

KA
18/4/85
ca



Bilan annuel

Statistiques

et

Commentaires

Année 1994

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

*"Tout individu a droit à la vie,
à la liberté
et à la sûreté de sa personne."*

*Article 3 de la Déclaration universelle
des droits de l'homme
(10 décembre 1948)*

COMITÉ DE RÉDACTION

- Olivier NOËL, *secrétaire général de l'Observatoire*
- Maryse LAGACHE, *chargée d'études à l'Observatoire*
- Serge DARRINÉ, *chargé d'études à l'Observatoire*
- Colette DECAMME, *assistante à l'Observatoire*
- Claude FILOU, *chargé d'études à l'INRETS*
- Michel HOURDEBAIGT, *chargé d'études à l'Observatoire*
- Yves PAGE, *chargé d'études à l'Observatoire*
- Marie-Andrée ROUGÈS, *chargée d'études à l'Observatoire*
- Christian TEILLET, *chef de la section statistique au ministère de l'Intérieur*
- Colonel Guy OZENNE, *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*
- Patrick LE BRETON, *chef de projet au SETRA*

COMITÉ DE LECTURE

- Les membres du comité de rédaction
- Hélène FONTAINE, *directeur du Département d'Évaluation et de Recherche en Accidentologie à l'INRETS*
- Patrick CHÉRON, *responsable de la météorologie routière à la DSCR/CRICR de Lyon*
- Ruth BERGEL, *chargée de mission à l'OEST*
- Jacques ALEXIS, *chargé d'études au CETUR*

SOMMAIRE

LIMINAIRE

Quelques définitions françaises	p. 5
---------------------------------------	------

1) Les principaux résultats

Synthèse des résultats de l'année 1994	p. 9
Principales actions menées en 1994	p. 13
Tendances générales	p. 19
Bilan 1994 et bilan des vingt années précédentes	p. 20
Bilan 1994/1993 – Global	p. 25
Bilan 1994/1993 – Par service de surveillance	p. 27
Parc en circulation	p. 28
Permis de conduire délivrés	p. 29
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	p. 30

2) Les usagers

Les principales mesures de sécurité routière, où en sommes-nous ?	p. 33
---	-------

Comportement

Mesure de vitesses	p. 36
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	p. 38
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	p. 43
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	p. 44
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes	p. 50
Ceinture de sécurité – taux de port en circulation	p. 51

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions de 1987 à 1993	p. 53
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture en 1994	p. 56

Sanctions

Conduite en état alcoolique ; homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1993	p. 59
--	-------

3) L'analyse des accidents corporels

Analyse générale 1994/1993

Victimes par catégories d'usagers	p. 71
Victimes par classes d'âges	p. 73
Nombre de tués par classes d'âges et catégories d'usagers	p. 75
Accidents et victimes par catégories de réseaux	p. 76
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne	p. 79

Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués

Selon le mois	p. 81
Selon le jour de la semaine	p. 82
Selon l'heure	p. 83
Selon l'éclairage – la présence ou non d'une intersection	p. 84
Selon le type d'accident	p. 85

Analyse relative des victimes en 1994

Taux de tués selon l'âge par rapport à la population	p. 86
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population	p. 87
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc	p. 88
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc	p. 89
Taux de tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée par rapport au parc	p. 90
Taux de victimes dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée par rapport au parc	p. 91

4) Les comparaisons

Départementales métropolitaines	p. 95
Départementales d'Outre-mer	p. 98
Régionales	p. 99
Internationales	p. 100

5) Ensemble des accidents matériels et corporels p. 103

6) Évaluations

La montée en régime du permis à points en 1994	p. 111
Alcool et accidents.....	p. 114
Le modèle statistique de désaisonnalisation "Giboulée"	p. 115
Le coût de l'insécurité routière en 1994	p. 118
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France	p. 120

7) Les grandes dates de la sécurité routière p. 123

8) Bibliographie p. 127

QUELQUES DÉFINITIONS

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) 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 non décédés et 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) quelle 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 1994. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1995.

LES CHIFFRES CLÉS DE 1994

- 132 726 accidents corporels,
- 8 533 tués à 6 jours,
- 180 832 blessés, dont 40 521 graves,
- circulation sur le seul Réseau National : + 3,3 %
- parc de véhicules immatriculés au 31/12/1993 : 29 450 000 "quatre roues"
998 000 motocyclettes
- tués à 30 jours : 9 019
- taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,6
- taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,6

1

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Sixième année consécutive de diminution. Le nombre de tués est de 8 533 en 1994.

Pour la sixième année consécutive, le bilan de la Sécurité Routière est en diminution, aussi bien pour le nombre d'accidents corporels, que pour celui des tués et celui des blessés. On déplore, en 1994, 8 533 tués et 180 832 blessés sur les routes dans 132 726 accidents corporels. Ce bilan, encore trop élevé est cependant le meilleur obtenu depuis 38 ans.

519 vies ont été épargnées en 1994.

Comparé à celui de 1993, il diminue de 3,5 % pour les accidents corporels, 5,7 % pour les tués et 4,3 % pour les blessés. Après la relative stagnation du nombre de tués entre 1992 et 1993 (9 083 et 9 052 respectivement), une diminution est marquée, se traduisant par 519 vies épargnées.

La circulation a augmenté de 3,5 %.

Au cours de cette période, la circulation sur le Réseau National (autoroutes et routes nationales) a augmenté de 3,5 %, soit plus fortement qu'en 1993 (+ 3,3 %) et surtout qu'en 1992 (+ 1,8 %) traduisant la tendance à la reprise économique.

Les résultats reflètent l'effet des mesures récemment prises.

Ce bilan favorable s'inscrit dans la continuité d'une tendance à la baisse de l'insécurité routière depuis 22 ans, traduisant ainsi les efforts de tous. Malgré une érosion au cours du 3^e trimestre (le minimum a été atteint en septembre avec 8 395 tués, 180 303 blessés dans 131 917 accidents, en moyenne glissante sur un an), les bons résultats reflètent l'efficacité des mesures décidées lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière de décembre 1993.

Poursuite de l'amélioration entre janvier et avril.

Trois périodes peuvent être distinguées au cours de l'année 1994 :

La première, de janvier à avril, est marquée par la poursuite de la baisse constatée à la fin de 1993. L'évolution est de - 6,3 % sur les quatre premiers mois de l'année. Elle est cependant tempérée par la très légère augmentation du nombre d'accidents corporels et de blessés (+ 0,9 % et + 0,7 % respectivement).

Amplification des gains entre mai et août.

La deuxième période, de mai à août. Tous les indicateurs évoluent très favorablement, - 10,3 % pour les accidents corporels, - 13,0 % pour les tués et - 11,5 % pour les blessés. Début mai, la mesure de retrait d'un point pour non port de la ceinture ou du casque est effective ; début juillet c'est la création d'un seuil contraventionnel à 0,7 gramme d'alcool par litre de sang. L'essentiel des gains en vie épargnées est réalisé au cours de ces quatre mois.

Erosion des gains puis dégradation entre septembre et décembre.

Diminution deux fois plus forte du nombre de tués en milieu urbain qu'en rase campagne.

Plus de la moitié des usagers se tue sur les routes départementales.

Les diminutions observées sur les autoroutes sont les plus fortes.

412 vies ont été épargnées parmi les usagers de voitures de tourisme.

Diminution du nombre de tués motocyclistes (- 5,2 %), stagnation pour les piétons.

La troisième période, de septembre à décembre, est décevante. Après un mois de septembre à l'évolution encore favorable, mais beaucoup moins forte que celle des autres mois de l'été, les indicateurs se dégradent, surtout pour le nombre de tués qui atteint + 8 % en décembre. Au cours de cette période, l'évolution des nombres d'accidents corporels et de blessés reste sensiblement stationnaire (- 0,1 % et - 0,9 % respectivement) mais celle des tués augmente de 3,1 %. Les conditions météorologiques défavorables observées sur une partie du mois de décembre et surtout au cours du mois de novembre ainsi que l'augmentation de la circulation (+ 8,1 % en novembre et + 6,2 % en décembre) n'expliquent que très partiellement cette dégradation.

Analyse du bilan selon différentes typologies

Le milieu urbain est marqué cette année par une forte diminution du nombre de tués (- 9,1 %), plus du double de celle constatée en rase campagne (- 4,0 %), alors que les accidents corporels et les blessés évoluent à la baisse avec une même ampleur (de 3,2 % à 4,4 %) dans les deux milieux.

Corrélativement la gravité des accidents en agglomération (3,0 tués pour 100 accidents corporels) diminue significativement de 6,2 % par rapport à 1993, alors qu'elle reste au même niveau en rase campagne (13,8).

C'est sur les routes départementales que les diminutions des nombres d'accidents corporels (- 2,6 %) et de tués (- 3,0 %) sont les plus faibles. Pour la première fois, le nombre de tués sur ce réseau (4 284) représente un peu plus de la moitié du nombre total de tués, poursuivant une hausse régulière du poids relatif de ce réseau dans le bilan global. Rappelons en outre qu'il supporte de l'ordre de 40 % du trafic total.

L'évolution favorable la plus forte est observée sur les autoroutes avec une diminution du nombre de tués de 19,3 % ; cependant si cette diminution est notée depuis deux ans sur les autoroutes de dégagement, il est vrai, pour les autoroutes de liaison, qu'elle résulte pour partie d'un rattrapage des médiocres résultats de 1993. Pour ce réseau, le nombre de tués en 1994 (310) se situe néanmoins en dessous de celui de 1992 (338). La diminution du nombre d'accidents corporels, d'une moindre ampleur (- 8,1 %), est double de celle observée sur les autres réseaux.

S'agissant des catégories d'usagers, c'est avant tout parmi les conducteurs et occupants de voitures de tourisme que les gains les plus importants ont été acquis, soit 412 vies sur les 519 au total. La diminution d'une année sur l'autre (- 7,1 %) est la plus forte après celle des conducteurs et passagers de poids lourds (- 10,3 %) dont les effectifs en tués sont, il est vrai, beaucoup plus faibles (120 contre 5 400). Le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd est passé de 1 339 en 1993 à 1 250 en 1994 entraînant une légère diminution (près d'un point) de la gravité de ce type d'accident (16,4).

La diminution du nombre de tués chez les motocyclistes, entamée depuis deux ans, se poursuit (- 5,2 %, soit 45 vies épargnées). En revanche la situation des piétons évolue peu d'une année sur l'autre avec une baisse des nombres de tués de 0,4 % et de blessés de 0,8 %.

Forte diminution dans la classe d'âge la plus exposée, les 15-24 ans (- 10,2 %).

C'est dans la classe d'âge des 15-24 ans que l'on trouve les plus fortes diminutions du nombre de tués (- 10,2 %) et de blessés (- 7,1 %). Cette évolution amorcée depuis quelques années est très encourageante. Cependant il faut rappeler que le nombre de tués rapporté à l'effectif de cette classe d'âge est de 272 tués par million d'individus de la classe, très supérieur au taux moyen de 148, toutes classes d'âges confondues.

Quelques éléments explicatifs

Sans être spectaculaire, la montée en puissance du dispositif du permis à points se confirme. C'est le résultat de son amélioration qui se poursuivra au cours des prochaines années. S'il reste beaucoup à faire, la réalité de cette mesure se fait cependant bien sentir.

Au cours de l'année 1994, 2 433 160 points ont été retirés à 803 712 conducteurs. 2 885 permis ont été invalidés.

Le dispositif du permis à points poursuit sa montée en puissance.

La mesure de retrait d'un point pour non port de la ceinture ou du casque par les conducteurs, la campagne de communication qui l'a accompagnée et les contrôles renforcés qui l'ont suivie, ont, sans aucun doute, conduit à des résultats forts et durables. Corrélativement à une augmentation significative du taux de port de la ceinture en agglomération, passé de 60 % au premier quadrimestre 1994 à 75 % au cours du deuxième quadrimestre et allant jusqu'à 96 % sur les autoroutes de liaison, on a noté durant cette période les plus fortes diminutions de tués et de blessés graves (- 17,8 % et - 13,7 % en agglomération, - 11,1 % et - 13,0 % en rase campagne). Même si les taux sont quelque peu en retrait à la fin décembre 1994, ils se maintiennent à un niveau élevé (72 % en province et 71 % à Paris).

Si des efforts restent à faire pour élever encore les taux de port, il est incontestable que des progrès ont été réalisés dans ce domaine.

