tendance en 1990,

– tous les autres pays voient leur situation s'améliorer, en particulier l'Allemagne (- 34,0%), suivie par le Luxembourg (- 21,0%) et par la France (-15,4%).

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (À 30 JOURS) PAR MILLION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

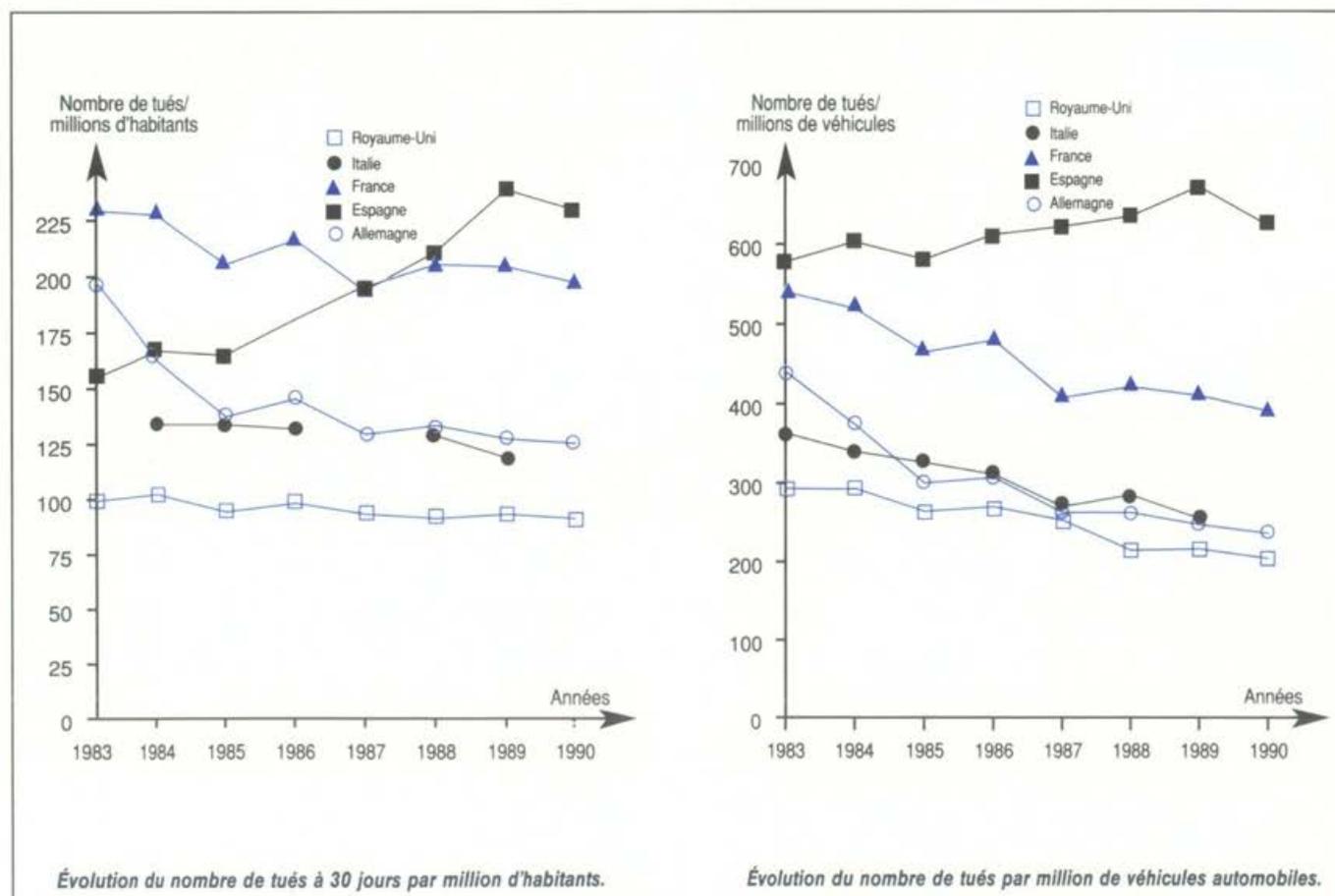
Pays de la CEE	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Allemagne	444	376	302	309	266	265	250	239
Belgique	579	519	487	521	495	490	480	460
Danemark	410	393	436	393	371	376	353	332
Espagne	588	603	581	612	622	635	672	624
France	534	521	467	482	410	424	413	394
Grèce	1 078	1 097	1 012	810	798	764	816	771
Irlande	663	571	498	465	532	520	ND	496
Italie	366	340	326	311	270	285	255	ND
Luxembourg	491	389	457	446	370	433	345	348
Pays-Bas	343	313	263	282	264	236	246	223
Portugal	1 415	1 196	1 116	1 083	1 168	1 163	1 008	ND
Royaume-Uni	296	295	266	272	255	217	219	207

ND : Non disponible

Sur 8 ans, en se limitant aux pays pour lesquels on dispose de l'ensemble des données annuelles, on constate que :

– seul un pays a vu sa situation se détériorer, l'Espagne (+ 6,1 %), avec cependant là aussi, une inversion de tendance en 1990,

– Tous les autres pays voient leur situation s'améliorer, en particulier l'Allemagne (– 46,2 %), les Pays-Bas (– 35,0 %), le Royaume-Uni (– 30,1 %), le Luxembourg (– 29,1 %) et la France (– 28,5 %).



COMPARAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT EN 1990

De véritables comparaisons entre les différents modes de transport sont rendues difficiles par l'absence de définitions et de références communes, aussi se limitera-t-on ici à la présentation globale des données brutes d'accidents et d'activité et à une comparaison partielle des différents modes de transport en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible pour l'ensemble des modes de transport, à savoir l'année 1990.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

Accidents d'avions ayant fait des victimes

Sont pris en compte les accidents survenus en France, ou à l'étranger, à des appareils d'immatriculation ou d'exploitation française.

	Aviation commerc. (1)	Aviation générale (2)	Travail aérien (3)	ensemble
Nombre d'accidents	1	136	8	145
Nombre de tués (4)	0	83	2	85
Nombre de blessés	1	154	9	164

Source : IGAGEM - Bureau Enquête - accidents.

- (1) Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés)
 (2) Avions, hélicoptères et ULM (Aéroclubs, Ecoles, Sociétés privées)
 (3) Avions, hélicoptères et ULM (Sociétés et Privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treuilage...)
 (4) Décédés dans les 3 jours.

Indicateurs d'activité

Le parc global (source bureau Véritas), représentait 11 158 aéronefs, répartis en :

- 7 837 avions (dont 728 pour le transport public),
- 750 hélicoptères,
- 2 022 planeurs,
- 549 ballons libres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (Air France, Air Inter, UTA et transporteurs aériens du troisième niveau - Source : direction générale de l'aviation civile), s'élevait à :

- 65,1 milliards de passagers - kilomètres transportés.
- 8,9 millions de tonnes - kilomètres transportés.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

(hors RATP et métros de province)

Accidents de chemin de fer ayant fait des victimes

Sont pris en compte les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement ayant entraîné une conséquence grave :

- mort ou blessures graves,
- avaries importantes au matériel, à la voie ou à d'autres installations,
- perturbations importantes dans la circulation des trains.

Accidents de chemin de fer

Nombre d'accidents	501
Accidents de train	109
dont : • Collisions	56
• Déraillements et autres	53
Accidents de car	0
Accidents individuels (1)	220
Autres accidents (2)	172
Nombre de tués (3)	131
Agents en service (4) (5)	14
Voyageurs (5)	30
dont voyageurs par accidents de train (5)	0
Autres personnes (6)	87
Nombre de blessés graves (7)	122
Agents en service (4) (5)	10
Voyageurs (5)	63
dont voyageurs par accidents de train (5)	3
Autres personnes (6)	49

Accidents de passage à niveau (8)

Nombre d'accidents	233
Collision de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
- gardés	7
- avec signalisation automatique	155
- non gardés (sans barrières ni signalisations)	50
Accidents de piétons	21
Nombre de tués (9)	57
Nombre de blessés graves (9)	18

Source : SNCF. Direction du contrôle de gestion, département méthodes et systèmes, division statistiques.

- (1) Notamment : chute d'un train, heurt par un train... (non compris, les suicides et tentatives de suicides).
 (2) Par exemple : avaries en pleine voie de véhicules moteurs, rupture de caténaire...
 (3) Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.
 (4) Inclus une partie des accidents de travail survenus dans le cadre de la définition précédente des accidents.
 (5) Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveaux.
 (6) Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau SNCF.
 (7) Est considérée comme blessée grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné une hospitalisation de plus de 3 jours.
 (8) Non compris dans la rubrique "accidents de chemins de fer".
 (9) Non compris les agents de voyageurs victimes de collisions aux passages à niveaux.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules à moteur de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des administrations étrangères, représentait en 1990 : 631,9 millions de kilomètres. Le trafic commercial s'élevait à 63,96 milliards de voyageurs kilomètres et à 51,53 milliards de tonnes-kilomètres de fret.

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le bilan des accidents corporels étant en 1990 le suivant :

- 162 573 accidents corporels,
- 10 289 tués à 6 jours,
- 225 860 blessés.

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux roues (à l'exception des bicyclettes) représentait 31,6 millions

Le parcours annuel sur le seul réseau national (autoroutes + routes nationales), qui exclut les routes départementales et communales, s'élevait à 144 milliards de véhicules-kilomètres.

COMPARAISON ENTRE

CES 3 MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un **niveau de risque pour l'usager** d'un de ces 3 modes de transport.

Compte-tenu de l'imprécision des chiffres, on s'intéressera plus aux ordres de grandeur qu'à la réalité des résultats.

L'élément de comparaison sera le nombre de tués ramené au nombre de passagers x kilomètres parcourus.

Les définitions des tués, différentes suivant les 3 modes de transports étudiés (tué à 2, 3 ou 6 jours), sont malgré tout assez proches en terme de résultat.

Pour les transports aériens, nous nous limiterons à l'aviation commerciale, seul domaine où les passagers-kilomètres sont connus.

Pour les transports ferroviaires aux seuls voyageurs à l'exclusion des agents de l'entreprise de transport et des sociétés de service travaillant pour le transporteur ; de façon à éviter les doubles comptes, nous éliminerons les tués sur les passages à niveau comptabilisés dans les transports routiers.

Ne sont pas comptabilisés la RATP et les métros de banlieue pour lesquels nous manquons de données.

Pour les transports routiers, nous ne prendrons pas en compte les piétons et les cyclistes tués, de façon à ne conserver que le risque encouru par les usagers de véhicules à moteur, à 2 ou 4 roues et plus.

Pour les calculs de passagers x kilomètres, il s'agit d'estimations. Elles sont cohérentes avec les champs retenus pour les statistiques d'accidents et de victimes des 3 modes de transport (y compris parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des 5 dernières années.

Globalement, on voit donc que le moyen de transport le plus sûr en terme de tués, ramené au nombre de passagers x kms est l'avion, assez proche du train mais loin devant les transports routiers.

On peut même estimer, mais avec beaucoup de prudence, qu'en moyenne sur cette période 1986-1990, l'avion est 2 fois plus sûr que le train ou près de 50 fois plus sûr (45 fois) que la "voiture" (camion, car, voiture ou 2 roues).

Évaluation du risque encouru par l'usager hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués/passagers x kms
	1986	1987	1988	1989	1990	Moy.	1986	1987	1988	1989	1990	Moy.	
Transports aériens	7	25	33	(1) 22	0	18	40,5	51,2	57,2	62,5	65,1	55,4	0,32
Transports ferroviaires	43	36	80	44	30	47	59,9	60,0	63,3	64,5	64,0	62,3	0,75
Transports Routiers	8 883	7 957	8 555	8 649	8 481	8 505	556,8	575,8	596,6	616,4	629,0	594,9	14,30

(1) en ne comptabilisant pas les 170 tués, conséquence d'un attentat.

5

**ENSEMBLE
DES ACCIDENTS
MATÉRIELS ET CORPORELS**

ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1972 À 1990

QUELQUES DÉFINITIONS

Responsabilité civile : la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.

Sinistre avec suite : les sinistres sont avec suite lorsqu'ils entraînent un débours de la part de la société d'assurances, dans le cas contraire, ils sont sans suite.

Fréquence : pour une classe de risque déterminée, la fréquence annuelle est obtenue en rapportant le nombre de sinistres d'un exercice au nombre de véhicules garantis pendant un an (véhicules-année). Les fréquences sont données en % du nombre de véhicules-année.