Fort impact de la mesure de retrait d'un point pour non port de la ceinture.

La poursuite de l'évolution favorable chez les jeunes est encourageante, on l'a vu ci-dessus. On observe en particulier, une baisse de 13,8 % du nombre de tués motocyclistes de 18-24 ans, beaucoup plus ample que celle qui affecte la tranche d'âge des 25-44 ans (- 1,4 %). Cette baisse est du même ordre pour les blessés graves (- 13,0 %). Il est vrai cependant que le nombre de permis (A + AL) délivrés en 1994 (111 000) est largement inférieur à celui atteint en 1992 (129 000) tout en restant légèrement plus élevé que celui de 1993 (107 000). Il est vrai aussi qu'un fléchissement des ventes de motocyclettes est observé depuis deux ans.

Poursuite de l'amélioration chez les jeunes motocyclistes.

La lutte contre l'alcoolémie s'est enrichie d'une nouvelle mesure entrée en vigueur en juillet 1994. La création d'une contravention pour toute alcoolémie comprise entre 0,7 et 0,8 gramme par litre de sang. Cette mesure qui peut être considérée comme une étape vers une réglementation à 0,5 g/l de sang, a pu avoir un effet bénéfique, mais il est difficile, contrairement à la mesure sur la ceinture de sécurité prise deux mois auparavant, d'en apprécier l'impact. Quoiqu'il en soit, le volume des dépistages d'alcoolémie faits à l'initiative des forces de l'ordre et des procureurs de la république augmente de 11,1 % par rapport à 1993. Ce sont plus de 6 millions de tests qui ont été réalisés cette année. Cette activité souligne les efforts consacrés à la lutte contre ce fléau qui reste toujours menaçant si l'on veut bien constater que 32 % des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels ont une alcoolémie supérieure au taux légal.

Augmentation de 11,4 % du nombre de contrôles préventifs.

Lente et régulière augmentation de la vitesse moyenne.

Les vitesses pratiquées par les poids lourds augmentent de 1 à 3 km/h.

L'érosion constatée en fin d'année devrait amener à une prise de conscience des dangers des vitesses excessives.

En 1993, la France se situe à la 9^e place des pays de l'Union Européenne pour le nombre de tués rapporté à la population, à la 6^e pour le nombre de tués rapporté au parc des véhicules.

Mais c'est bien de la vitesse que dépendra la consolidation ou la fragilisation des résultats. Sans que l'on puisse constater d'augmentation spectaculaire, c'est la lente et constante augmentation de la vitesse depuis 1992 qui retient l'attention, tant sur les réseaux de rase campagne qu'en milieu urbain.

De jour, de 1993 à 1994, la vitesse moyenne augmente de 1 à 2 km/h sur les autoroutes, de 3 km/h sur les voies express (2x2 voies) et de 1 km/h dans les traversées d'agglomérations moyennes. De nuit, les augmentations sont de 2 à 4 km/h. Il y a cependant quelques réseaux où on constate une baisse ou une stabilisation des vitesses pratiquées ; c'est le cas sur les routes nationales, de jour comme de nuit, ou dans les traversées d'agglomérations moyennes et les autoroutes de liaison, la nuit.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds augmentent également sur la plupart des réseaux de 1 à 3 km/h sauf, il convient de le noter, dans les traversées de petites agglomérations.

Sans occulter les nombreux champs dans lesquels des efforts restent à l'évidence à faire, il n'en reste pas moins qu'un signal fort doit être émis pour faire admettre que le respect des limitations de vitesse et sa maîtrise seront la clef d'un maintien durable de ce bilan, comme l'a souligné le rapport NAMIAS. Son érosion en fin d'année devrait amener à une prise de conscience de cette réalité, malgré le report du débat parlementaire sur la loi relative au délit de très grand excès de vitesse et les perspectives d'amnistie de certaines contraventions à l'échéance de la fin du premier semestre 1995. Le bilan 1994 aurait sans aucun doute été encore meilleur si une stabilisation des vitesses moyennes, voire leur baisse, avait été observée.

La France présente traditionnellement son bilan sur l'insécurité routière bien avant celui des autres pays de l'Union Européenne dont les résultats 1994 ne sont donc pas encore disponibles. Cependant, l'analyse des bilans de 1993 indique que la France se situe, parmi les douze pays, à la 9^e place pour le nombre de tués rapporté à la population ; elle est mieux placée (6^e place) si l'on considère le nombre de tués rapporté au parc automobile. L'évolution plus favorable en 1994 que celle de la plupart des autres pays, mesurée sur les résultats mensuels disponibles, permet de penser que le classement pourra s'améliorer.

L'arrivée de la Suède, de la Finlande et de l'Autriche dans l'Union Européenne, les deux premiers ayant des niveaux de sécurité routière supérieurs à celui de la France, doit être une incitation à pérenniser l'évolution favorable constatée en 1994.

PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1994

LA RÉGLEMENTATION



L'année 1994 a été marquée par une réflexion importante sur la sécurité routière et sur le code de la route ainsi que par l'entrée en vigueur d'une grande partie des mesures arrêtées lors de la réunion du Comité Interministériel de la Sécurité

Routière qui s'est tenue le 17 décembre 1993.

En effet, au début de l'année, la commission PHILIP a rendu public son rapport qui porte sur une réflexion préalable à une nouvelle codification du code de la route.

Partant de la constatation des faiblesses de la rédaction du code de la route liées tant à sa structure qu'à son contenu qui révèle quelques ambiguïtés, incohérences, archaïsmes et carences dans l'édition des règles, le rapport s'est attaché à démontrer la nécessité d'entreprendre une refonte du code de la route en vue de le clarifier. Le rapport a fixé en outre les orientations à suivre pour la recodification à proprement parler. Celle-ci sera techniquement engagée en 1995.

A la suite du terrible accident de Mirambeau intervenu en novembre 1993, Monsieur MOISSONNIER, Président de la commission d'enquête, a remis un rapport le 19 janvier 1994 et proposé des nouvelles mesures destinées à améliorer la sécurité des usagers de la route et à prévenir le renouvellement d'un tel drame.

Enfin, pour clôturer l'année, une réflexion a été engagée sous l'égide de Robert NAMIAS, directeur de la rédaction de TF1, sur tous les problèmes liés à la vitesse excessive ou inappropriée. La commission a remis ses conclusions au Ministre le 15 décembre 1994 et a fait part de ses propositions en vue de convaincre le public du bien-fondé des contrôles de vitesse et de la nécessité d'agir avec sévérité pour lutter contre les accidents de la route.

S'agissant des mesures arrêtées lors de la réunion du CISR, près d'une vingtaine sur trente-neuf ont nécessité la mise au point de textes législatifs ou réglementaires. Près de la moitié est déjà entrée en vigueur au cours de l'année.

Parmi celles qui ne sont pas encore mises en œuvre, le projet de loi qui instaure un délit pour les très grands excès de vitesse a été adopté par le Conseil des Ministres du 8 juin 1994 et adopté en première lecture après amendement par l'Assemblée Nationale le 18 novembre 1994. En raison du calendrier particulièrement chargé du Parlement, ce texte n'a pu être examiné par le Sénat. Cependant, le Gouvernement n'a pas renoncé à cette mesure qui fera l'objet d'un examen lors de la prochaine session parlementaire.

Les mesures adoptées ont porté sur le comportement des usagers, la qualité et la sécurité des infrastructures ainsi que sur les véhicules.

• Mesures portant sur le comportement des conducteurs

Ces mesures ont pour la quasi-totalité (sauf la réception communautaire des véhicules) été décidées lors du CISR.

– Jeunes conducteurs

Le décret n° 94-358 du 5 mai 1994 a introduit des limitations de vitesse différenciées selon les types de réseaux routiers pour les conducteurs débutants pendant deux ans, à savoir :

- 110 km/h sur les autoroutes,
- 100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse, ou sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central,
- 80 km/h hors agglomération,

en remplacement de l'ancienne limitation à 90 km/h pendant un an.

Ces limitations, qui trouvent leur légitimité dans le manque d'expérience de ces conducteurs, ne sont pas applicables aux personnes titulaires depuis au moins trois ans du permis de conduire et qui ont subi la perte totale de leurs points ou l'annulation par le juge de leur permis pour une durée inférieure à une année.

– Renforcement du permis à points

Pour inciter les conducteurs de motocyclettes à mettre leur casque, ce même texte prévoit le retrait d'un point sur le permis de conduire en cas de non port du casque.

De même, afin d'inciter les conducteurs d'automobiles à mettre leur ceinture, le texte prévoit également, en cas de non port, le retrait d'un point sur le permis.

– Alcool

Le décret du 5 mai 1994 prévoit également l'interdiction de solliciter un nouveau permis avant un délai de dix ans en cas de récidive de conduite en état d'alcoolémie et d'homicide involontaire.

Par ailleurs, le décret n° 94-570 du 11 juillet 1994 a pour objet de renforcer la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 4^e classe (5 000 francs au plus) pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 sans atteindre 0,8 g/l de sang.

L'alcoolémie supérieure à 0,8 g/l de sang reste un délit passible d'une peine de prison.

LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE

DES VÉHICULES



En 1994, 29 décrets et arrêtés ont été signés. Parmi les plus importants, il faut citer :

– la circulaire du 11 janvier précisant la déontologie du contrôle technique, la gestion des agréments des contrô-

leurs, les cartes grises des véhicules de collection, la gestion des agréments de centres qui changent de réseau d'affiliation, l'immobilisation des véhicules en défaut de visite technique et le lieu où effectuer les contrôles ;

– le décret du 5 mai changeant le calendrier du contrôle technique : ce sont les véhicules de plus de 4 ans qui seront contrôlés. En effet, au 1^{er} janvier 1995, les voitures particulières doivent faire l'objet d'une première visite technique dans les six mois précédant l'expiration d'un délai de quatre ans à compter de la date de première mise en circulation du véhicule contre cinq auparavant. Au 1^{er} janvier 1996, postérieurement à cette première visite technique, la périodicité du contrôle technique passera de trois à deux ans ;

– les arrêtés du 5 juillet instituant le contrôle technique des émissions polluantes ;

– le décret du 16 septembre modifiant certaines dispositions du code de la route relatif à la réception communautaire des véhicules et les arrêtés transposant en droit français la directive réception communautaire. La réception communautaire devient une alternative possible à la réception nationale pour toutes les catégories de véhicules. A partir du 1^{er} janvier 1996, la réception communautaire deviendra obligatoire pour tout nouveau type de voiture. A partir du 1^{er} janvier 1998, toute voiture mise pour la première fois en circulation devra être conforme à un type ayant fait l'objet d'une réception communautaire.

– les arrêtés du 24 octobre rendant obligatoires les feux de position latéraux sur les poids lourds et réglementant les réservoirs de carburant, suite à l'accident de Mirambeau.

• Contrôle technique

En 1994, les 3 216 centres agréés (2 602 centres spécialisés et 614 centres auxiliaires) ont effectué 10,6 millions de contrôle dont 9 millions de visites initiales, soit une progression de 12 % par rapport à l'activité de 1993.

Depuis le 1^{er} octobre 1994, les obligations de réparation ont été étendues aux véhicules polluants, ce qui a entraîné une augmentation du taux de contre-visite qui est passé de 20 % pour la période de janvier à septembre 1994 à 25 % pour celle allant d'octobre à décembre. Le même phénomène avait été observé l'an dernier avec l'extension des réparations aux pneumatiques et aux dispositifs d'éclairage et de signalisation. Mais après une période d'adaptation de quelques mois, les automobilistes prennent l'habitude de faire entretenir leur véhicules avant le passage au contrôle technique.

En 1994, 15,6 % des véhicules contrôlés ne présentaient aucun défaut pour les 52 points contrôlés (qu'ils fassent l'objet d'une obligation de réparation ou pas). En 1993, seuls 6 % des véhicules étaient dans ce cas, ce qui traduit une amélioration sensible de l'état du parc contrôlé.

Pour les points soumis à contre-visite, les principaux défauts constatés au cours de l'année 1994, sont les suivants :

Freinage : 10,7 %, dont : déséquilibre freins arrière (5,3 %), frein de stationnement (4,3 %), fuites ou frottement circuit de freinage (3,3 %).

Roues - pneumatiques : 6,4 %, dont : état des sculptures (4,6 %), déformations coupures (1,6 %).