Coût moyen : Le coût moyen est obtenu en rapportant la masse en francs des sinistres pour un exercice donné (sommes payées ou provisionnées par la société d'assurances) au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE

DES SINISTRES AVEC SUITE

DE 1972 à 1990

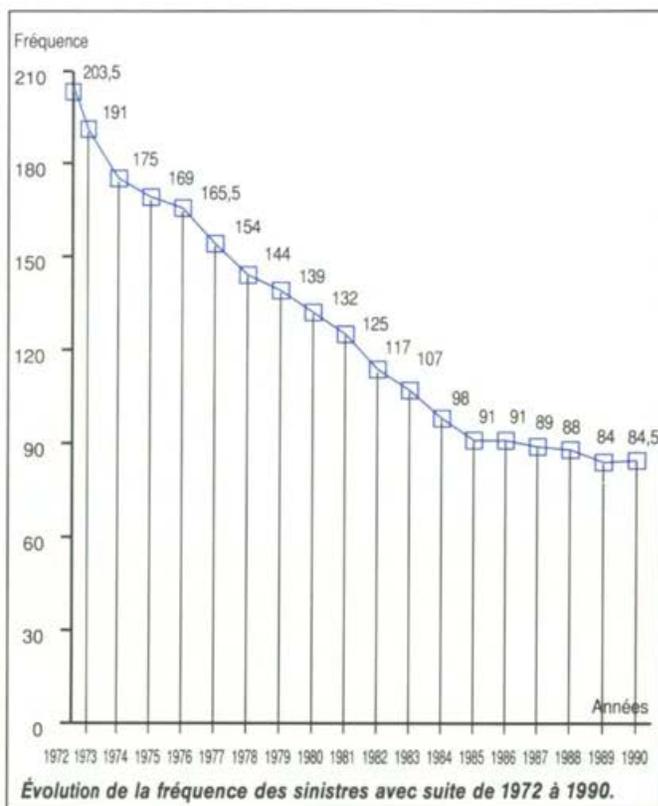
RESPONSABILITÉ CIVILE

Ces résultats établis par la Statistique Commune Automobile, ne couvrent pas les véhicules à 2 ou 3 roues à moteur; ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants.

L'ensemble de ces portefeuilles constitue un parc d'environ 4 500 000 véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens par grande classe de risque.

Années	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Fréquences	203,5	191	175	169	165,5	154	144	139	132	125
Années	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	
Fréquences	117	107	98	91	91	89	88	84	84,5	

La fréquence a diminué très fortement et très régulièrement entre 1972 et 1985, puis beaucoup plus faiblement de 1985 à 1990. Ces résultats sont en assez bonne concordance avec l'évolution d'un indicateur de nature différente, celui du nombre des accidents corporels avec cependant une différence, une diminution plus sensible de la fréquence (divisée par 2,4) que celle du nombre d'accidents corporels sur la même période (divisée par 1,7) sans doute explicable par la mise en place du bonus-malus qui a entraîné une sous déclaration des sinistres.



Évolution de la fréquence des sinistres avec suite de 1972 à 1990.

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN

(EN FRANCS COURANTS) DES

SINISTRES MATÉRIELS AVEC

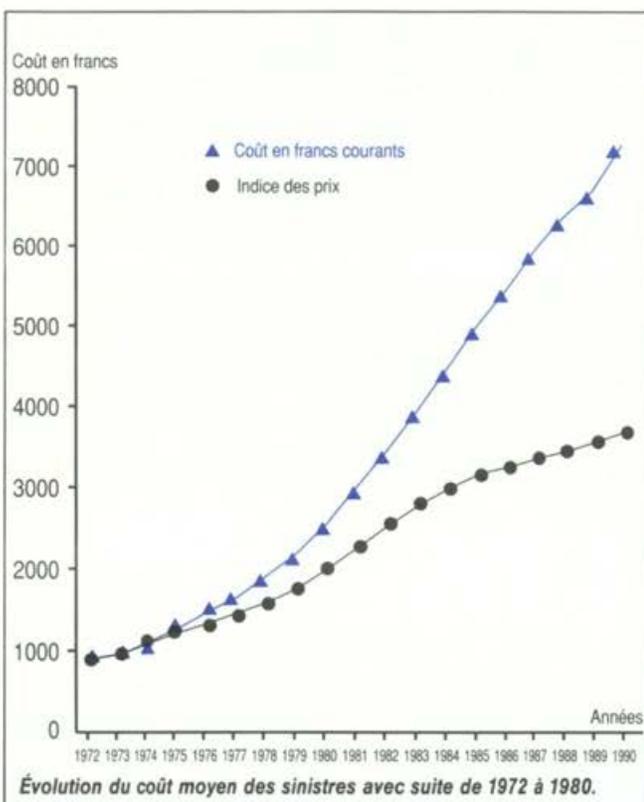
SUITE DE 1972 À 1990

RESPONSABILITÉ CIVILE

Cette statistique, établie par la Statistique Commune Automobile porte sur l'ensemble des véhicules.

Années	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Coût	895	950	1090	1250	1450	1620	1880	2150	2500	2950
Années	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	
Coût	3390	3870	4380	4900	5340	5820	6230	6570	7130	

La comparaison entre le coût moyen des sinistres matériels et l'évolution de l'indice des prix à la consommation fait apparaître un décrochage en 1978, les coûts évoluant beaucoup plus vite que l'indice à la consommation, phénomène qui s'est poursuivi après 1985 lorsque l'indice des prix est revenu à des niveaux d'évolution beaucoup plus faibles.



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 1990

En 1990, 4 331 835 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier.

On peut donc estimer le nombre d'accidents à : $4\,331\,835/1,72 = 2\,500\,000$ accidents.

Il s'agit d'accidents sur la voie publique faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurance. Pour les accidents survenus au cours de l'année 1990 les entreprises d'assurances ont eu à payer 61 milliards de francs (42 milliards de francs pour les dommages matériels aux véhicules et 19 milliards au titre des dommages corporels aux victimes d'accidents de la route).

ÉVOLUTION DES SINISTRES MATÉRIELS DE LA CONVENTION IDA (INDEMNISATION DIRECTE

Sinistres matériels de la convention IDA

ANNÉE DE PRÉSENTATION	NOMBRE	MONTANT (en milliers de francs)	COÛT MOYEN (payé aux assurés)	FORFAIT I.D.A. EN FRANCS
1986	1 776 000	7 005 000	3 944	4 200
1987	1 797 000	7 672 000	4 269	4 320
1988	1 856 000	8 507 000	4 584	5 120
1989	1 829 000	8 782 000	4 802	5 400
1990	1 825 000	9 638 000	5 196	5 400

DE L'ASSURÉ) SUR LA PÉRIODE 1986-1990.

La convention IDA s'applique si :

- il y a collision entre 2 véhicules à moteur (à l'exclusion des véhicules de transport),
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié,
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas la valeur d'un plafond fixé chaque année.

Les recours présentés par les sociétés se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année.

Le bilan montre une certaine stabilisation des sinistres matériels sur la période 1986-1990.

RÉPARTITION DE 100 FRANCS DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1987

Cette estimation est faite à partir des divers sondages et enquêtes permanentes effectuées par le GTA (Groupement Technique des Assurances).

Dommages matériels réparations

Main d'œuvre	12,9
Pièces détachées	17,2
Pertes totales	10,5
Total des dommages matériels	40,6
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	(5,5)

Dommages corporels

Frais médicaux et pharmaceutiques	3,0
Hospitalisation	10,1
Incapacité temporaire	7,0
Capitaux constitutifs	20,3
Pretium doloris	5,1
Pretium esthétique	1,3
Préjudice moral	5,1
Autres	3,1
Total des dommages corporels	55,0

*Frais

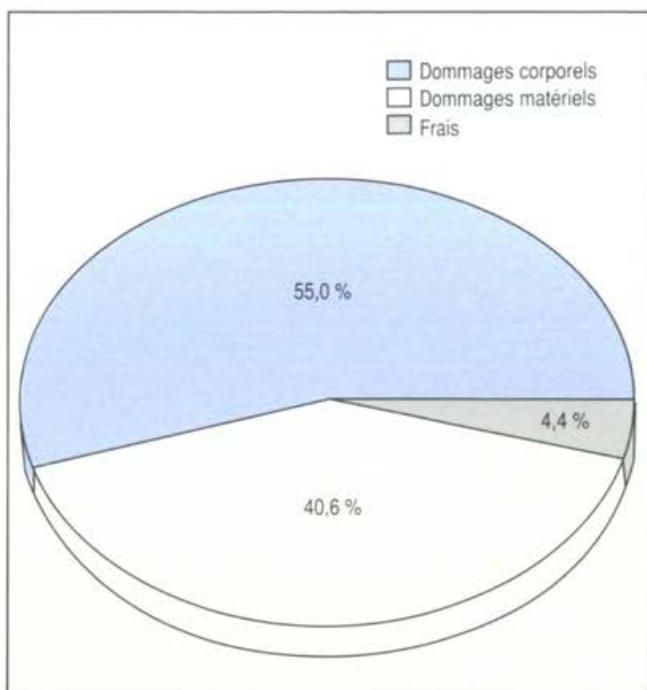
Total des frais de justice, d'expertise	4,4
---	-----

TOTAL GÉNÉRAL 100

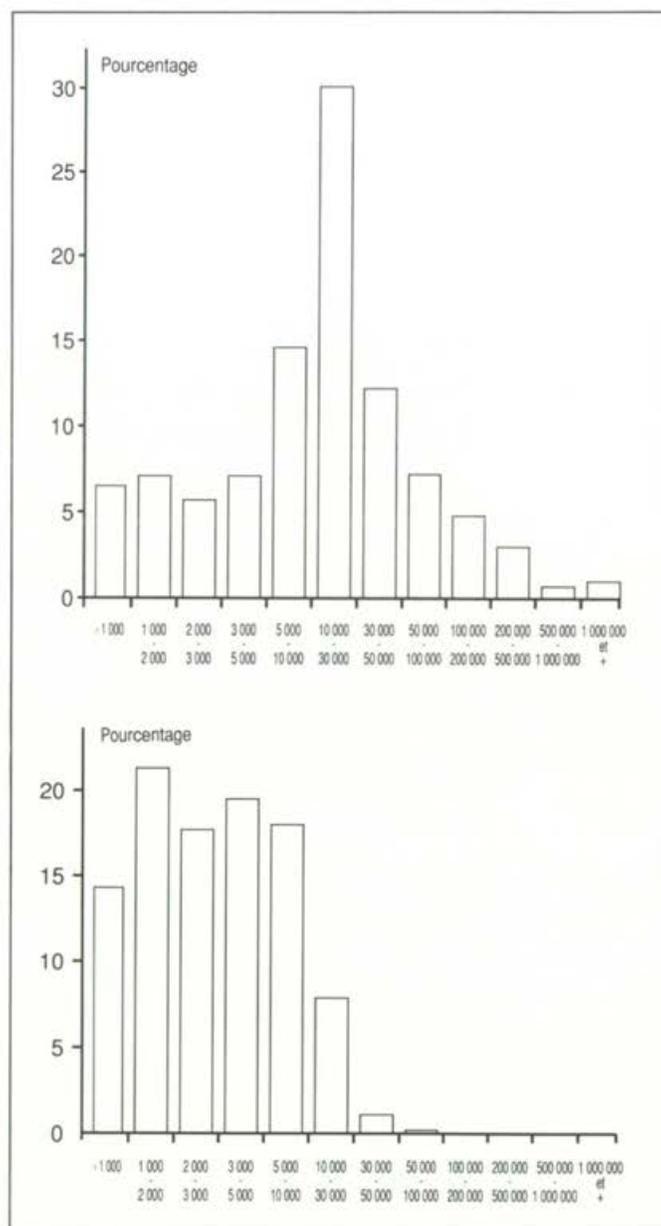
*Les frais de gestion sont exclus.

Globalement sur 100 francs de sinistres payés.

- 55 concernent les dommages corporels
- 40,60 les dommages matériels
- 4,40 les frais divers.



▲ Répartition de 100 francs de sinistre au titre de la responsabilité civile.



Répartition des sinistres avec suite par tranche de coût pour les véhicules de tourisme en responsabilité civile

Distribution des sinistres survenus en 1985 vers fin 1987

TRANCHES DE COÛT (en francs)	SINISTRES MATÉRIELS		SINISTRES CORPORELS ET MIXTES	
	Nombre %	Montant %	Nombre %	Montant %
Moins de 1 000	14,3	1,5	6,5	ε
1 000 - 2 000	21,3	7,9	7,1	0,1
2 000 - 3 000	17,7	10,7	5,7	0,3
3 000 - 5 000	19,5	18,6	7,1	0,6
5 000 - 10 000	18,0	22,8	14,6	2,2
10 000 - 30 000	7,9	29,0	30,1	11,0
30 000 - 50 000	1,1	5,3	12,2	7,9
50 000 - 100 000	0,2	4,2	7,2	10,9
100 000 - 200 000			4,8	14,1
200 000 - 500 000			3,0	20,9
500 000 - 1 000 000			0,7	13,9
1 000 000 et plus			1,0	18,1
Total	100	100	100	100

Près de 3 sinistres matériels sur 4 ont un coût inférieur à 5 000 F, et représentent globalement près de 40 % des sommes versées.

Près de 3 sinistres corporels ou mixtes sur 4 ont un coût inférieur à 30 000 F et ne représentent globalement que 14 % des sommes versées.

6

**ESSAI D'ÉVALUATION
DES MESURES PRISES
EN 1990**

PREMIÈRE ÉVALUATION SUR LE 50 KM/H EN AGGLOMÉRATION

Suite à la mise en place de la modération de la vitesse en agglomération en décembre 1990, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière propose un essai d'évaluation de cette mesure à l'aide des quelques statistiques disponibles, par la définition de plusieurs indicateurs d'alerte. Le travail a porté sur l'étude des Bulletins d'Analyse d'Accident Corporel (BAAC) et sur les mesures des vitesses pratiquées par les usagers sur différents réseaux routiers (pour les données en milieu urbain, celles-ci ne sont disponibles que sur les routes nationales en traversée d'agglomérations de moins de 5 000 habitants). Il s'agit d'étudier les variations pluri-annuelles du nombre de victimes, au regard des vitesses moyennes observées, en comparant les évolutions de chacune des séries sans pour autant établir de relations cause/effet hâtives, l'impact "vitesse" n'étant qu'un facteur isolé dans la masse de facteurs pouvant expliquer les évolutions de l'insécurité routière. En fait, nous ne pourrions que conclure à une éventuelle contribution de l'effet "vitesse" sur l'insécurité sans le quantifier véritablement.

CADRE DE L'ÉTUDE

L'étude repose essentiellement sur l'observation et l'analyse des graphiques ci-après qui présentent les évolutions des indicateurs choisis en fonction de leur caractère descriptif ou de leur poids explicatif. Il a été ainsi préféré de travailler à partir des variations en pourcentage plutôt qu'en chiffres bruts afin de pouvoir comparer plus aisément les évolutions relatives rase campagne / milieu urbain.

Le premier groupe de graphiques (1 à 9) synthétise les données sur les accidents et les victimes (tués et blessés) en rase campagne et en milieu urbain, issues des BAAC sur la période 1986-1991. La période de référence commence en décembre 1990 et se termine en novembre 1991, de manière à étudier les éventuels effets de la mesure "50 en ville" sur 12 mois complets après sa mise en place. Les graphiques montrent les évolutions en pourcentage des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés graves, par mois ou par taille d'agglomérations, entre la période de référence et les douze mois précédant cette période et également entre la période de référence et la moyenne des 5 années antérieures (année commençant en décembre et se terminant en novembre). Cela permettra de visualiser les variations à court terme et à moyen terme de l'insécurité routière sur les douze mois considérés.

Le second groupe de graphiques (10 à 16) présente le niveau et les variations des vitesses bimestrielles pratiquées par les usagers de la route sur différents réseaux de 1987 à 1991, de jour comme de nuit et les distributions de vitesse en agglomérations de moins de 5 000 habitants, seules informations disponibles en agglomérations. Les variations des vitesses moyennes sur les différents réseaux (de 1991 par rapport à 1990, puis de 1991 par rapport à la moyenne sur 5 ans) serviront à l'étude comparative rase campagne / milieu urbain. Les histogrammes des vitesses ajouteront de l'information quant aux vitesses extrêmes pratiquées dans les petites agglomérations.

Les deux groupes de graphiques seront commentés séparément pour évaluer les différences de niveau d'insécurité et de comportement "vitesse" en rase campagne et en milieu urbain, puis rapprochés afin d'établir éventuellement une correspondance d'évolution entre les niveaux d'insécurité et les comportements des automobilistes en ce qui concerne la vitesse.

Plus loin dans l'exposé, les années de décembre à novembre seront désignées par "année x" de façon à alléger la lecture. Ainsi par exemple la période décembre 1990 - novembre 1991 sera désignée par 1991.

L'INSÉCURITÉ EN RASE

CAMPAGNE ET EN MILIEU URBAIN

Globalement, sur l'année considérée, le nombre d'accidents corporels (graphique 1) est en nette diminution en rase campagne et en milieu urbain, entre - 5 % et - 28 % selon les mois (- 12,7 % en agglomérations et - 9,0 % en rase campagne entre 1991 et 1990, respectivement - 16,7 % et - 9,6 % entre 1991 et la moyenne des 5 années antérieures). Si l'on excepte le mois d'avril, la baisse est plus sensible en milieu urbain qu'en rase campagne. L'amélioration est nette non seulement par rapport à la moyenne des 5 années précédentes, mais également par rapport à 1990.

Les évolutions relatives au niveau du nombre des tués (graphique 2) sont plus erratiques et plus contrastées. Si l'on excepte les mois de juillet, août et septembre, le nombre de tués par mois et par réseau est en diminution par rapport aux deux périodes choisies comme référence. Cependant, même si les évolutions en milieu urbain et en rase campagne sont souvent de même sens, elles ne sont pas, chaque mois, de même

niveau. Globalement, sur l'année, on observe une diminution générale du nombre des tués de l'ordre de 10 % par rapport à 1990. On ne constate donc, sur le plan des tués, aucune amélioration différentielle à court terme positive en milieu urbain par rapport à la rase campagne. Sur 5 ans, l'amélioration en milieu urbain est plus nette (- 10,6 % contre - 7,3 % en rase campagne).

Pratiquement tous les indicateurs mensuels d'évolution du nombre de blessés graves sont en baisse (graphique 3), plus forte en milieu urbain qu'en rase campagne (de 1990 à 1991, - 11,3 % en rase campagne, - 15,2 % en milieu urbain ; sur 5 ans : - 13,0 % en rase campagne et - 21,2 % en agglomération). Cette amélioration a cependant tendance à s'éroder entre mai et septembre, avec une reprise à la baisse en octobre.

Les graphiques 4 à 6 présentent les variations des victimes (tués et blessés graves) par catégories d'usagers de la route en milieu urbain (piétons, usagers de deux roues légers, motocyclistes). À l'exception de quelques mois, les variations sont très significativement à la baisse pour les piétons et les usagers de deux-roues légers ; en revanche, la dégradation continue de la sécurité des motocyclistes apparaît inquiétante (moins de blessés mais plus de tués). Le tableau 1 rassemble les données annuelles.

Entre 1991 et 1990 ou la moyenne des années précédentes, les variations de jour comme de nuit sont négatives, quels que soient les indicateurs étudiés sauf pour les motards tués. Entre 1990 et la moyenne de référence on observe généralement une plus forte baisse le jour que la nuit sauf pour les usagers deux-roues légers tués (- 29,1 % le jour contre - 35,0 % la nuit), et les piétons tués (- 13,1 % le jour contre - 16,1 % la nuit). Cette tendance ne se confirme, de 1990 à 1991, que pour les usagers de deux-roues légers tués et gravement blessés. Cela peut provenir d'une baisse régulière du parc de deux-roues légers et de son utilisation moindre la nuit.

En agglomération (graphiques 7 à 9), de jour, les nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés diminuent respectivement de 13,9 %, 14,1 % et de 14,1 % par rapport à 1990, alors que de nuit, l'amélioration est moins prononcée (- 10,0 %, - 5,9 % et - 10,0 %). Si l'on analyse les chiffres sur 5 ans, on constate des baisses plus fortes des indicateurs de jour comme de nuit, l'amélioration étant cependant beaucoup plus nette le jour.

Ces résultats sont identiques, quelle que soit la taille de l'agglomération, avec cependant une amélioration plus nette dans les petites agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants, sauf en ce qui concerne le nombre de tués. Globalement, l'insécurité diminue plus fortement dans les petites agglomérations et surtout le jour.

Tableau 1

Milieu urbain	PIÉTONS		USAGERS DE DEUX-ROUES LÉGERS		MOTOCYCLISTES	
	Évolution 1991/moyenne	Évolution 1991/1990	Évolution 1991/moyenne	Évolution 1991/1990	Évolution 1991/moyenne	Évolution 1991/1990
Jour						
Tués	- 13,1 %	- 12,4 %	- 29,1 %	- 25,9 %	+ 10,0 %	+ 3,1 %
Blessés graves	- 27,2 %	- 18,5 %	- 25,8 %	- 17,1 %	- 7,2 %	- 5,9 %
Blessés légers	- 16,5 %	- 11,3 %	- 20,6 %	- 14,9 %	- 2,0 %	- 8,3 %
Nuit						
Tués	- 16,1 %	- 6,8 %	- 35,0 %	- 35,8 %	+ 18,5 %	+ 10,8 %
Blessés graves	- 23,6 %	- 16,1 %	- 23,6 %	- 17,4 %	- 5,0 %	- 9,0 %
Blessés légers	- 13,7 %	- 11,4 %	- 12,9 %	- 10,6 %	+ 2,6 %	- 0,9 %
Total						
Tués	- 14,4 %	- 10,1 %	- 30,9 %	- 29,2 %	+ 14,4 %	+ 7,2 %
Blessés graves	- 26,2 %	- 17,8 %	- 25,2 %	- 17,2 %	- 6,4 %	- 7,1 %
Blessés légers	- 15,9 %	- 11,3 %	- 18,9 %	- 13,9 %	- 0,6 %	- 6,2 %

LES VITESSES PRATIQUÉES

PAR LES AUTOMOBILISTES

De façon à apprécier les évolutions des vitesses dans les agglomérations où elles sont connues (moins de 5 000 habitants) avec les évolutions sur les réseaux de rase campagne, nous avons établi des graphiques présentant l'évolution bimestrielle des vitesses moyennes observées de janvier 1987 à octobre 1991,

puis les écarts constatés par bimestre des rapports à deux références (1990 et la moyenne 1987-1990). L'histogramme des vitesses en petites agglomérations ajoutera de l'information quant aux vitesses extrêmes.

Les graphiques 10 et 11 présentent l'évolution des vitesses depuis 1987. D'un bimestre à l'autre, les écarts peuvent être importants. C'est pourquoi le tableau 2 permettra de synthétiser l'information sur les vitesses moyennes annuelles.

Ce tableau des vitesses annuelles (de janvier à août seulement) et l'observation des graphiques 10 et

Tableau 2

	VITESSE MOYENNE LE JOUR (en km/h)			VITESSE MOYENNE LA NUIT (en km/h)		
	1991	moy 87-90	écart	1991	moy 87-90	écart
Autoroutes de liaison (AL)	109,5	111,0	- 1,5	112,5	108,2	+ 4,3
Autoroutes de dégagement (AD)	98,4	99,7	- 1,3	99,8	100,6	- 0,8
Routes nationales à 2 ou 3 voies (RN)	88,3	89,9	- 1,6	90,0	93,2	- 3,2
Routes nationales à 2 x 2 voies (RN2)	105,4	107,2	- 1,8	N.D.	N.D.	N.D.
Routes départementales (RD)	91,7	92,3	- 0,6	N.D.	N.D.	N.D.
Routes nationales en traversée de petites agglomérations (RNA)	62,6	65,5	- 2,9	72,8	74,2	- 1,4

N.D.: non disponible

11 sont révélateurs d'une tendance à la baisse généralisée des vitesses sur 5 ans, et surtout depuis janvier 1991, sur tous les réseaux, de jour comme de nuit (sauf sur les autoroutes de liaison la nuit où l'augmentation de la vitesse moyenne est réellement préoccupante). Bien sûr, les variations à la baisse sont faibles mais néanmoins souvent significatives. Le jour, la baisse est plus forte (- 2,6 km/h) dans les petites agglomérations. Elle est moins accentuée la nuit (- 1,4 km/h). Dans tous les cas, la vitesse sur les routes nationales en agglomération reste cependant très au-dessus de la vitesse limite autorisée (+ 12,6 km/h le jour et + 24,2 km/h la nuit). La mise en place du "50 en ville" a eu seulement un léger effet sur les comportements des usagers.