Signalisation - éclairage : 11,9 %, dont : feux de croisement - état, fixation - (4,3 %), clignotants - état - (2,6 %), feu stop - non fonctionnement d'un ou deux feux - (2,5 %), éclairage de la plaque - non fonctionnement - (2,4 %), feux de position - non fonctionnement - (2,1 %), feux de route - état, fixation - (1,3 %).

Pollution (depuis le 1/10/94) teneur excessive en monoxyde de carbone : 15,1 %.

• Réglementation internationale des véhicules

La réglementation en matière de véhicules est aujourd'hui élaborée dans le cadre de négociations internationales à Genève (réglements de l'ONU) et à Bruxelles (directives communautaires).

Ces négociations concernent plus d'une centaine de domaines de la technique des véhicules, comme le freinage, les émissions de gaz polluants, l'éclairage et la signalisation, la protection contre les chocs, les ceintures de sécurité, etc.

Les principales négociations ont porté cette année sur la diminution des émissions de gaz polluants ; la réglementation technique des autobus et des autocars ; la résistance au feu des matériaux ; les ceintures de sécurité et sièges non agressifs dans les autocars ; les chocs frontaux et latéraux et la réception communautaire des poids lourds et des véhicules à deux et trois roues.

LA COMMUNICATION



• Au premier quadrimestre 1994, l'activité de la communication de la sécurité routière a été de poursuivre l'opération "Label Vie" par le réunion du jury national le 26 janvier 1994 et la remise des prix au plan local à partir de fin février.

Rappelons que son objectif était de soutenir les jeunes qui souhaitent mener des actions en faveur de la sécurité routière à travers toute la France. L'organisation d'une journée nationale le 16 mars 1994 à Paris a eu pour but de valoriser et médiatiser vingt projets et, par eux, toute l'opération.

– La nouvelle mesure de retrait d'un point pour non port de la ceinture de sécurité par le conducteur a motivé une campagne de communication massive "tout le temps,

tous les jours" menée en **avril et mai 1994**. La campagne publicitaire s'est déroulée en radio (média principal) et en télévision. Son objectif était d'accompagner la nouvelle mesure par un message réaffirmant la nécessité vitale de s'attacher en voiture, même sur les petits trajets. Les sondages réalisés sur le bord des routes pour l'Observatoire, entre le 21 avril et le 12 juin 1994, montrent que parmi les personnes qui ne bouclaient pas leur ceinture, une sur trois a été convaincue de l'attacher. Cette progression est particulièrement sensible sur les voies urbaines où le taux de port est passé de 54 à 71 %. Ce pourcentage n'a pas varié depuis.

Le post-test réalisé dix jours après la campagne par l'IFOP, montrait qu'elle avait eu un très fort impact, notamment en radio. 87 % des personnes interrogées l'avait entendue ou vue. En terme d'agrément, les scores sont élevés puisqu'elle a plu à 87 % des interviewés, 94 % trouvant qu'elle se comprenait bien et 82 % qu'elle était convaincante. Enfin, 57 % se sont sentis concernés pour eux-mêmes, 60 % pour leur famille, 63 % pour leur entourage. Ces scores sont bien plus élevés que ceux constatés pour des campagnes équivalentes. Ils montrent bien à quel niveau cette campagne, très impliquante, a été ressentie.

– **Une étude globale sur la communication de la sécurité routière** a été réalisée en **avril 1994** (la dernière datant de 1991) pour vérifier la stratégie de communication et la tonalité publicitaire. Elle avait été demandée lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 décembre 1993. La stratégie actuelle a été une nouvelle fois validée reposant sur une communication globale intégrant publicité, relations publiques et relations presse. Sa base reste informative, et s'appuie sur la solidarité et la conscience personnelle du risque (en opposition avec le rejet des fautes sur "l'autre"). Des messages publicitaires télévisés violents (sang, larmes et cris) ont été de nouveau testés et de nouveau rejetés : aucune implication des spectateurs et rejet sur les autres, évitement par trop de violence...

• Au **deuxième quadrimestre**, deux campagnes d'information se sont succédées.

En **juin 1994**, une campagne "motards" a été lancée pour favoriser la cohabitation sur la route des automobilistes et des conducteurs de deux roues. Elle s'est déclinée sous forme d'affiches (5 000), d'affichettes (10 000) **du 13 au 20 juin 1994**, et d'insertions presse dans la presse spécialisée auto et moto et dans *Équipe* magazine.

En **juillet 1994**, une campagne "alcool" a été réalisée, avec comme objectif de faire comprendre que tout un chacun arrive très rapidement à une perte de ses capacités en absorbant de l'alcool avant de conduire. Les cibles privilégiées étaient les jeunes de 18 à 25 ans et les hommes de 26 à 50 ans. La campagne a accompagné l'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,7 g/l de sang, mesure applicable en **juillet 1994**. Elle s'est déclinée en radio (média principal) et en affichage. Un dossier d'information (15 000 exemplaires) a été adressé au réseau de la Sécurité Routière, élargi aux administrations publiques, aux associations et aux assurances. Une plaquette grand public a été diffusée en deux millions d'exemplaires.

• Au **troisième quadrimestre**, plusieurs opérations ont été menées.

– Au **Mondial de l'Automobile** du **6 au 16 octobre 1994**, le stand de la Sécurité Routière a abordé les thèmes de la formation des conducteurs, de la ceinture, du contrôle de la vue et de l'alcool. 90 000 visiteurs ont été accueillis, 4 000 sont montés dans le simulateur de choc, le bar "zéro alcool" a servi quelques 1 500 cocktails de fruits.

A cette occasion, un dossier de presse "**La voiture en questions**" a été réalisé pour rappeler au grand public que la voiture la plus techniquement évoluée ne l'est pas quand elle est mal utilisée.

– La campagne "**ceinture**" a été rediffusée du **14 au 23 novembre** sur les radios principales et du **16 au 24 décembre** sur France 2 et France 3.

– **Une mise en concurrence d'agences pour les actions publicitaires d'une part et les actions de relations publiques et relations presse d'autre part a été faite.**

Au terme de trois ans de collaboration avec les agences SUCCESS et FRANCOM, qui l'ont assistée pour ses actions publicitaires et ses actions de relations publiques et de relations presse, la Sécurité Routière a remis en concurrence, comme prévu dès l'origine, ses budgets de communication. La consultation, qui s'est déroulée à l'automne, a permis de choisir les agences pour 1995, et si les résultats sont satisfaisants, pour 1996 et 1997. L'agence SUCCESS, qui a dorénavant pris le nom de **FCA/BMZ** a été retenue de nouveau pour la mise en œuvre des actions publicitaires, une nouvelle agence, l'agence **MOREAU-LASCOMBE GCI**, a été choisie pour les relations publiques et relations presse.

– La présentation de "**Max dans la rue**", production pour France 3 d'une série de vingt dessins animés de trois minutes pour enfants de deux à cinq ans, accompagnée de quatre livres édités par Nathan a été faite début décembre.

– La production d'une nouvelle série de dix-huit émissions de 35 secondes "**27, rue des sentiers battus**", dont l'objectif est d'aller à l'encontre des idées reçues en matière de sécurité routière en vue d'une diffusion sur France 2 a été réalisée.

– Plusieurs grandes manifestations ont marqué l'année, en particulier :

• les 19 et 20 septembre, un forum exposition sur "**La signalisation routière, un nouveau siècle**", rappelant les priorités de la signalisation ;

• le 30 novembre, la Sécurité Routière a participé au **premier congrès mondial sur la télématique appliquée aux transports**. A cette occasion, un dossier de presse "**La route intelligente en vingt questions**" a dressé les enjeux et les réalisations françaises en matière de télématique routière.

Dans une activité de presse très fournie toute l'année, on a pu noter :

– La présentation à la presse du **rapport NAMIAS** sur

la vitesse le 16 décembre ; l'entrée en vigueur des nouvelles obligations de réparations du contrôle technique et son calendrier pour 1995 et des mesures en faveur de la sécurité routière proposées par la commission d'enquêtes sur l'accident de Mirambeau (10 novembre 1993) ;

– La signature de la convention entre l'Etat et les sociétés d'assurance pour le développement de la prévention en matière de sécurité routière.

Les bilans mensuels et toutes les actions de communication publicitaires ont fait l'objet de **communiqués de presse**, tout comme les nombreuses mesures qui rythment la vie du service.

Dans le domaine des publications, la **Revue du Comité de la Sécurité Routière**, le bulletin mensuel "**Les infos**", les dépliants et documents grand public ont été régulièrement diffusés.

A noter la parution d'une nouvelle publication : le "**Fil Conducteur**", lettre d'information sur les grands thèmes de la sécurité routière à destination des parlementaires et principaux décideurs. Elle a fait l'objet de trois diffusions : n° 1, "La formation à la conduite" (octobre 1994), n° 2, "Les principales données de la sécurité routière" (octobre 1994), n° 3, "Les automobilistes, la vitesse et la sécurité routière" (novembre 1994).

Dans le domaine international, deux missions ont été conduites en fin d'année, visant à **organiser les services de communication à l'île Maurice** d'une part, et en **Pologne** d'autre part. Ces actions devraient se poursuivre en 1995.

LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ

SUR LE RÉSEAU ROUTIER



Contrôle de sécurité des infrastructures

L'année 1993 avait été marquée par la réalisation d'expériences prototypes dans deux départements, six grandes villes et trois petites agglomérations. L'année 1994 a été consacrée à l'évaluation des expériences prototypes et à la mise au point de la poursuite de l'expérimentation après réalisation d'opérations-tests dans le département de l'Eure et la ville de Grenoble au mois de juin 1994. Le comité directeur du projet, en date du 20 décembre 1994, a décidé la poursuite de l'expérimentation par la mise en œuvre d'expériences pilotes qui seront lancées sur le réseau national et des réseaux de collectivités locales volontaires au début de l'année 1995.

Signalisation : circulaire du 8 mars 1993

La circulaire du 8 mars 1993 a invité les gestionnaires des réseaux routiers à agir afin que la signalisation existante sur leur voirie soit en harmonie avec la réglementation en vigueur. L'objectif est d'offrir à l'utilisateur une infor-

mation juste au regard des conditions et des règles de circulation. L'action de remise à niveau de la signalisation, démarrée en 1993, a été poursuivie en 1994 par la mise en œuvre d'opérations pilotes sur le réseau national dans chacune des zones d'actions des Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement.

Normalisation des équipements routiers

La démarche engagée vise à normaliser les objets et équipements routiers en fonction d'exigences de sécurité reconnues et à établir des règles d'application dans le cadre de la voirie routière.

En 1994, la norme relative aux ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal a été rendue obligatoire par le décret du 27 mai 1994, modifiant le code de la voirie. Ce dispositif réglementaire a été complété par l'élaboration d'un guide technique par le CERTU. La DSCR a mis en place des groupes de travail pour poursuivre cette démarche sur les thèmes obstacles latéraux, giratoires, équipements de la route, revêtements routiers colorés.

Actions en faveur des deux-roues

L'année 1994 a été marquée par la mise en œuvre d'initiatives nouvelles en faveur des vélos et des motos.

– Actions vélos : préparation d'une instruction aux Directions Départementales de l'Équipement sur la prise en compte des vélos dans les aménagements routiers ; préparation du guide de signalisation des aménagements cyclables ; désignation de correspondants "vélo" dans les CETE.

– Actions motos : désignation des "monsieur moto" et ouverture de "boîtes aux lettres motards" dans toutes les DDE ; préparation d'un guide de recommandations sur les aménagements prenant en compte les motos.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR



Gestion

A compter du *1^{er} juillet 1994*, transfert effectif de la gestion administrative du corps des inspecteurs du permis de conduire à la direction du personnel.

Modernisation de l'examen

Février : lancement du marché EUCLIDE signé avec les sociétés BULL et CODES ROUSSEAU de modernisation de la correction et de la collecte des résultats des épreuves théoriques. La généralisation sur l'ensemble du territoire est planifiée sur trois ans.

Octobre : installation du groupe de travail sur la réforme de l'épreuve théorique générale.

Amélioration de la formation

Juin : installation du groupe de travail sur la réforme de l'accès à la profession d'exploitant. Ce groupe a remis ses conclusions en décembre.

27 juin : circulaire sur le respect de la concurrence dans le secteur des auto-écoles et la délivrance des agréments provisoires par les préfetures.

Août : mise en place de la formation initiale et continue des médecins membres des commissions médicales du permis de conduire (arrêté du 16 août).

L'Europe

Juillet : la commission de Bruxelles est saisie pour avis des projets de textes relatifs à la transposition en droit interne de la deuxième directive communautaire sur le permis de conduire, qui doit entrer en vigueur au 1^{er} juillet 1996.

LA POLITIQUE LOCALE

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



L'année 1994 a été marquée par deux décisions majeures :

– la déconcentration à chaque département de la responsabilité de l'approbation du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) et de l'affectation des crédits aux actions locales, à partir d'une dotation globalisée affectée par la DSCR en début d'année. Cette décision a renforcé la capacité d'initiation locale et donne une plus grande souplesse pour le lancement des actions ;

– l'élaboration d'un document général d'orientations (DGO) dans chaque département, qui fixe la politique départementale pour les années 1995-1996-1997. Les principaux enjeux pour la lutte contre l'insécurité routière ont été ainsi identifiés, à partir d'un diagnostic précis sur les accidents. Le PDASR 1995 découlera naturellement de ces orientations. Cette démarche a aussi permis de renforcer et d'élargir le partenariat local.

En ce qui concerne le programme REAGIR, un effort particulier a été effectué pour amplifier le recrutement de nouveaux inspecteurs départementaux de sécurité routière (entreprises notamment), améliorer leurs compétences et mettre en place la banque de données informatiques REAGIR. Enfin, des enquêtes spécifiques ont été lancées sur le thème MOTO.

Afin de renforcer la mise en place de cette politique locale, vingt nouveaux chargés de mission sécurité routière (CMSR) ont intégré le réseau, et des réunions inter-régionales ont été organisées avec les coordinateurs sécurité routière notamment lors de la préparation des DGO.

A la fin de l'année 1994 et au début de 1995, un audit a été réalisé pour chaque département afin de dresser le bilan de la déconcentration et de la mise en œuvre du DGO.

Les orientations pour 1995 précisées dans la circulaire aux Préfets du 19 décembre 1994, se situent dans la continuité des décisions de 1994 :

– élaboration du PDASR 1995 à partir des orientations du DGO,

– cinq orientations prioritaires nationales : la modération de la vitesse en milieu urbain et sur les réseaux de rase campagne, les motards, les jeunes de 14 à 25 ans en privilégiant les filières d'accès à la conduite, la prévention en milieu professionnel, la formation des relais,

– la mise en place du partenariat local avec les sociétés d'assurance,

– le lancement d'une enquête REAGIR pour chaque accident mortel ou grave impliquant un motard,

– une attention particulière à la diffusion et la médiatisation des enseignements de REAGIR.

LE PARTENARIAT



• Sécurité routière et monde du travail

Sur la base de la décision du CISR du 17 décembre 1993, la prise en compte du risque routier dans les milieux professionnels est devenue en 1994 un axe prioritaire de l'action du Gouvernement. Dans ce cadre, une convention a été élaborée avec les groupements professionnels de l'assurance qui va permettre sur une période de trois ans de dégager des moyens financiers à hauteur de 0,5 % des encaissements effectués au titre de la responsabilité civile automobile. Ces moyens seront affectés à diverses actions de prévention : recherche et études, communication et sensibilisation, formation et recyclage, aménagements de sécurité.

Par ailleurs, une nouvelle charte de sécurité routière a été signée avec la société SCREG Routes, filiale de Bouygues, qui dispose d'un parc de 3 000 véhicules ; cette société s'est engagée à mettre en œuvre un programme de prévention qui prévoit la réduction de sa sinistralité de 30 %.

Enfin, l'action de sensibilisation des agents généraux et collaborateurs des services auto-entreprises, engagée en 1993 avec AXA Assurances, a été menée à son terme ; elle sera prolongée en 1995 par l'élaboration et la mise à disposition des agents concernés d'une mallette pédagogique leur permettant d'apporter une assistance technique et méthodologique à l'élaboration d'un diagnostic de sinistralité des entreprises assurées.

• Relations avec les associations

En 1994, la DSCR a soutenu les programmes d'action de 14 associations de niveau national pour un montant de deux millions de francs ; les subventions ont concerné les programmes liés aux objectifs prioritaires de la direction : sensibilisation et formation des jeunes, modération de la vitesse, protection du piéton et du cycliste et sensibilisation du public en général.

• **Apprentissage de la conduite et insertion professionnelle des jeunes en difficulté**

Avec l'aide du Fonds social européen, la DSCR a participé à 110 opérations d'insertion des jeunes en difficulté pour un montant global de 3,3 millions de francs. On a, en particulier, noté une tendance nouvelle de la part des associations à développer l'usage des deux-roues pour aider les jeunes à accéder à la mobilité. Cette tendance est liée d'une part au rajeunissement de la cible, d'autre part à l'économie qui en résulte, en temps et en argent.

La DSCR a poursuivi la mise au point d'outils de méthode avec la collaboration des autres directions ministérielles concernées. L'année 1994 a ainsi été marquée par l'édition sous l'égide de la Délégation à la formation professionnelle d'une plaquette de communication "Sécurité routière et conduite : formation pour les jeunes en difficulté" destinée aux administrations locales et aux opérateurs intéressés.

• **Actions en faveur des motocyclistes**

Plusieurs actions ont été menées en faveur et en concertation avec les associations de motocyclistes :

- désignation d'un "Monsieur moto" dans chaque département destiné à être l'interlocuteur des motards, de sensibiliser les services aux problèmes spécifiques des motards, de proposer et de suivre la mise en œuvre de programmes en faveur de la sécurité des motards ;
- étude systématique des accidents mortels ou graves de motocyclistes en vue d'alimenter la banque de données REAGIR avec, comme objectif, d'améliorer la connaissance des accidents de cette catégorie ;
- élaboration en commun de la campagne de communication "Fragile" en juin dernier.

TENDANCES GÉNÉRALES

I – LES INDICATEURS DE SECURITE ROUTIERE	ANNÉE 1993	ANNÉE 1994	CARACTÉRISTIQUES 1994/1993
Circulation	↗	↗	En augmentation
Accidents corporels	😊	😊	En diminution, particulièrement en mai, juillet et août, mais en augmentation en janvier et février, puis d'octobre à décembre.
Tués	😊	😊	Fortes diminutions en mars, juin, juillet et août mais augmentations en février puis d'octobre à décembre.
Blessés	😊	😊	Baisses importantes de mai à juillet mais hausses en janvier, février et octobre.
Gravité	😞	😊	En diminution.

II – LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1993	ANNÉE 1994	CARACTÉRISTIQUES 1994/1993
Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme	😞	😞	En légère hausse sur les voies rapides et dans les agglomérations moyennes. Stables ou en légère baisse sur les autres réseaux.
Vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	😞	😞	En augmentation sur les autoroutes de dégagement et sur les voies urbaines. En baisse sur les autres réseaux.
Port de la ceinture de sécurité	😊	😊	En augmentation en rase campagne comme en agglomération.

III – CONTROLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1993	ANNÉE 1994	CARACTÉRISTIQUES 1994/1993
Heures de contrôle consacrées à la vitesse	😞	😊	En augmentation.
Dépistages de l'alcoolémie	😊	😊	En nette augmentation.

BILAN 1994 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 (%)	
1974	260 187	- 3,9	13 521	- 13,5	-	-	353 059	- 5,8	5,20
1975	258 201	- 0,8	13 170	- 2,6	105 316	248 414	353 730	+ 0,2	5,10
1976	261 275	+ 1,2	13 787	+ 4,7	102 059	255 392	357 451	+ 1,1	5,28
1977	257 698	- 1,4	13 104	- 5,0	101 907	252 998	354 905	- 0,7	5,09
1978	247 785	- 3,8	12 137	- 7,4	96 659	241 855	338 514	- 4,6	4,90
1979	253 208	+ 2,2	12 480	+ 2,8	99 084	248 834	347 918	+ 2,8	4,93
1980	248 469	- 1,9	12 543	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	- 2,4	5,05
1981	239 734	- 3,5	12 428	- 0,9	90 973	243 316	334 289	- 1,6	5,18
1982	230 701	- 3,8	12 410	- 0,1	84 532	236 853	321 385	- 3,9	5,38
1983	216 139	- 6,3	11 946	- 3,7	79 447	221 987	301 434	- 6,2	5,53
1984	202 637	- 6,2	11 685	- 2,2	73 314	211 593	284 907	- 5,5	5,77
1985	191 132	- 5,7	10 448	- 10,6	66 925	203 874	270 799	- 5,0	5,47
1986	184 615	- 3,4	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4	5,94
1987	170 994	- 7,4	9 855	- 10,0	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	- 3,0	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,17
1990	162 573	- 4,7	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,33
1991	148 890	- 8,4	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,46
1992	143 362	- 3,7	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8	6,34
1993	137 500	- 4,1	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58
1994	132 726	- 3,5	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3	6,43

Le bilan en accidents corporels, tués et blessés, est le meilleur jamais enregistré sur la période considérée. Il faut remonter en 1956 pour trouver un meilleur bilan, quel que soit l'indicateur retenu.

En 1994, par rapport à 1993

Si l'on considère les résultats par service de surveillance, on assiste, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, à des diminutions assez homogènes des nombres d'accidents corporels (- 3,8 %), de tués (- 4,5 %) et de blessés (- 4,7 %) avec une légère diminution de la gravité des accidents sur ce réseau. Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont de l'ordre de 3 à 4 % mais la diminution du nombre de tués est beaucoup plus forte (- 9,2 %), entraînant une nette diminution de la gravité des accidents.

La circulation, sur le seul Réseau National, a augmenté de 3,5 % et la consommation de carburants de 1,3 %.

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les automobilistes sont en légère hausse (1 ou 2 km/h) sur les voies rapides (autoroutes, routes nationales à 2x2 voies et chaussées séparées) et dans les agglomérations moyennes. Sur les autres réseaux, la vitesse est stable ou en baisse de 1 km/h.

Résultats par service de surveillance

Indice de circulation

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de jour

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de nuit

Les vitesses moyennes pratiquées de nuit par les automobilistes augmentent sur les autoroutes de dégagement (+ 4 km/h) et les voies urbaines (+ 2 km/h). Sur les autres réseaux, elles baissent de 1 à 2 km/h. Les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire sont supérieurs aux taux constatés de jour. Le réseau des autoroutes de liaison est le seul sur lequel les vitesses de nuit sont inférieures aux vitesses de jour.

Vitesses de jour des poids lourds

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont en hausse de 1 à 4 km/h sur les réseaux rapides (autoroutes et routes nationales à chaussées séparées) et stables ou en très légère baisse ailleurs.

Vitesses de jour des motocyclettes

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclettes sont en baisse ou relativement stables sur tous les réseaux. Cependant, dans tous les cas, sauf sur autoroutes de liaison, la vitesse moyenne pratiquée est supérieure à la vitesse limite réglementaire.

Ceinture

Le taux de port de la ceinture de sécurité augmente en rase campagne (de 3 à 6 points) et en agglomération (de 3 points en traversées de petites agglomérations par les routes nationales à 16 points à Lyon).

Contrôles - Sanctions

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la surveillance de la vitesse par les forces de l'ordre a augmenté de 3,8 % avec une augmentation du nombre d'infractions constatées de 6,8 %. En revanche, le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité a diminué de 4,1 %. Le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie a quant à lui augmenté de 11,1 % pendant que le nombre de dépistages positifs augmentait de 16,2 %.

Usagers

La répartition des victimes par catégories d'usagers montre une diminution du nombre de tués pour toutes les catégories, très faible pour les piétons (- 0,4 %) et de façon plus nette pour les motocyclistes (- 5,2 %), les usagers de véhicules utilitaires (- 6,3 %), les usagers de voitures de tourisme (- 7,1 %) et surtout pour les usagers de poids lourds (- 10,3 %).

Le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories, sauf pour les cyclomotoristes (+ 1,1 %) et les cyclistes (+ 4,5 %).

Classes d'âges

Le nombre de tués diminue pour les 45-64 ans (- 4,3 %) mais principalement pour les 25-44 ans (- 8,5 %) et les 15-24 ans (- 10,2 %). Il augmente en revanche pour les moins de 15 ans (+ 2,0 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (+ 3,6 %). Le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âges.

Réseaux

C'est sur les autoroutes que les bilans ont été les plus favorables, en particulier au niveau des nombres d'accidents corporels (- 8,1 %) et de tués (- 19,3 %).

Sur les autres réseaux, les diminutions du nombre d'accidents corporels vont de 2,6 % sur les routes départementales à 3,8 % sur les routes nationales. Le nombre de tués diminue fortement sur les voies communales (- 8,3 %) et les routes nationales (- 6,1 %) et de façon moins marquée sur les routes départementales (- 3,0 %).