De manière à gommer les effets saisonniers, nous avons travaillé sur les bimestres (de jour) et quadrimestres (de nuit) : les graphiques 12 à 15 montrent l'évolution des vitesses par période de 1991 comparée, soit à la même période de 1990, soit à la moyenne des mêmes périodes sur 4 ans (1987-1990). La première série de graphiques montrera l'évolution à court terme (1991-1990), la deuxième déterminera l'évolution par rapport à un "standard" d'habitude des conducteurs au niveau des vitesses pratiquées (1991-moyenne 1987-1990).

À court terme, les écarts moyens bimestriels de jour des vitesses sont quasiment tous à la baisse. Les vitesses sur les réseaux évoluent de façon contrastée d'un bimestre à l'autre. Aucune évolution régulière ne

peut donc être dégagée. En traversée de petites agglomérations, après une diminution de décembre 1990 à février 1991, la baisse se confirme mais à un rythme moins fort. La nuit, cette affirmation n'est plus vérifiée : au cours du second quadrimestre, les vitesses ont eu tendance à remonter. Sur 5 ans, la baisse en agglomération est plus importante que sur les autres réseaux, sauf la nuit, où l'effet "50 en ville" a eu un impact bref, seulement au cours du premier quadrimestre.

Le tableau 3 et les graphiques 16 et 17 affinent l'analyse sur les distributions de vitesse sur routes nationales en traversée de petites agglomérations : le pourcentage d'automobilistes dépassant un certain niveau de vitesse au-delà de 60 km/h était en diminution, de jour comme de nuit, depuis 1987, avec une reprise en 1990 puis, à nouveau une baisse en 1991, jusqu'aux niveaux les plus bas enregistrés sur la période. Sur ce réseau, en 1991, on a bien assisté à un écrêtement des vitesses extrêmes pratiquées.

Le tableau 3 est révélateur à la fois de la baisse des vitesses extrêmes infractionnistes sur ce réseau, de jour et de nuit (entre 1990 et 1991 par exemple, le pourcentage d'automobilistes roulant à plus de 60 km/h est passé de 64 % à 55 % le jour et de 83 % à 80 % la nuit, la diminution étant donc plus forte de jour que de nuit), du resserrement de la distribution des vitesses autour de la vitesse moyenne, du léger écrêtement des vitesses extrêmes (entre 1990 et 1991,

Tableau 3

	% DE DÉPASSEMENT LE JOUR			% DE DÉPASSEMENT LA NUIT		
	1991	1990	Moyenne 87-90	1991	1990	Moyenne 88-90
+ de 50 km/h	82	ND	ND	96	ND	ND
+ de 60 km/h	55	64	65	80	83	82
+ de 70 km/h	26	36	37	56	58	57
+ de 80 km/h	10	13	14	28	31	32
+ de 90 km/h	3	4	5	12	19	17
+ de 100 km/h	1	1	1	3	8	7

le pourcentage d'automobilistes roulant à plus de 80 km/h est passé de 13 % à 10 % le jour, et de 31 % à 28 % la nuit) et d'un contraste jour/nuit dans le respect de la réglementation : les usagers ont diminué leur vitesse plus le jour que la nuit où le taux d'infractionsnistes en 1991 atteint 96 %.

IV. CONCLUSION

Au cours de la période étudiée, on constate une amélioration sensible de la sécurité en rase campagne et en milieu urbain et parallèlement une baisse des vitesses plus ou moins accentuée sur tous les réseaux, de jour et de nuit, sauf sur les autoroutes de liaison. La baisse des vitesses est réelle et plus marquée en traversée de petites agglomérations tout au long de l'année, avec cependant des taux d'amélioration de plus en plus faibles (surtout la nuit). Par rapport à une référence sur 4 ans, la baisse constatée est de 2,9 km/h le jour (en conformité avec les résultats obtenus par les pays étrangers, Danemark et Suisse par exemple, qui ont procédé dans le passé au même abaissement de la vitesse réglementaire en ville et ont enregistré une baisse du nombre des victimes entre 10 % et 20 %) et de 1,4 km/h la nuit. Cette diminution de la vitesse moyenne est plus accentuée en début d'année et s'est accompagnée d'une modification de l'histogramme des vitesses avec un resserrement des vitesses autour de 62-63 km/h et une diminution des vitesses extrêmes. Ce niveau reste néanmoins bien supérieur à la limite autorisée sur ce type de voie.

On peut, à partir des résultats ci-dessus, émettre les réflexions suivantes :

– Impact immédiat puis dilué sur le comportement général du conducteur dû à toute mesure réglementaire nouvelle. La baisse des vitesses et l'amélioration de la sécurité routière au début de la période confirment, entre autres explications, cette hypothèse.

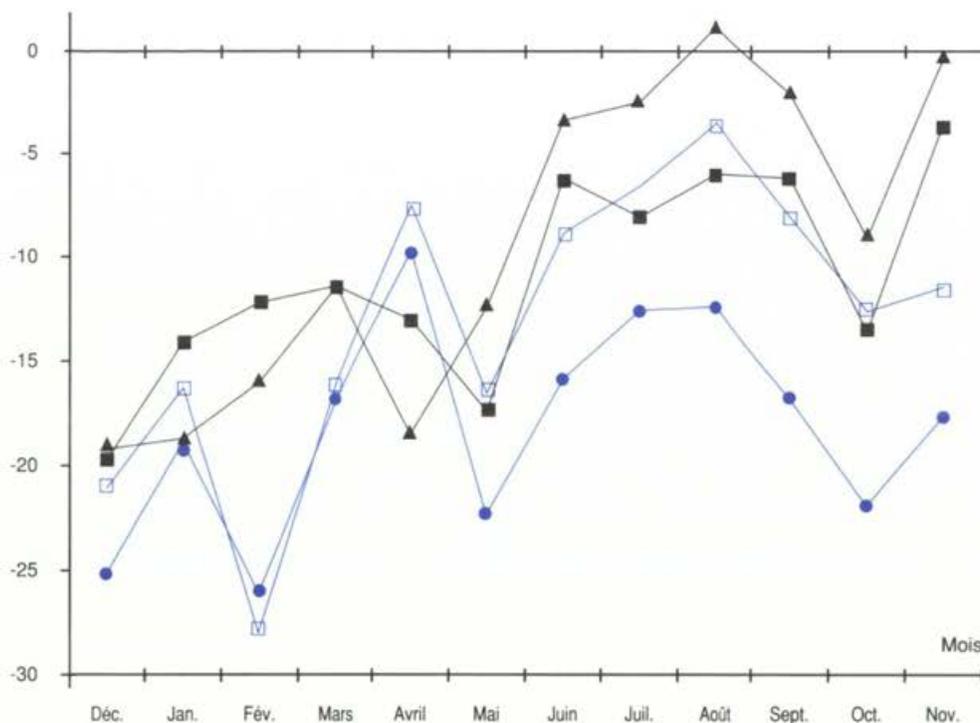
– La baisse quasi-générale des vitesses pratiquées sur tous les réseaux sur lesquels des mesures de vitesse sont effectuées, en 1991, peut être de même sens sur les réseaux peu connus (milieu urbain de façon générale). Il y aurait effet de report d'un comportement plus modéré en milieu urbain vers la rase campagne et non l'inverse.

– En milieu urbain, la nuit, la sécurité progresse moins vite. Parallèlement, les vitesses pratiquées diminuent moins ou augmentent (sur autoroutes).

– Enfin, le nombre de piétons et d'usagers de deuxroues légers tués ou blessés en milieu urbain (catégories les plus exposées aux accidents routiers urbains) diminue très nettement. L'effet "vitesse" peut s'intégrer à la liste des facteurs explicatifs de ce phénomène.

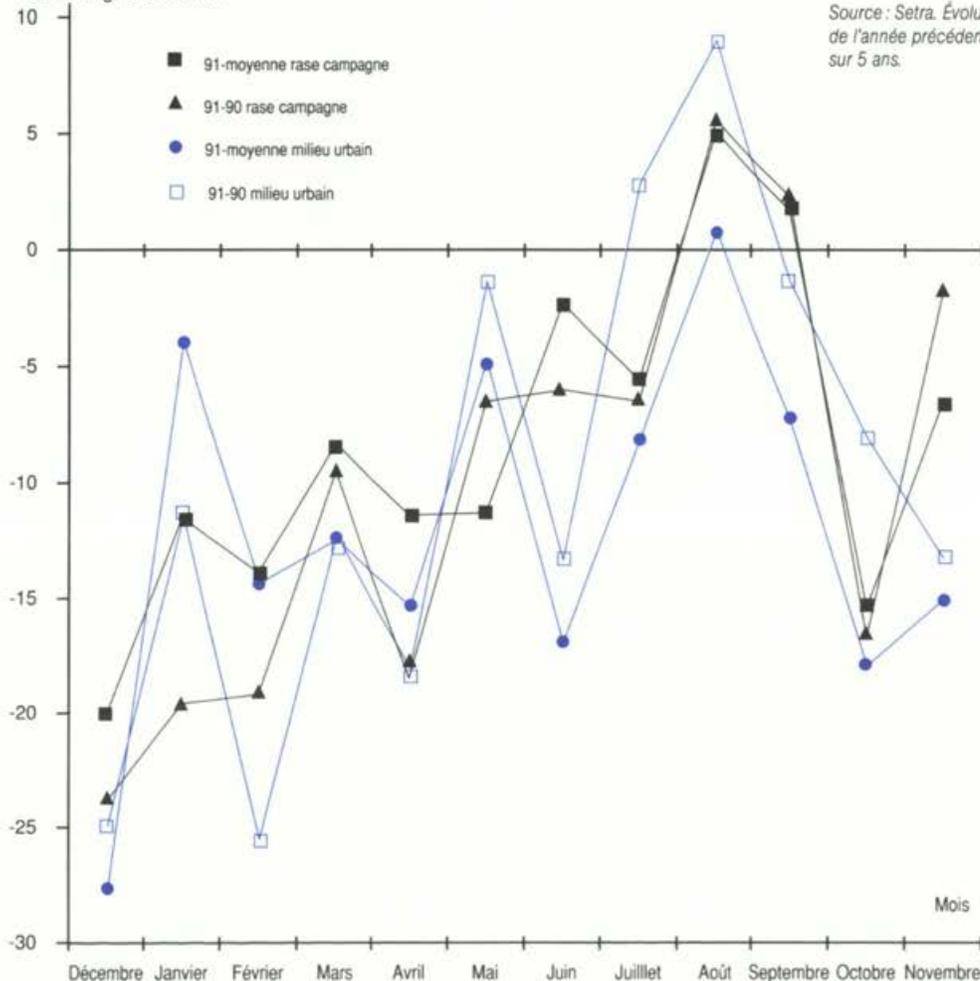
Sans négliger les autres facteurs pouvant expliquer une diminution de l'insécurité routière, la diminution de la vitesse moyenne pratiquée en agglomération et l'écrêtement sensible des vitesses extrêmes, ont probablement eu un impact non négligeable sur la baisse du nombre des accidents corporels et des victimes. En rase campagne, ce même effet peut être mis en évidence. Étant donné le niveau nécessairement plus élevé des vitesses pratiquées, l'impact est moindre. Cette hypothèse, vraisemblable, semble confirmée par l'étude des séries chronologiques d'accidents, de victimes, et de vitesses dont nous avons disposé.

Pourcentage d'évolution



Graphique 1
Évolution du nombre des accidents corporels de décembre 1990 à novembre 1991.