Milieu urbain/rase campagne

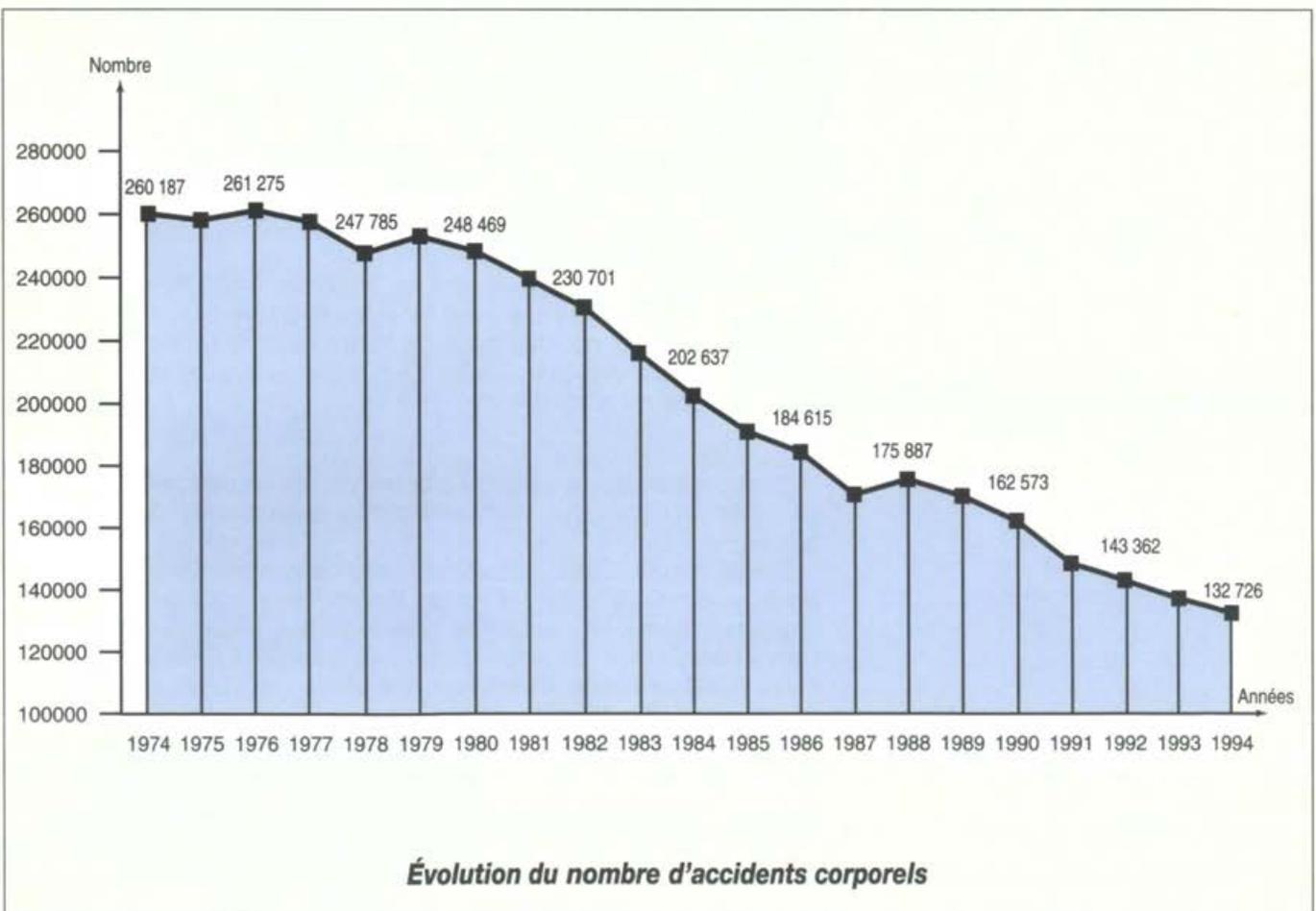
Les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont du même ordre en milieu urbain et en rase campagne (de 3 à 4 %) mais la diminution du nombre de tués est beaucoup plus forte en milieu urbain (- 9,1 %) qu'en rase campagne (- 4,0 %).

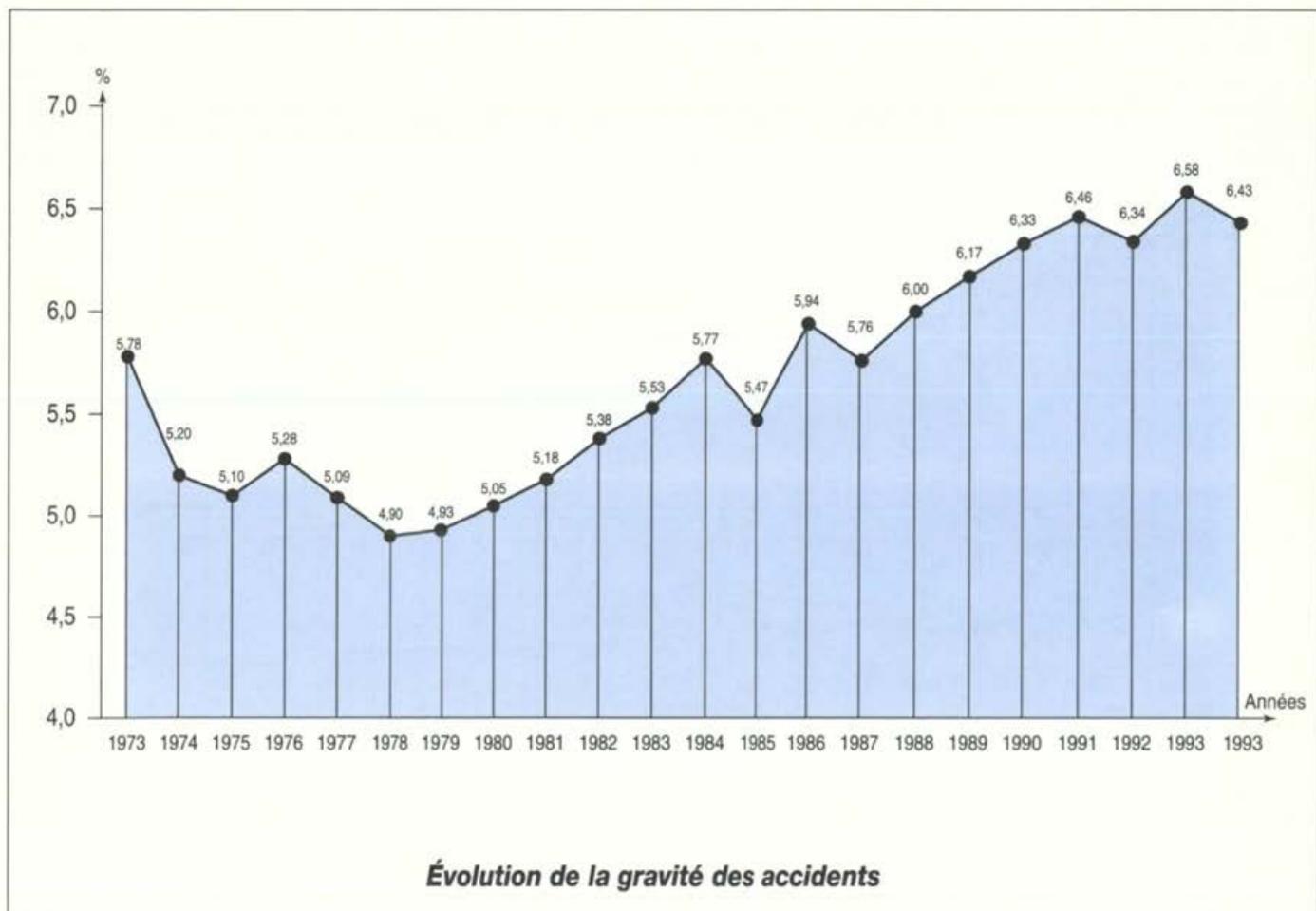
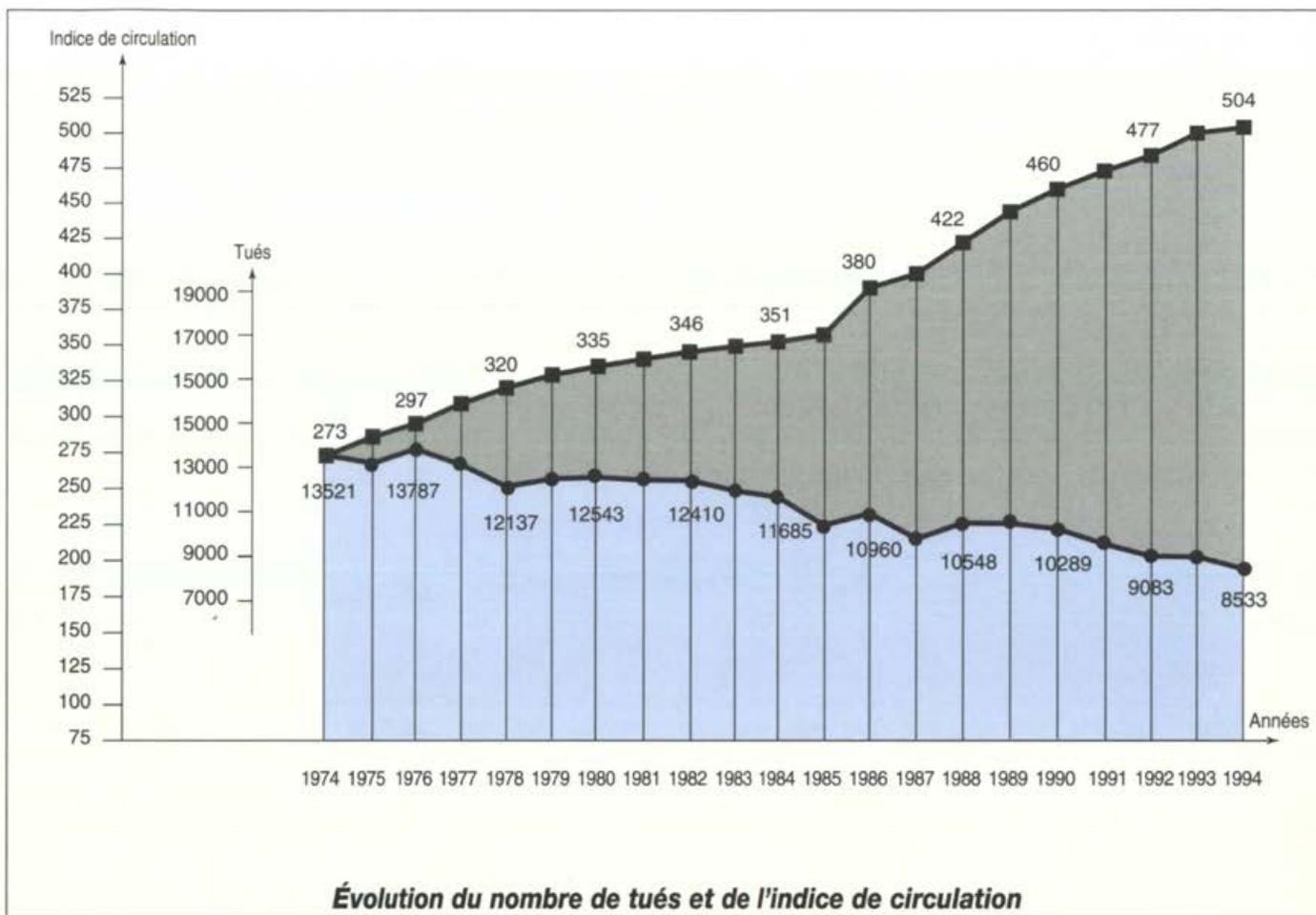
Départements

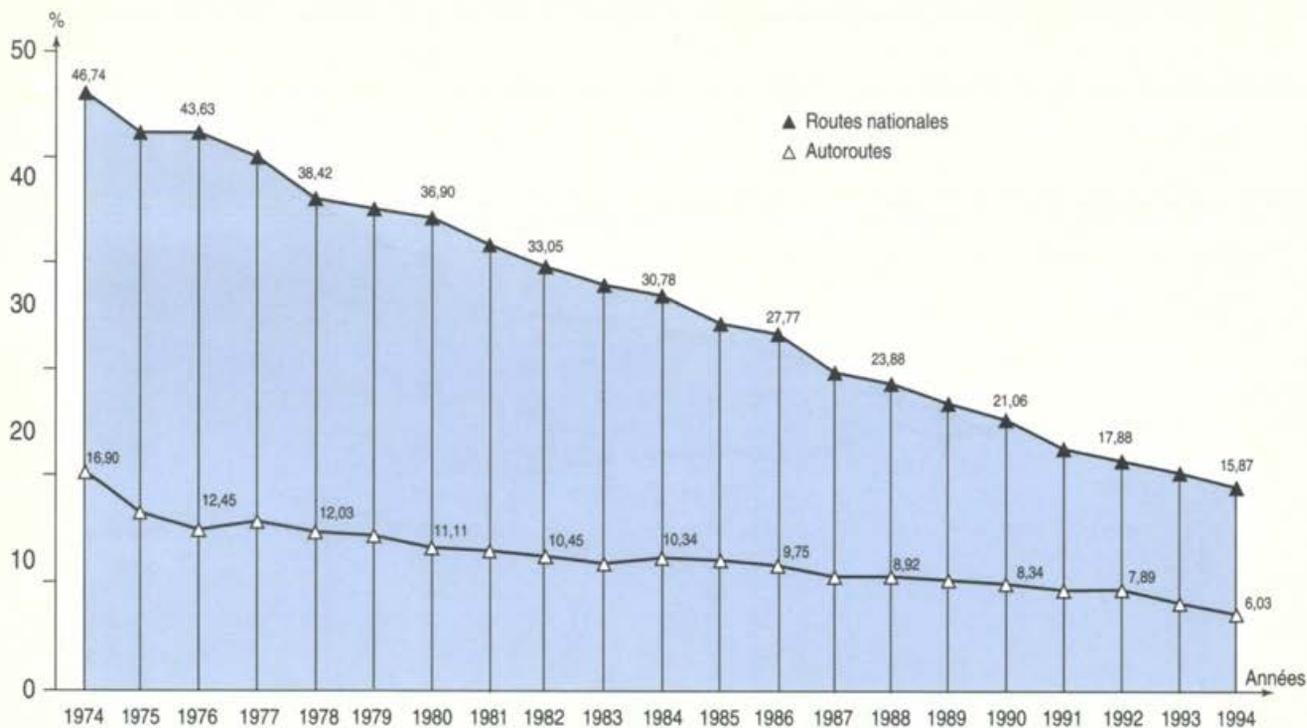
En 1993, certains départements évoluaient déjà favorablement, d'autres défavorablement. En 1994, une évolution favorable se confirme pour cinq d'entre eux : les Alpes-Maritimes (06), la Corse du Sud (2A), la Marne (51), le Pas-de-Calais (62) et la Seine-et-Marne (77). Le département du Cher (18) confirme en 1994 par rapport à 1993 la tendance à une évolution défavorable.

Régions

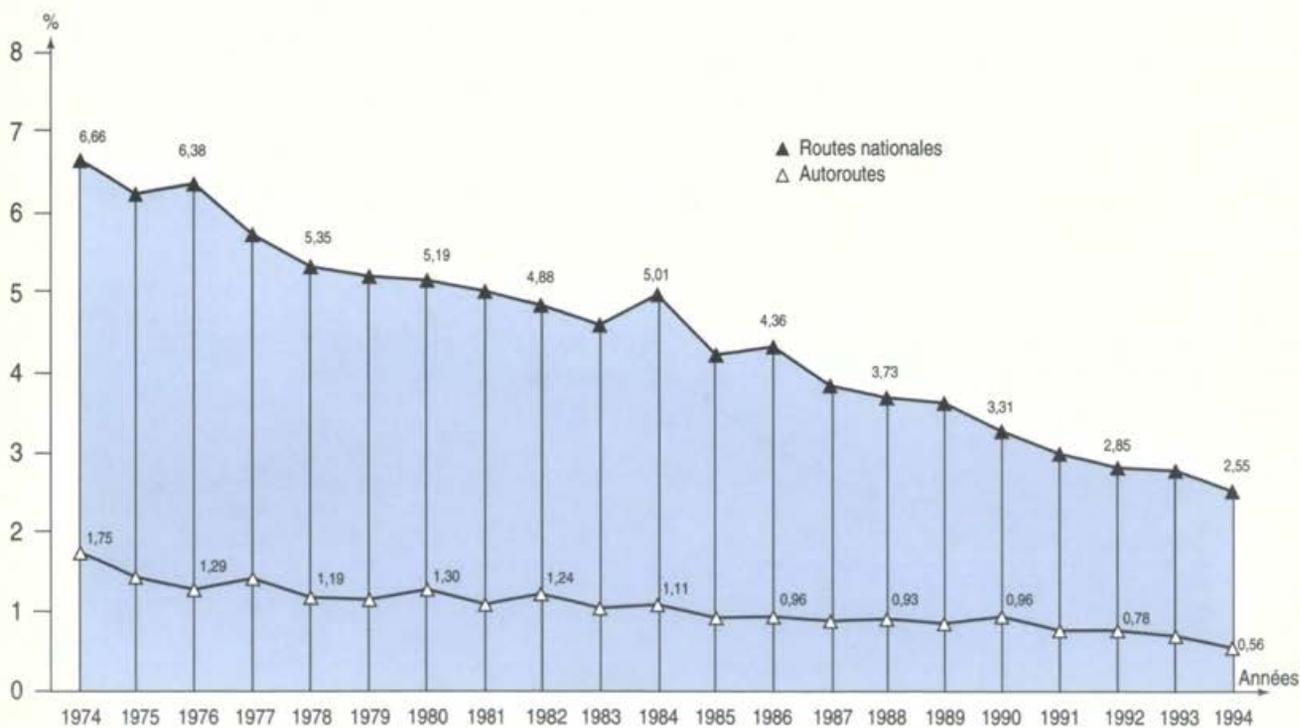
Cinq régions évoluent plus favorablement que la moyenne nationale : Poitou-Charentes, Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Ile-de-France. En 1993, seule la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur se situait dans cette tendance. Trois régions évoluent plus défavorablement que la moyenne nationale : Pays de la Loire, Franche-Comté et Rhône-Alpes. En 1993, aucune d'entre elles ne se situait dans cette tendance.







Évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus)



Évolution du taux de tués (pour 100 millions de km parcourus)

BILAN 1994/1993 – GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	11 294	+ 4,0	682	- 5,9	3 333	12 023	15 356	+ 4,8	6,04
Février	9 318	+ 3,3	573	+ 4,9	2 727	9 825	12 552	+ 2,1	6,15
Mars	10 226	- 0,1	555	- 16,9	2 889	10 539	13 428	- 1,1	5,43
Avril	10 530	- 3,1	622	- 5,2	3 217	11 410	14 627	- 2,8	5,91
1 ^{er} quadrimestre	41 368	+ 0,9	2 432	- 6,3	12 166	43 797	55 963	+ 0,7	5,88
Mai	10 883	- 11,2	710	- 7,6	3 206	11 697	14 903	- 12,9	6,52
Juin	11 837	- 9,2	707	- 13,4	3 528	12 166	15 694	- 11,4	5,97
Juillet	11 516	- 11,8	811	- 17,2	3 994	12 178	16 172	- 12,5	7,04
Août	10 156	- 8,9	768	- 12,8	3 703	11 083	14 786	- 9,0	7,56
2 ^e quadrimestre	44 392	- 10,3	2 996	- 13,0	14 431	47 124	61 555	- 11,5	6,75
Septembre	11 407	- 5,5	740	- 5,5	3 585	11 954	15 539	- 5,2	6,49
Octobre	12 588	+ 3,6	784	+ 3,8	3 560	13 360	16 920	+ 2,1	6,23
Novembre	11 122	+ 0,1	753	+ 6,5	3 323	11 496	14 819	- 0,6	6,77
Décembre	11 849	+ 1,3	828	+ 8,0	3 456	12 580	16 036	*	6,99
3 ^e quadrimestre	46 966	- 0,1	3 105	+ 3,1	13 924	49 390	63 314	- 0,9	6,61
Année 1994	132 726	- 3,5	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3	6,43

Tous les indicateurs, de mars à septembre, sont à la baisse.

Le mois de juillet a été le mois le plus favorable quel que soit l'indicateur retenu. C'est le mois de décembre qui a connu la plus forte augmentation du nombre de tués (+ 8,0 %).

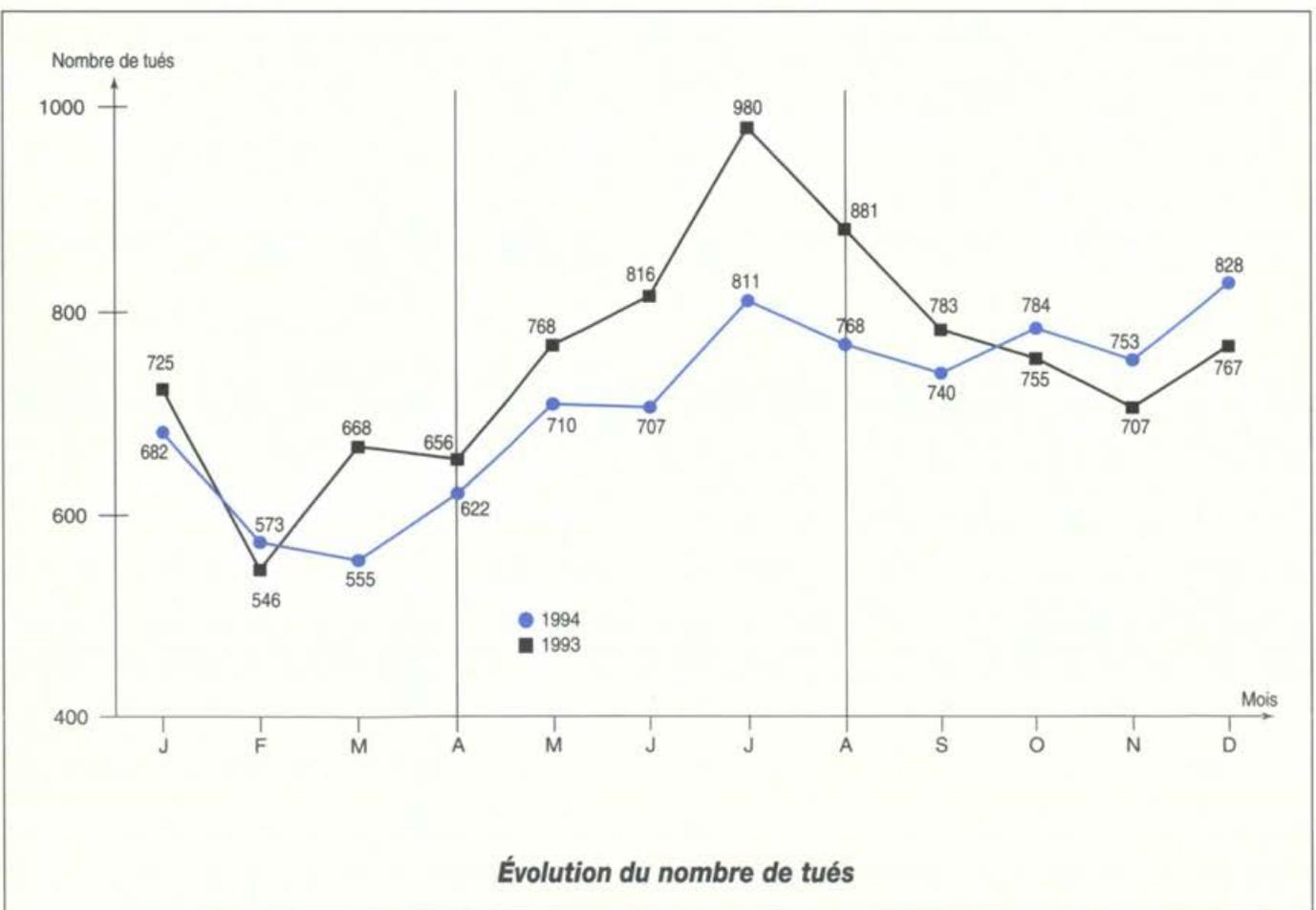
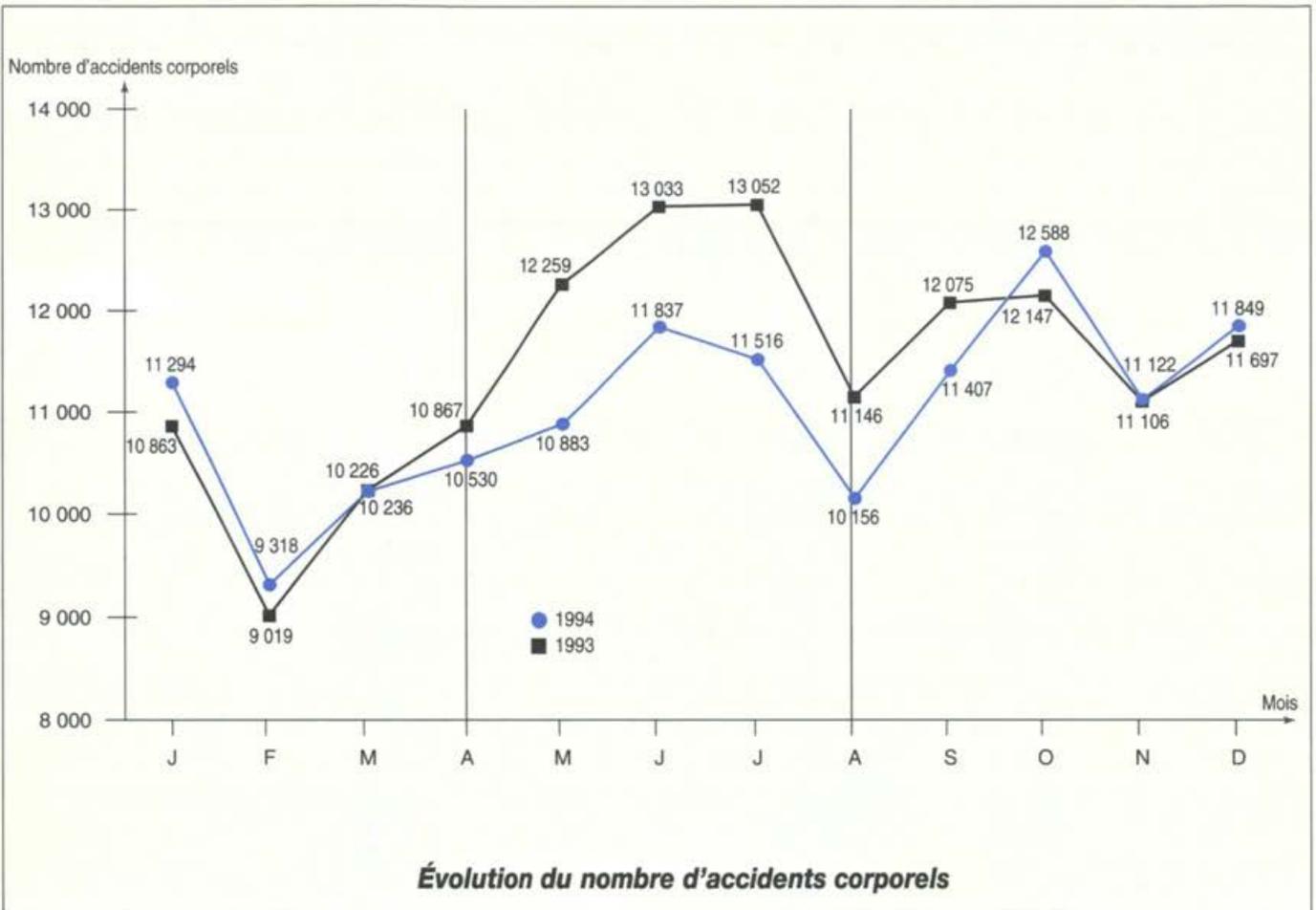
Dans le détail, on constate que :