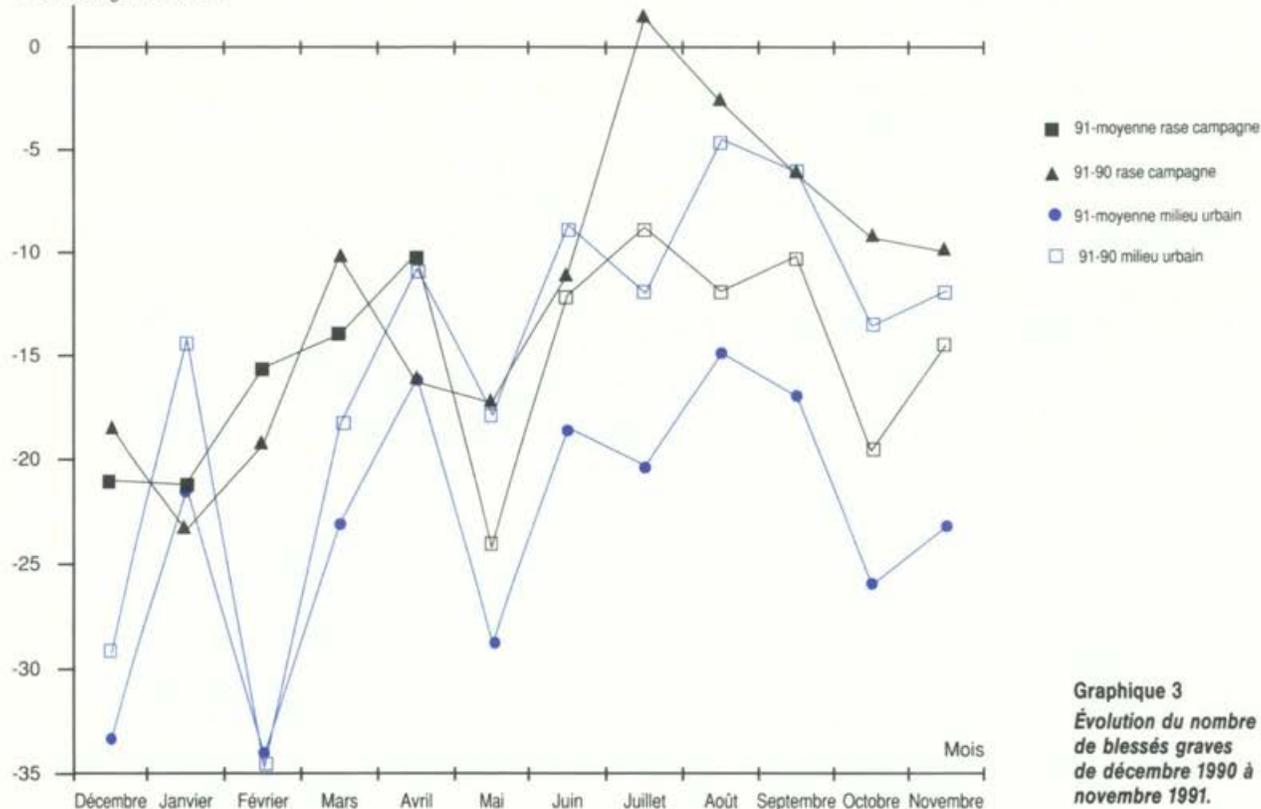
Pourcentage d'évolution



Source : Setra. Évolution par rapport au même mois de l'année précédente et à la moyenne du même mois sur 5 ans.

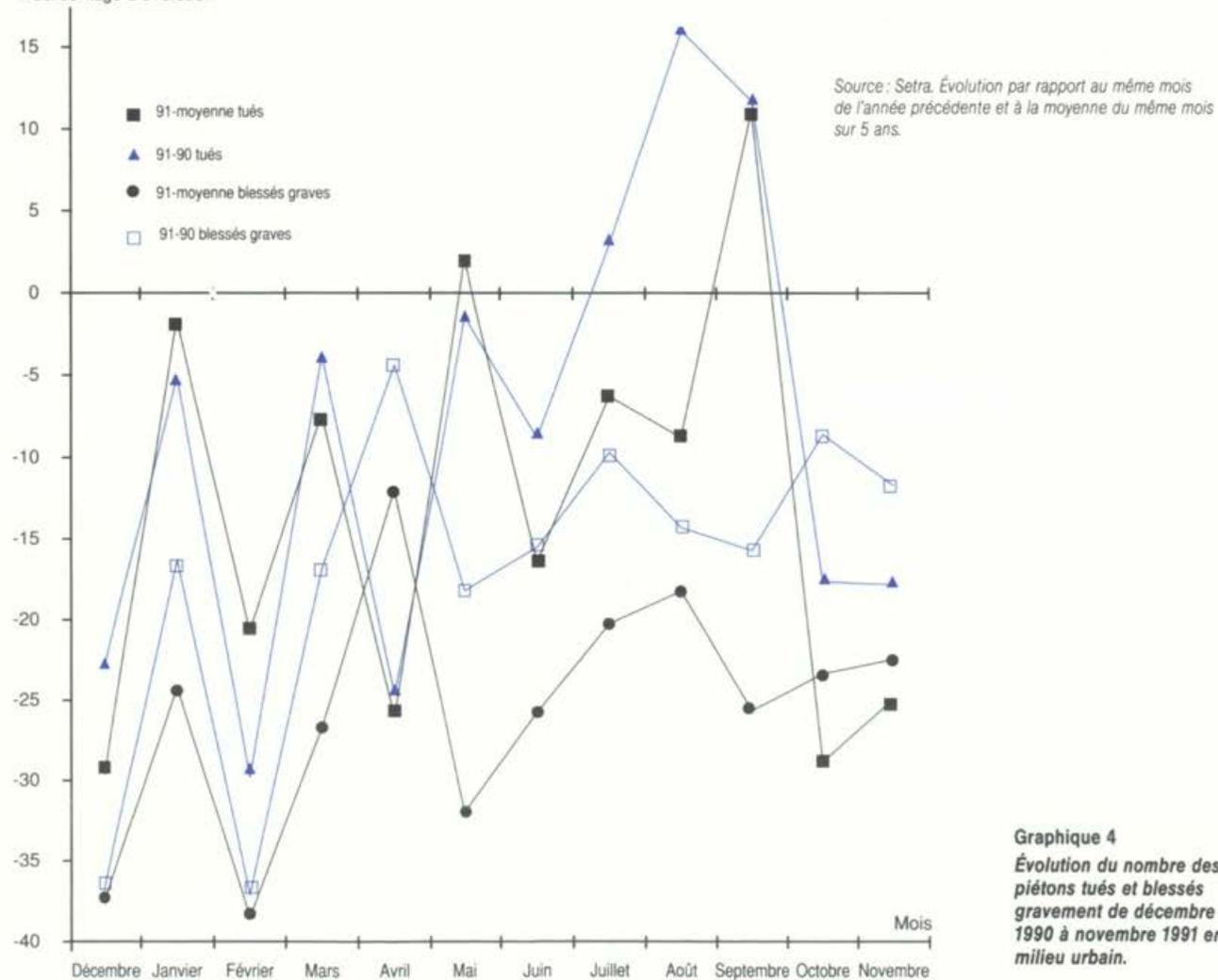
Graphique 2
Évolution du nombre des tués de décembre 1990 à novembre 1991.

Pourcentage d'évolution



Graphique 3
Évolution du nombre de blessés graves de décembre 1990 à novembre 1991.

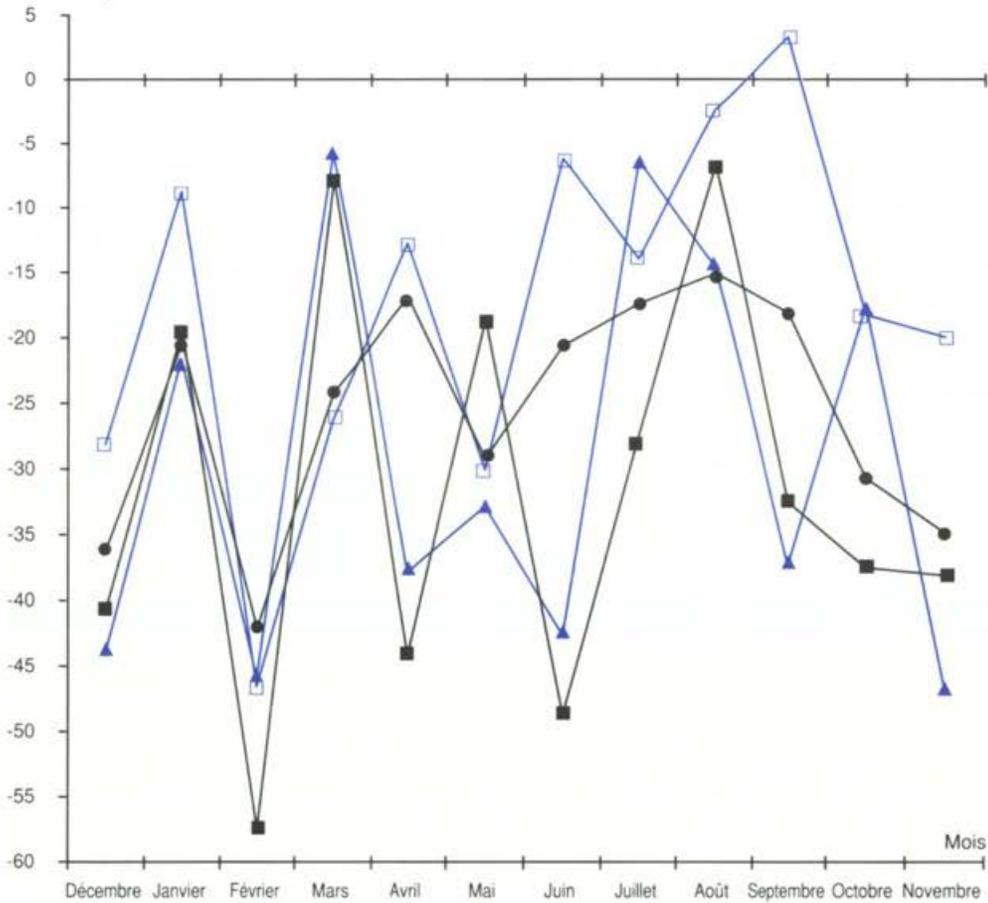
Pourcentage d'évolution



Source : Setra. Évolution par rapport au même mois de l'année précédente et à la moyenne du même mois sur 5 ans.

Graphique 4
Évolution du nombre des piétons tués et blessés gravement de décembre 1990 à novembre 1991 en milieu urbain.

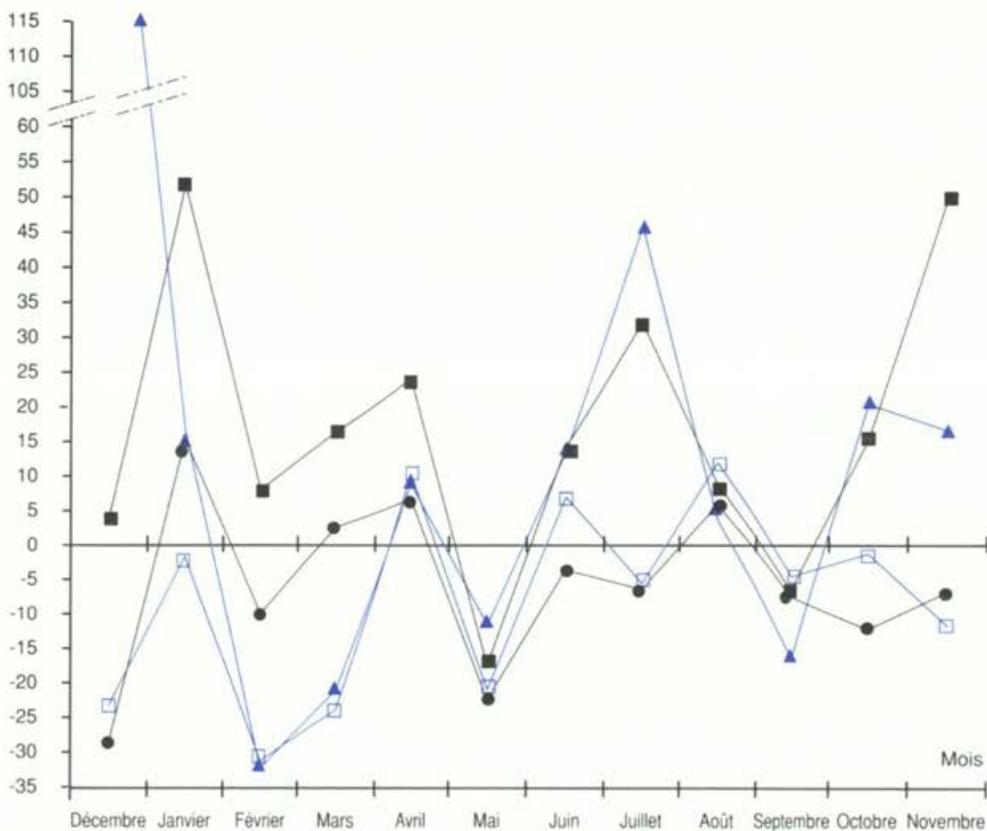
Pourcentage d'évolution



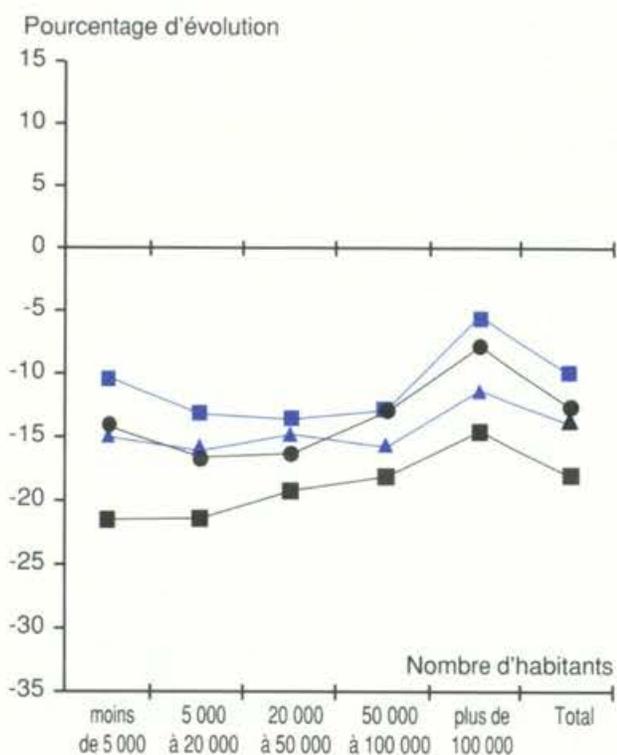
Graphique 5
Évolution du nombre d'utilisateurs de deux-roues légers tués et blessés graves de décembre 1990 à novembre 1991 en milieu urbain.

Source : Setra. Évolution par rapport au même mois de l'année précédente et à la moyenne du même mois sur 5 ans.

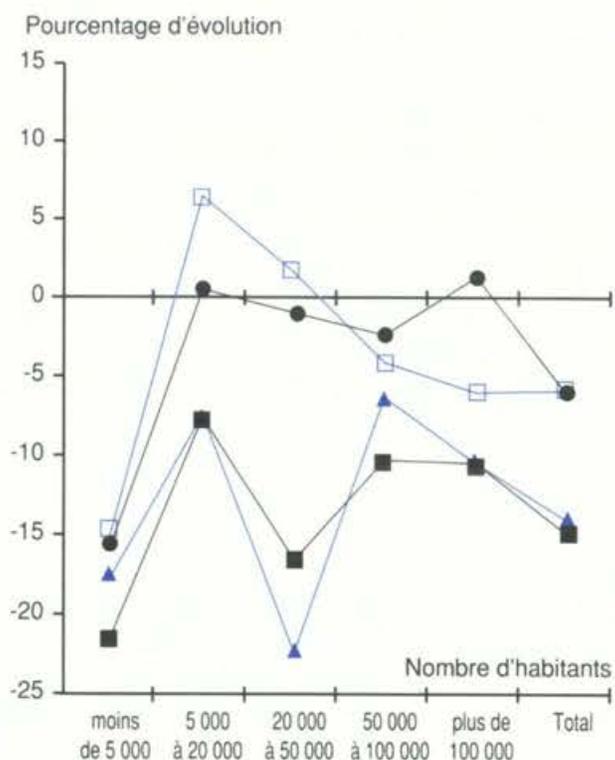
Pourcentage d'évolution



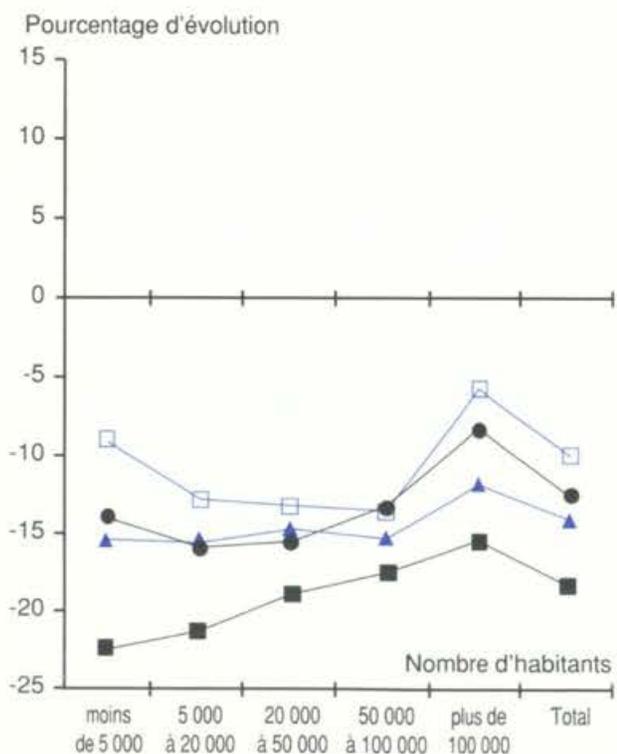
Graphique 6
Évolution du nombre de motocyclistes tués et blessés graves de décembre 1990 à novembre 1991 en milieu urbain.



Graphique 7
Nombre d'accidents corporels.



Graphique 8
Nombre de tués.

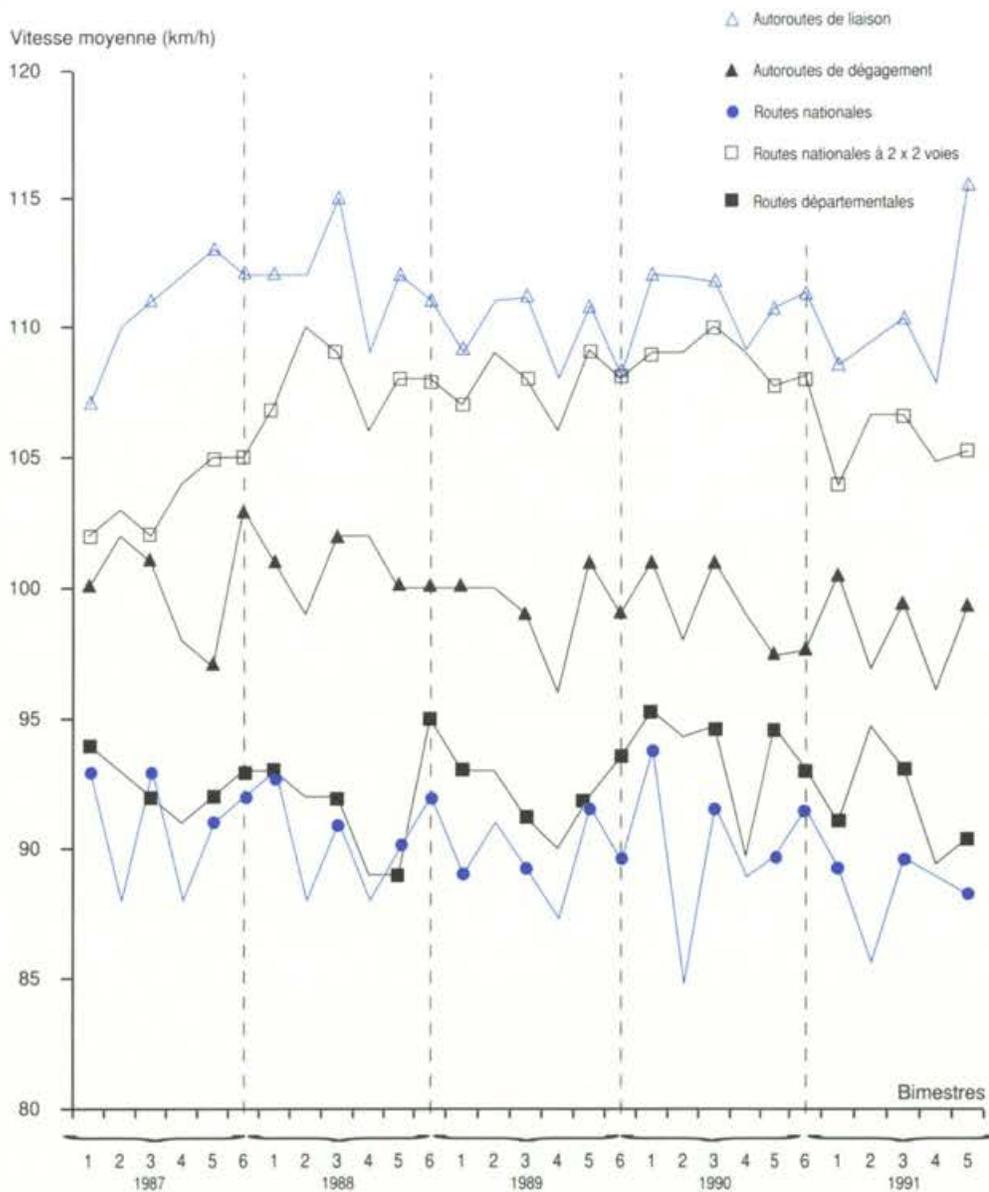


Graphique 9
Nombre de blessés.

Évolution en milieu urbain de décembre 1990 à novembre 1991.

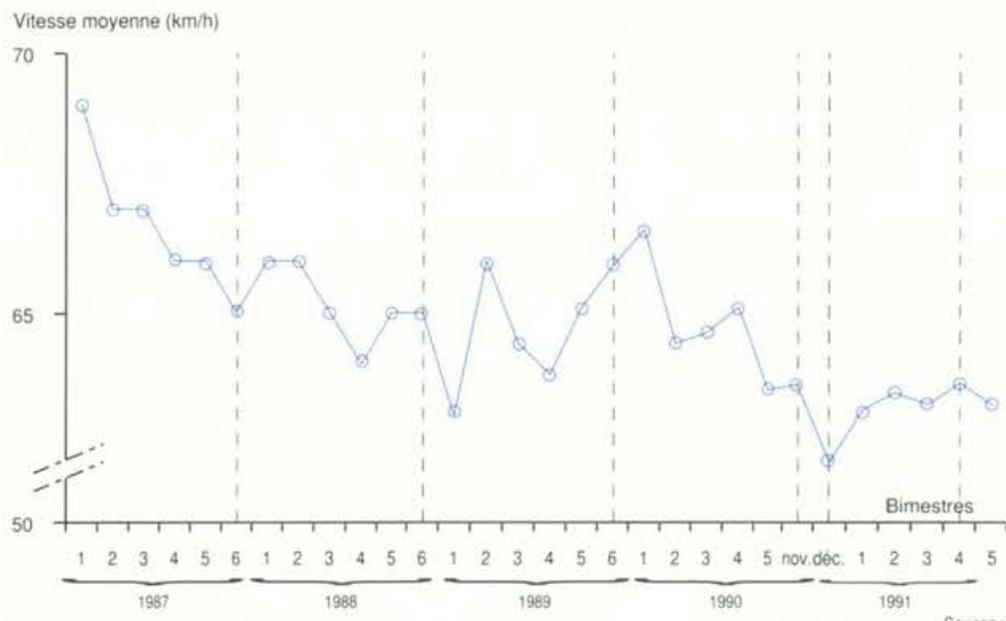
- 91-moyen le jour
- ▲ 91-90 le jour
- 91-moyenne la nuit
- 91-90 la nuit

Source : Setra. Évolution par rapport à la même année glissante précédente et à la moyenne de ces périodes sur 5 ans.



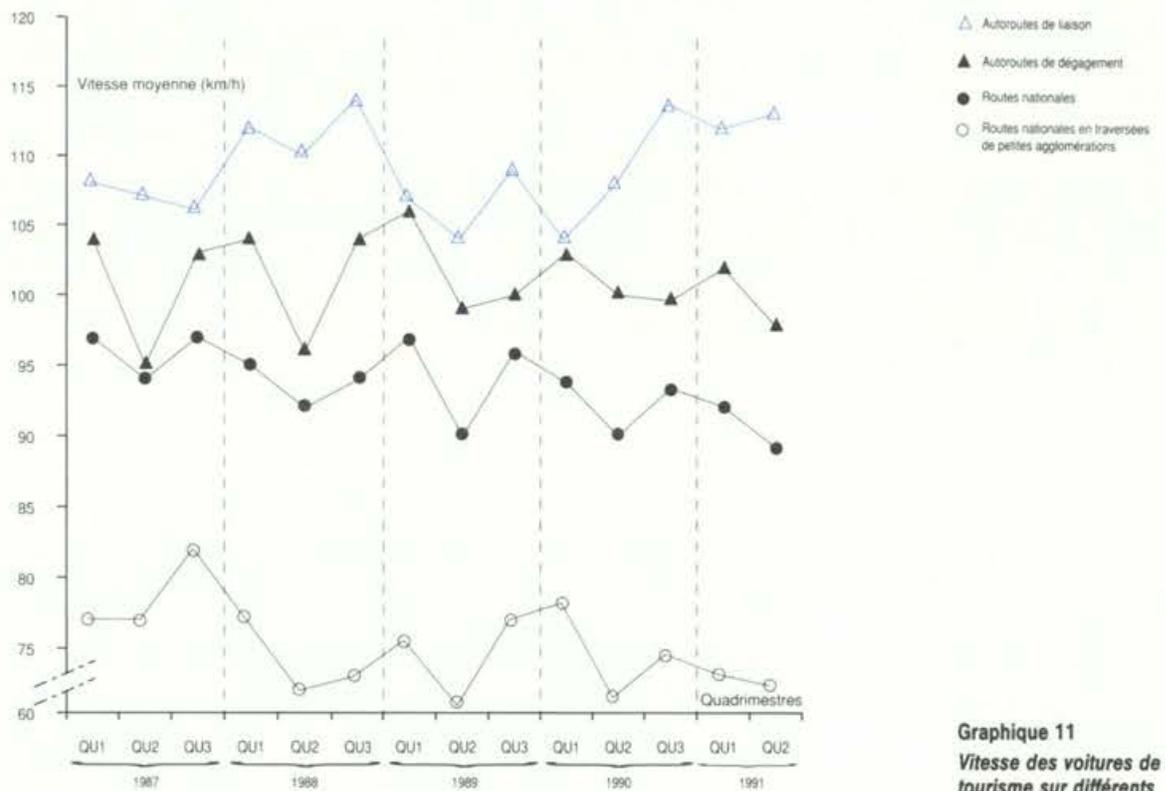
Graphique 10
Vitesse des voitures de tourisme sur différents réseaux routiers (1987-1991).