– le nombre d'accidents corporels a diminué en moyenne de 3,5 % sur l'année et a atteint - 11,8 % en juillet et - 11,2 % en mai. En revanche, il a augmenté en janvier (+ 4,0 %) et février (+ 3,3 %), puis d'octobre à décembre (+ 3,6 % en octobre, + 0,1 % en novembre et + 1,3 % en décembre) ;

– le nombre de tués a connu des diminutions supérieures à 10 % en mars (- 16,9 %), juin (- 13,4 %), juillet (- 17,2 %) et août (- 12,8 %), mais aussi des hausses en février (+ 4,9 %) et d'octobre à décembre (+ 3,8 % en octobre, + 6,5 % en novembre et + 8,0 % en décembre) ;

– le nombre de blessés, en diminution en moyenne de 4,3 % sur l'année, a connu trois mois de baisse importante : mai (- 12,9 %), juin (- 11,4 %) et juillet (- 12,5 %) et trois mois de hausse : janvier (+ 4,8 %), février et octobre (+ 2,1 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,43 sur l'année, a atteint ses valeurs les plus élevées en août (7,56) et juillet (7,04) et ses valeurs les plus basses en mars (5,43), avril (5,91) et juin (5,97).



BILAN 1994 COMPARÉ AU BILAN 1993 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

1. Bilan global

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1994	132 726	8 533	40 521	140 311	180 832	6,43
Année 1993	137 500	9 052	43 535	145 485	189 020	6,58
Différence	- 4 774	- 519	- 3 014	- 5 174	- 8 188	- 0,15
Pourcentage	- 3,5 %	- 5,7 %	- 6,9 %	- 3,6 %	- 4,3 %	- 2,3 %

2. Bilan Gendarmerie nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1994	50 373	6 381	26 036	48 600	74 636	12,67
Année 1993	52 377	6 681	27 862	50 450	78 312	12,76
Différence	- 2 004	- 300	- 1 826	- 1 850	- 3 676	- 0,09
Pourcentage	- 3,8 %	- 4,5 %	- 6,6 %	- 3,7 %	- 4,7 %	- 0,7 %

3. Bilan Police nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1994	82 353	2 152	14 485	91 711	106 196	2,61
Année 1993	85 123	2 371	15 673	95 035	110 708	2,79
Différence	- 2 770	- 219	- 1 188	- 3 324	- 4 512	- 0,18
Pourcentage	- 3,3 %	- 9,2 %	- 7,6 %	- 3,5 %	- 4,1 %	- 6,5 %

En 1994, par rapport à 1993, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions assez homogènes des nombres d'accidents corporels (- 3,8 %), de tués (- 4,5 %) et de blessés (- 4,7 %) avec une très légère diminution de la gravité des accidents (- 0,7 %).

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont de l'ordre de 3 à 4 % mais la diminution du nombre de tués est beaucoup plus forte (- 9,2 %) et génère une nette diminution de la gravité des accidents (- 6,5 %).

PARC EN CIRCULATION

Parc au 31/12 de chaque année (en milliers)

QUATRE ROUES	1990	1991	1992	1993	1994
Voitures particulières	23 550	23 810	24 020	24 385	ND
Véhicules utilitaires	4 670	4 763	4 781	4 814	ND
Tracteurs routiers	170	187	190	175	ND
Autocars – Autobus	76	76	76	76	ND

ND : non disponible.

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

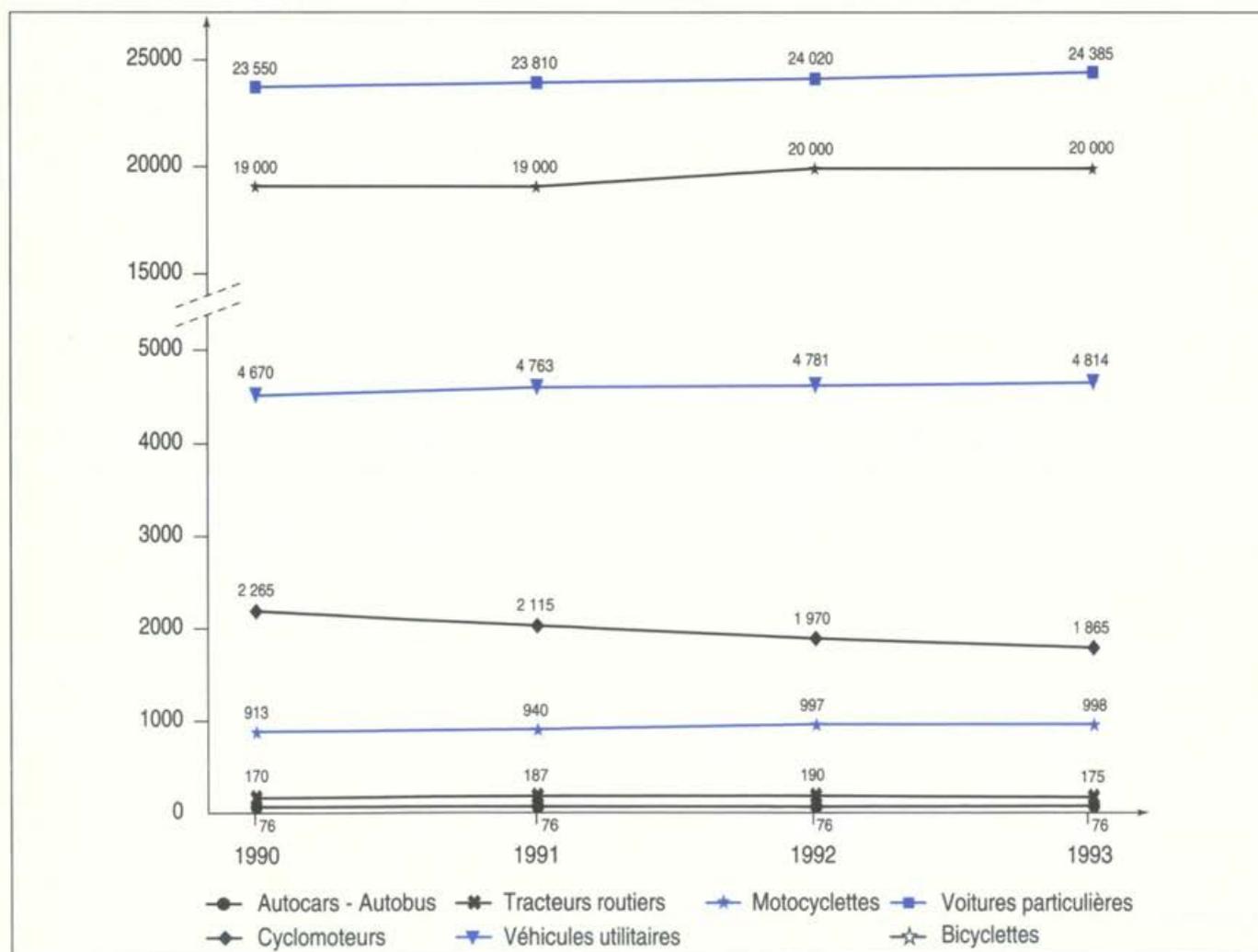
DEUX ROUES	1990	1991	1992	1993	1994
Bicyclettes*	19 000	19 000	20 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	2 265	2 115	1 970	1 865	ND
Motocyclettes	913	940	997	998	ND

ND : non disponible.

Source : APSAD (Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages)

* 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

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Permis AT	410	462	420	273	254	285
Permis AL	24 375	20 503	19 824	14 423	10 507	9 004
Permis A	87 124	94 997	101 597	114 973	97 131	102 703
Permis B + BA	803 718	799 088	830 645	822 638	818 586	802 596
Permis CL + C*	13 134	15 596	18 772	25 924	26 926	23 971
Permis C + EC*	32 029	28 284	24 011	15 631	16 063	14 103
Permis D	14 277	10 984	11 452	7 189	7 659	6 821
Total	976 077	971 601	1 006 721	1 001 051	977 126	959 483

* au 01/07/1990.

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.
- BA : voitures de tourisme avec boîte automatique.
- CL : **jusqu'au 30/06/1990** : véhicules utilitaires de plus de 3,5 t et inférieurs ou égaux à 19 t pour les véhicules isolés ou inférieurs ou égaux à 12,5 t pour les véhicules articulés. **Devient C au 01/07/90.**

- C : **jusqu'au 30/06/1990** : véhicules utilitaires de plus de 19 t isolés et plus de 12,5 t 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.

Depuis 1992, le nombre de permis de conduire délivrés, toutes catégories confondues, est en diminution constante, l'année 1994 représentant la plus forte baisse de la période concernée.

Entre 1994 et 1993, seules deux catégories de permis de conduire enregistrent une progression :

- le permis AT (+ 12,2 %),
- le permis A (+ 5,7 %).