Source : Sondage bimestriel ISL.



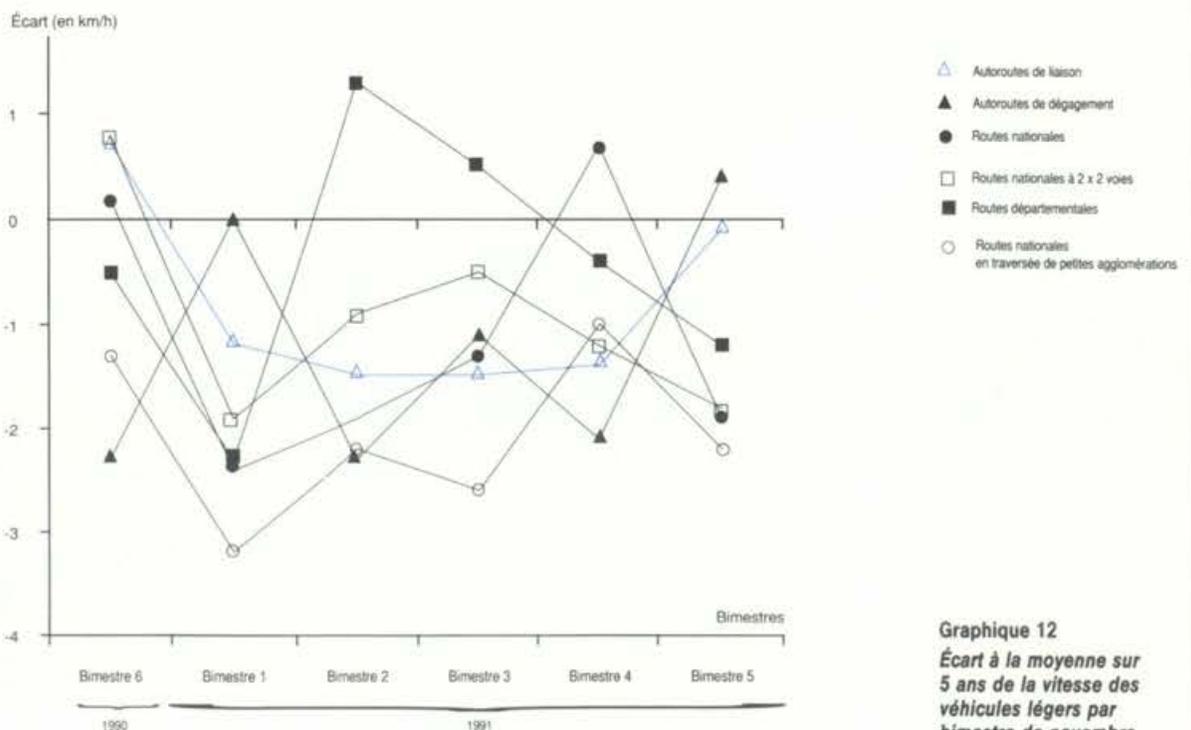
Graphique 10 bis
Vitesse des voitures de tourisme sur routes nationales en agglomération (janvier 1987-octobre 1991).

Source : Sondage bimestriel ISL. Traversée d'agglomération de moins de 5 000 h.



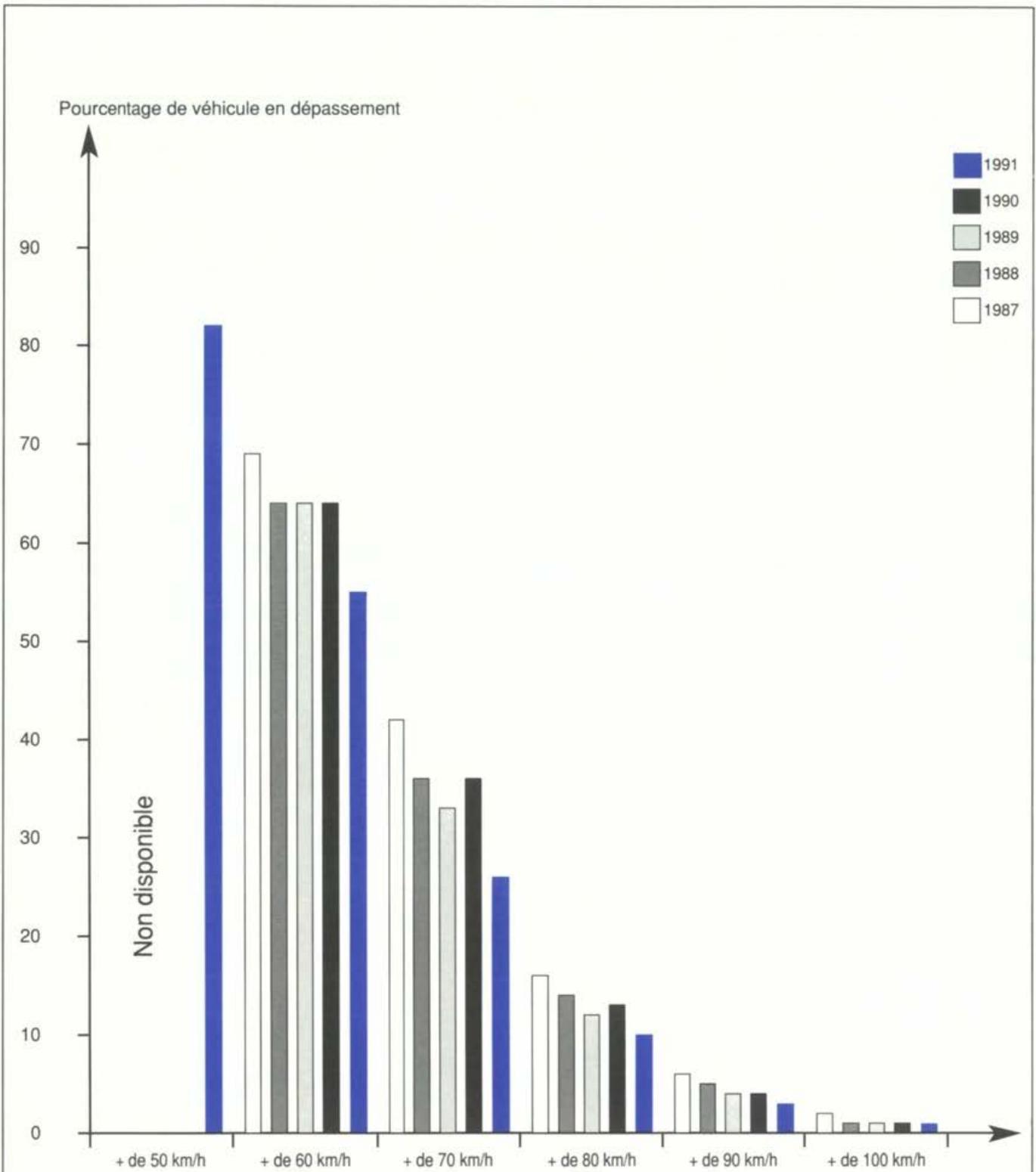
Graphique 11
Vitesse des voitures de tourisme sur différents réseaux routiers la nuit (1987-1991).

Source : Sondage quadrimestriel ISL.



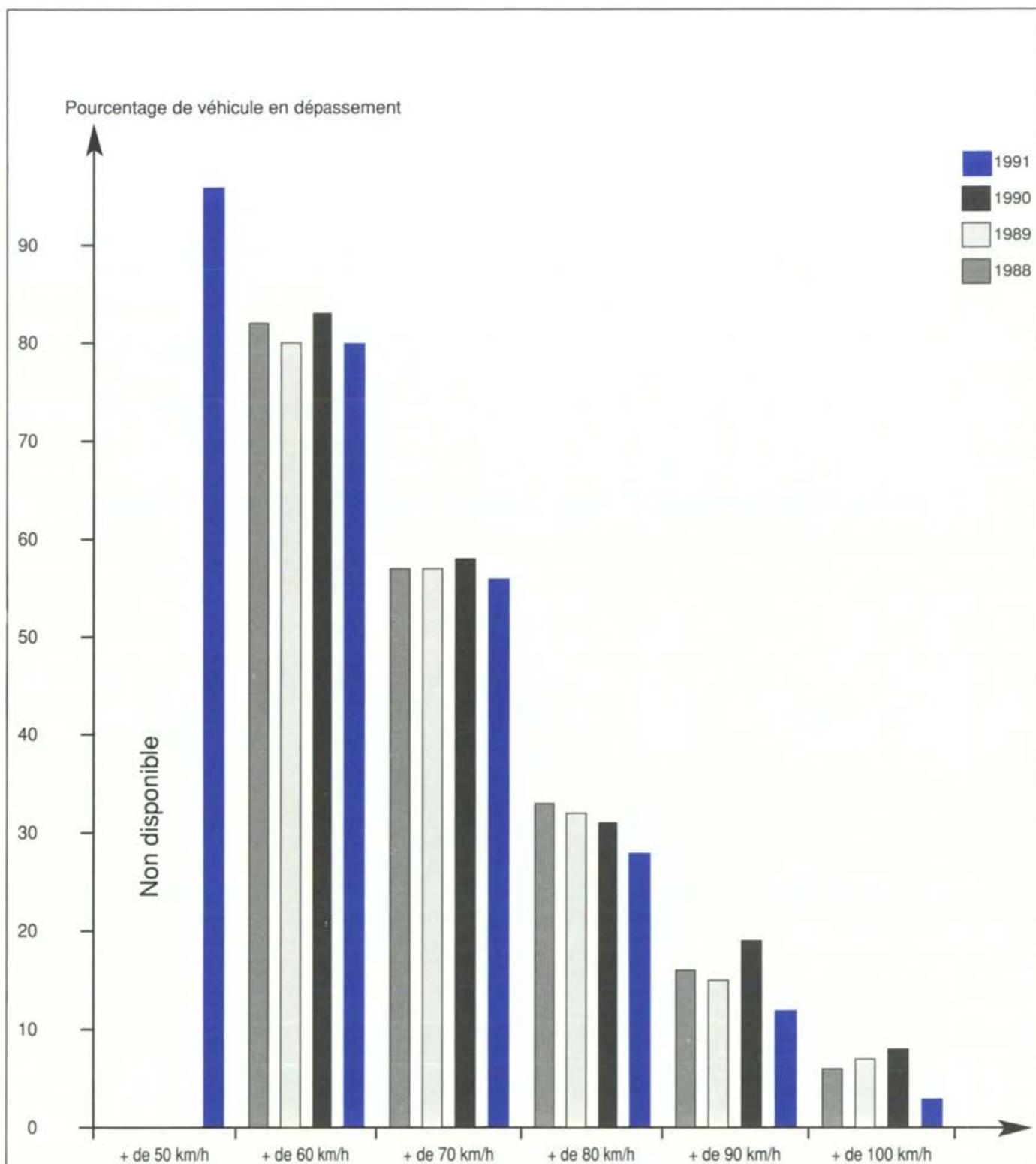
Graphique 12
Écart à la moyenne sur 5 ans de la vitesse des véhicules légers par bimestre de novembre 1990 à novembre 1991.

Source : Sondage bimestriel ISL.



Graphique 16
Distribution des vitesses des voitures de tourisme en traversée d'agglomération, le jour, de 1987 à 1991.

Source : Sondage bimestriel ISL.



Graphique 17
Distribution des vitesses des voitures de tourisme en traversée d'agglomération, la nuit, de 1987 à 1991

Source : Sondage bimestriel ISL.

PREMIER ESSAI D'ÉVALUATION DU PORT DE LA CEINTURE AUX PLACES ARRIÈRE

Suite à l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des voitures particulières en décembre 1990, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière propose un essai d'évaluation de cette mesure par l'étude des variations pluri-annuelles du nombre de victimes ceinturées ou non, au regard de quelques statistiques connues sur les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant, et d'estimer, quant cela s'avère possible, l'évolution du taux de port aux places arrière et les variations au niveau de la gravité des blessures.

CADRE DE L'ÉTUDE

Dans les BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel), la variable "victime ceinturée" est remplie par la Police et la Gendarmerie qui constatent les faits (victimes graves), ou à partir des déclarations des individus impliqués (indemnes ou blessés légers) dans l'accident. Par conséquent, les déclarations peuvent introduire des biais du fait que les impliqués peuvent cacher la réalité.

Observations et hypothèses

1. La gravité des accidents impliquant des véhicules légers est calculée par les ratios : tués/(tués + blessés graves) avec ou sans ceinture. Les blessés légers n'ont pas été comptabilisés afin d'éviter la prise en compte des données émanant d'éventuelles fausses déclarations.

2. Si l'on considère que le port de la ceinture de sécurité a une efficacité et si l'on suppose que le taux de port de la ceinture de sécurité en circulation s'est accru, on doit constater dans les statistiques de victimes :

– une baisse du nombre de tués et de blessés graves non ceinturés (puisqu'il y a moins d'usagers non ceinturés) ;

– un report partiel des victimes non ceinturées vers les victimes ceinturées (les tués et blessés graves auparavant non ceinturés deviennent soit indemnes ceinturés, soit blessés ceinturés, soit en cas de chocs très violents, tués ceinturés pour une partie d'entre eux).

3. Une baisse relative plus importante du nombre de blessés légers non ceinturés que celle du nombre de blessés légers ceinturés peut confirmer l'augmentation des fausses déclarations sur le port de la ceinture du fait de son obligation.

4. 20 à 25 % des statistiques sur les ports de ceinture des tués et 14 à 20 % pour les blessés graves sont indisponibles (port indéterminé). Elles sont donc exclues du champ de l'analyse, sachant toutefois que l'on perd de l'information.

LE CONSTAT

Entre 1991 et la moyenne des 5 années précédentes, le nombre des véhicules particuliers impliqués dans les accidents de la circulation a diminué de 16,3 %, alors qu'il a diminué de 11,7 % par rapport à 1990.

Parallèlement, nous constatons une baisse du nombre des victimes, quelle que soit leur place dans le véhicule, entre la période étudiée et la (les) période(s) de référence. Cette baisse est particulièrement sensible pour le nombre de blessés graves (environ -20 %) si l'on compare 91 et la moyenne des 5 années antérieures. L'amélioration de la sécurité n'apparaît pas significativement meilleure aux places arrière.

Les tableaux ci-après montrent les variations du nombre de victimes (tués, blessés graves et légers) entre décembre 1990 - novembre 1991 et décembre 1989 - novembre 1990, puis décembre 1990 - novembre 1991 et la moyenne de la même période sur 5 ans (de décembre 1985 à novembre 1990), pour les conducteurs, les passagers avant, et les passagers arrière des voitures particulières, ceinturés ou non (tableau 1), et les variations des indicateurs de gravité que nous avons choisis (tableau 3).

Nous savons par enquêtes sur route que le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules légers est en augmentation croissante depuis 1986 (en rase campagne et en agglomération). La baisse plus importante du nombre des victimes graves (tués + blessés graves) non ceinturés, par rapport aux victimes graves ceinturées aux places avant, peut donc s'expliquer en partie par une baisse constante de conducteurs et de passagers avant non ceinturés en circulation.

La baisse du nombre total de victimes aux places avant s'explique aussi par une baisse importante du nombre de véhicules légers impliqués dans les accidents et l'accroissement de la protection procuré par la ceinture de sécurité. La quantification des effets de ces trois facteurs combinés (plus d'autres facteurs liés à la sécurité du véhicule et de la route qui atténuent de plus en plus les conséquences du choc) est cependant impossible à partir de ces seules données statistiques.

Si l'on s'intéresse aux victimes des places arrière, le nombre de victimes graves ceinturées a presque quadruplé et le nombre de victimes graves non

Tableau 1

	CONDUCTEURS		PASSAGERS AVANT		PASSAGERS ARRIÈRE	
	Évolution 1991/moy.	Évolution 1991/1990	Évolution 1991/moy.	Évolution 1991/1990	Évolution 1991/moy.	Évolution 1991/1990
AVEC CEINTURE						
Tués	+ 1,0%	- 3,3%	- 7,4%	- 9,9%	+ 365,6%	+ 231,1%
Blessés graves	- 14,9%	- 9,9%	- 18,2%	- 10,7%	+ 430,7%	+ 462,4%
Blessés légers	- 14,0%	- 10,3%	- 14,4%	- 8,4%	+ 280,2%	+ 248,3%
SANS CEINTURE						
Tués	- 19,3%	- 13,7%	- 19,1%	- 10,2%	- 43,4%	- 38,7%
Blessés graves	- 32,8%	- 20,6%	- 37,2%	- 21,1%	- 56,3%	- 51,7%
Blessés légers	- 27,3%	- 15,2%	- 31,3%	- 19,3%	- 52,9%	- 48,9%
PORT INDÉTERMINÉ						
Tués	- 7,0%	- 13,9%	- 14,0%	- 13,2%	+ 50,3%	+ 42,5%
Blessés graves	- 15,1%	- 15,9%	- 20,7%	- 11,6%	+ 10,0%	+ 11,8%
Blessés légers	- 9,2%	- 13,8%	- 19,5%	- 28,6%	- 43,2%	- 38,6%
TOTAL						
Tués	- 7,2%	- 8,8%	- 12,1%	- 10,6%	- 8,1%	- 5,2%
Blessés graves	- 18,4%	- 12,7%	- 22,7%	- 12,9%	- 19,3%	- 12,6%
Blessés légers	- 15,2%	- 11,1%	- 17,4%	- 12,2%	- 19,1%	- 13,7%

Tableau 2

PASSAGERS ARRIÈRE	TUÉS			BLESSÉS GRAVES		
	1991	1990	Moy. 86-90	1991	1990	Moy. 86-90
CEINTURÉS	149	45	32	1226	218	231
NON CEINTURÉS	363	592	641	1553	3215	3551
PORT INDÉTERMINÉ	275	193	183	1025	917	932
TOTAL	787	830	856	3804	4350	4714

Tableau 3

VARIATION DE LA GRAVITÉ (tués/tués + blessés graves)		CONDUCTEURS		PASSAGERS AVANT		PASSAGERS ARRIÈRE	
		gravité	évolution 1991/1990	gravité	évolution 1991/1990	gravité	évolution 1991/1990
AVEC CEINTURE	1991	15,1		13,9		10,8	
	1990	14,2	+ 6,2%	13,8	+ 0,8%	17,1	- 36,7%
SANS CEINTURE	1991	29,8		23,4		18,9	
	1990	28,1	+ 6,1%	21,2	+ 10,4%	15,6	+ 21,8%
TOTAL	1991	19,6		17,2		17,1	
	1990	18,9	+ 3,6%	16,9	+ 1,8%	16,0	+ 7,0%

ceinturées a été divisé par 2, si l'on compare 1991 avec 1990 ou avec la moyenne des 5 années précédentes (tableau 2).

L'augmentation des victimes graves ceinturées et la baisse des victimes graves non ceinturées tendrait à prouver, si l'on admet avec raison que la ceinture de sécurité est un dispositif de protection qui diminue fortement le risque d'être tué ou blessé lors de l'accident, que les impliqués dans les accidents en 1991 étaient plus ceinturés que par le passé.

Si l'on s'intéresse aux indicateurs de gravité (tableau 3), les résultats sont tous à la hausse, sauf l'indicateur de gravité "ceinture à l'arrière". Cette hausse de la gravité générale (beaucoup plus forte pour les victimes non ceinturées que pour les victimes ceinturées), mise en rapport avec un taux de port en accroissement (à l'avant et à l'arrière) peut sembler anormale voire contradictoire avec les résultats précédents. Une étude particulière est nécessaire pour déterminer les raisons d'une telle évolution.

CONCLUSION

Il semble donc, avec les seuls chiffres issus des BAAC et des données issues d'enquêtes routières sur les taux de port de la ceinture aux places avant, que l'accroissement constaté du taux de port à l'avant se soit accompagné, en 1991, de l'augmentation sensible du taux de port à l'arrière, générant un gain réel en sécurité.

La baisse globale du nombre de tués, qui est de 43, (- 5,2 % par rapport à 1990), et du nombre de blessés graves, qui est de 546 (- 12,6 % par rapport à 1990), montre une amélioration de la sécurité qui n'est pas seulement le résultat du seul port obligatoire de la ceinture à l'arrière mais aussi d'autres facteurs : 50 km/h en ville, guerre du Golfe...

Sous réserve de la fiabilité des données du BAAC, les évolutions constatées en nombre de tués aux places avant et arrière sont globalement identiques et à la baisse. En revanche, en 1991, 64 % des conducteurs tués étaient ceinturés (contre 60 % en moyenne sur cinq ans de 1986 à 1990), 67 % des passagers avant étaient ceinturés (contre 64 %) et 29 % des passagers arrière étaient ceinturés (contre 4 %). Ces chiffres indicatifs (ce ne sont ni les vrais taux de tués ceinturés, ni des taux de port de la ceinture de sécurité en circulation) sont assez stables pour les conducteurs et les passagers avant et en forte hausse pour les passagers arrière. Il existe bien une hausse significative du taux de port de la ceinture à l'arrière.

Ce gain ne peut être quantifié avec précision, des données indispensables n'étant pas disponibles : séries chronologiques des taux de port de la ceinture à l'arrière, données fiables sur les blessés légers, les impliqués et les indemnes. Étant donnée la diminution du nombre d'accidents corporels avec des véhicules légers et du nombre de véhicules légers impliqués dans les accidents (- 16 % environ entre 1991 et 1986-1990), ce gain est réel mais néanmoins faible.

Les éléments ayant servi à l'élaboration de ce document ont été fournis par :

- le Ministère de l'Intérieur :

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques – Sous-direction de la circulation et de la sécurité routières.

Direction centrale des polices urbaines – Bureau circulation.

Service central des compagnies républicaines de sécurité – Bureau méthodes et techniques.

Préfecture de police de Paris – Direction de la circulation des transports et du commerce.

- le Ministère de la Défense :

Direction générale de la Gendarmerie nationale – Bureau circulation routière.

- le Ministère de la Justice :

Sous-direction de la statistique et des études – Section pénale.

- le Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace :

Service d'études techniques des routes et autoroutes.

Direction de la sécurité et circulation routières.

Observatoire économique et statistique des transports.

- Le Comité Professionnel du Pétrole.

- L'Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

- Le Comité Français des Constructeurs Automobiles.

2020/01/20
100 - 1115

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière, rattaché au délégué interministériel à la sécurité routière, est chargé :

- d'assurer la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques provenant des différentes sources nationales et internationales,
- d'effectuer ou d'assurer le suivi des études générales ou sectorielles sur l'insécurité routière,
- d'évaluer l'impact des mesures de sécurité routière prises ou envisagées.

Il est administré par un comité directeur interministériel composé de représentants des ministères de l'Éducation nationale, de l'Économie et des Finances, de la Justice, de la Défense, de l'Intérieur, des Affaires sociales et de l'Équipement et est doté d'un conseil d'orientation et d'évaluation dont les membres sont choisis pour la qualité de leur contribution d'ordre technique ou social à la sécurité routière.

Cet ouvrage est propriété de l'Administration, il ne pourra être utilisé ou reproduit, même partiellement, sans l'autorisation de l'Observatoire.

ISSN en cours

Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace
Secrétariat d'Etat chargé des Transports Routiers et Fluviaux
Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières



Diffusion assurée par la Documentation Française
29 - 31, quai Voltaire
75344 Paris Cedex 07
au prix de 70F