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

1. La circulation sur le Réseau National (en millions de véhicules x km)

1994/1993	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	+ 2,8 %	+ 0,4 %	+ 1,6 %
Février	+ 5,2 %	+ 3,4 %	+ 4,3 %
Mars	+ 6,5 %	+ 3,7 %	+ 5,1 %
Avril	+ 2,5 %	0,0 %	+ 1,3 %
Mai	+ 4,3 %	+ 2,5 %	+ 3,3 %
Juin	+ 4,1 %	+ 1,1 %	+ 2,5 %
Juillet	+ 6,1 %	+ 2,3 %	+ 4,2 %
Août	+ 1,3 %	+ 0,6 %	+ 1,0 %
Septembre	+ 5,0 %	+ 2,4 %	+ 3,7 %
Octobre	+ 3,3 %	+ 2,3 %	+ 2,8 %
Novembre	+ 9,8 %	+ 6,5 %	+ 8,1 %
Décembre	+ 7,0 %	+ 5,5 %	+ 6,2 %
Total	+ 4,7 %	+ 2,4 %	+ 3,5 %

2. La consommation de carburants

1994/1993	SUPERCARBURANT + ESSENCE	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	- 3,6 %	+ 3,5 %	+ 0,1 %
Février	- 4,2 %	+ 2,2 %	- 0,8 %
Mars	- 2,5 %	+ 4,8 %	+ 1,4 %
Avril	- 7,7 %	+ 1,2 %	- 3,2 %
Mai	+ 2,1 %	+ 11,5 %	+ 6,9 %
Juin	- 7,4 %	+ 1,9 %	- 2,6 %
Juillet	- 5,3 %	+ 1,4 %	- 2,0 %
Août	- 0,7 %	+ 3,8 %	+ 1,5 %
Septembre	- 2,7 %	+ 13,5 %	+ 5,5 %
Octobre	- 3,7 %	+ 8,0 %	+ 2,4 %
Novembre	- 4,0 %	+ 7,1 %	+ 2,0 %
Décembre	- 1,9 %	+ 7,4 %	+ 3,0 %
Total	- 3,3 %	+ 5,7 %	+ 1,3 %

• En 1994, par rapport à 1993, la circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 3,5 %, augmentation supérieure à celle enregistrée en 1993 (+ 3,3 % par rapport à 1992) et surtout en 1992 (+ 1,8 % par rapport à 1991). Il convient de noter que cette augmentation provient essentiellement du réseau autoroutier.

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 1,3 %. Cette légère hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazo-

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

Il convient de noter que cet indicateur est étroitement lié aux phénomènes de stockage et de déstockage guidés par les décisions de hausse des prix des carburants.

2

LES USAGERS

LES PRINCIPALES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OÙ EN SOMMES-NOUS ?

L'année 1994 a été marquée par la mise en œuvre des décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 décembre 1993.

Où en est-on des principales mesures adoptées qui, pour la plupart, avaient fait l'objet en septembre et novembre 1993 d'un sondage d'opinion ?

Rappel des principales décisions du CISR et des opinions favorables exprimées

(sondage sur les Français de 15 ans et plus)

• Le seuil maximal d'alcoolémie des conducteurs sera abaissé de 0,8 à 0,7 g/l. Les résultats de cette mesure seront évalués au bout d'un an. S'ils s'avéraient insuffisants, un nouvel abaissement à 0,6 ou 0,5 serait alors décidé.

69 % étaient favorables à l'abaissement du niveau d'alcool.

• La mise en place du contrôle technique périodique des voitures particulières sera accélérée. Dès 1995, toutes les voitures de plus de quatre ans seront contrôlées, puis, dès l'année suivante, vérifiées tous les deux ans, en anticipation d'une directive communautaire qui entrera en vigueur en 1998.

94% étaient favorables à l'extension du contrôle technique.

• L'attestation scolaire de second niveau sera généralisée dès 1994 pour tous les élèves des classes de 3^e.

Le brevet de sécurité routière sera exigé à partir du 1^{er} septembre 1995 pour la conduite des cyclomoteurs entre 14 et 16 ans ; une période transitoire, destinée à permettre la généralisation des stages pratiques sera nécessaire, durant laquelle le brevet de sécurité routière sera délivré, même en l'absence de son volet pratique : il le sera alors sur la base de la seule attestation scolaire de fin de 5^e.

90 % étaient favorables à l'examen obligatoire pour les cyclomoteurs à partir de 14 ans.

La stratégie et les modalités de la communication de la sécurité routière seront redéfinies, notamment quant à la tonalité des messages.

Leur mise en œuvre : état des lieux, faits marquants, perspectives

– Cette mesure est entrée en application en juillet 1994 (décret du 11-07-1994).

– Les infractions caractérisant la conduite en état alcoolique sont désormais :

• la **contravention de 4^e classe**, pour tout taux égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang, sans atteindre 0,8 g/l de sang,

• le **délit**, pour tout taux égal ou supérieur à 0,8 g/l de sang.

– L'évaluation de la mesure est en cours.

– L'obligation de réparation des véhicules polluants est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1994 (arrêté du 05-07-1994).

– Depuis le 1^{er} janvier 1995, le contrôle technique concerne les voitures particulières de plus de quatre ans (décret du 07-05-1994).

– A compter du 1^{er} janvier 1996, la périodicité des visites passera à deux ans (décret du 07-05-1994).

– La première mesure est effective depuis le mois de mars 1994. Quelques 700 000 élèves des classes de 3^e ont été concernés.

– En ce qui concerne le brevet de sécurité routière, la date d'application - fixée initialement au 1^{er} septembre 1995 - ne pourra être confirmée qu'après le vote de la loi adoptée en première lecture par l'Assemblée Nationale.

– Le contenu pédagogique du stage fait actuellement l'objet d'une expérimentation.

Une étude qualitative globale a été conduite au premier trimestre 1994. Elle a conclu à la poursuite de la stratégie établie en 1988 (et confortée en 1991) : implication personnelle et vis-à-vis de ses proches, messages informatifs non moralisants, rejet des images chocs les plus violentes (qui conduisent directement au rejet de la faute sur "les autres").

Rappel des principales décisions du CISR et des opinions favorables exprimées

(sondage sur les Français de 15 ans et plus)

La limitation de vitesse hors agglomération à 90 km/h, applicable aux conducteurs inexpérimentés, sera remplacée par des seuils modulés selon les réseaux et calqués sur les plafonds autorisés par temps de pluie (110 km/h sur autoroute, 100 km/h sur les 2 x 2 voies, 80 km/h sur les autres routes). Elle sera applicable aux deux premières années de conduite. Les jeunes conducteurs ayant été formés par la filière de la "conduite accompagnée" seront dispensés de cette limitation.

- 78 % étaient favorables à la différenciation des limitations de vitesse pour les jeunes conducteurs.
- 75 % étaient favorables à l'interdiction pendant deux ans de voitures sportives pour les jeunes.
- 57 % étaient favorables à l'extension de la limitation de vitesse à deux années pour les jeunes.

Un délit sera créé pour sanctionner les excès de vitesse les plus importants (plus de 50 km/h au-delà de la vitesse autorisée), il entraînera un retrait de 6 points, soit la moitié du capital du permis.

63 % étaient favorables à un retrait de 6 points pour les dépassements de plus de 50 km/h.

Tout candidat au permis devra faire effectuer un contrôle médical de sa vue. Ce contrôle sera obligatoirement renouvelé tous les dix ans.

92 % étaient favorables à cette mesure.

Le non-port de la ceinture de sécurité et du casque, qui sont des facteurs décisifs d'aggravation des conséquences des accidents, seront sanctionnés par le retrait d'un point.

- 65 % étaient favorables au retrait d'un point pour non-port de la ceinture de sécurité.
- 90 % étaient favorables au retrait d'un point pour non-port du casque.

Leur mise en œuvre : état des lieux, faits marquants, perspectives

- Après l'avis défavorable du Conseil d'Etat sur la dispense de limitation de vitesse pour les conducteurs issus de la "conduite accompagnée", les dispositions ci-contre s'appliquent à **tout nouveau conducteur** depuis le 9 mai 1994 (décret du 05-05-1994).

- Un nouveau projet pour les jeunes issus de la "conduite accompagnée" devrait être prochainement présenté au Conseil d'Etat.

- Le 18 novembre 1994, les députés ont adopté le texte selon la procédure d'urgence, mais en modulant les seuils de vitesse à partir desquelles il y aurait délit :

- plus de 40 km/h en agglomération,
- plus de 50 km/h sur route,
- plus de 60 km/h sur autoroute.

Le Sénat doit en être saisi à la prochaine session parlementaire.

- Au plan des sanctions, un retrait de 6 points et une amende maximale de 7 500 francs ont été retenus.

Le cadre réglementaire vient d'être défini et devrait être adopté dans le courant de 1995. Une première étape de mise en œuvre devrait pouvoir être engagée en 1996.

- Cette mesure est entrée en vigueur le 9 mai 1994 (décret du 05-05-1991).

- Accompagnée d'une campagne de communication efficace, la mesure s'est traduite par une augmentation spectaculaire du taux de port de la ceinture de sécurité : un non porteur sur trois a décidé de s'attacher, y compris en agglomération.

Rappel des principales décisions du CISR et des opinions favorables exprimées

(sondage sur les Français de 15 ans et plus)

Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle, une contravention sera créée pour responsabiliser les propriétaires des véhicules à l'égard des infractions commises sans interpellation du conducteur. Cela permettra l'utilisation des moyens automatiques de contrôle pour assurer une meilleure dissuasion, notamment aux points dangereux du réseau.

55 % étaient favorables à l'obligation de dire qui conduisait son véhicule.

Un partenariat sera mis en place avec le système d'assurance, il s'agit de mobiliser des moyens dont l'ampleur permette à la politique de prévention des accidents de la route, à laquelle seront associées les collectivités locales, les entreprises et les associations, de changer réellement d'échelle et de s'assigner de nouvelles ambitions. Les moyens de l'action locale seront globalisés et déconcentrés au niveau des préfets des départements.

Un meilleur fonctionnement du permis à points implique la simplification et l'accélération de la répression des contraventions qui pourrait aller jusqu'à la forfaitisation des sanctions des infractions les moins graves (contraventions de 4^e classe).

Parallèlement aux décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière, un contrat de progrès vient d'être discuté avec la profession du transport routier. Dans le domaine de la sécurité, en plein accord avec les organisations patronales et syndicales. Il prévoit que le débridage des militeurs de vitesse ou les manipulations sur les chronotachygraphes des poids lourds constitueront des délits retenus à l'encontre du propriétaire ou de l'exploitant du véhicule.

91 % étaient favorables à des peines renforcées pour les poids lourds aux limiteurs de vitesse trafiqués.

Décision de mettre en place un comité de rédaction de personnalité qualifiées, chargées de rédiger un Livre Blanc sur les effets des médicaments et des drogues sur la sécurité routière.

Leur mise en œuvre : état des lieux, faits marquants, perspectives

- Le Conseil d'Etat a émis, en juin 1994, un avis favorable sur le principe.
- Le texte réglementaire est à l'étude.

Le 15 novembre 1994 a été signée, entre l'Etat et les sociétés et mutuelles d'assurances, une convention portant sur le financement d'actions de sécurité routière à hauteur de 180 millions de francs par an sur trois ans dès le 1^{er} janvier 1995. Cette convention vise à développer la politique de prévention des accidents de la route.

Le décret qui prévoit la forfaitisation de certaines infractions a recueilli l'avis favorable du Conseil d'Etat. Il paraîtra au cours du premier semestre 1995 et entrera en vigueur le 1^{er} septembre 1995.

Les mesures sont intégrées dans la loi sur les clauses abusives promulguée le 1^{er} février 1995.

Le travail de réflexion de ce comité est achevé et la rédaction du document est actuellement dans sa phase finale.

MESURE DES VITESSES

Les mesures de vitesse bimestrielles (le jour entre 9 h 30 et 17 h 30) ou quadrimestrielles (la nuit entre 22 h 00 et 4 h 00) exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée, sur des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 20 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes "vitesses moyennes", il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau routier considéré : c'est une vitesse dite "libre", caractérisant alors l'agressivité du conducteur au volant.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomération, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars mesta 206 ou 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée.

Sur autoroutes, jusqu'en 1992, les mesures étaient réalisées en positionnant le radar (de type dractar) au-dessus de la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Au cours de l'année 1992, la société a dû remplacer progressivement une partie de son matériel devenu obsolète (dractar) et utilisé pour les mesures sur autoroutes, par les nouveaux radars mesta 208 plus performants et moins visibles puisqu'ils sont placés au-dessous de la rambarde des ponts d'autoroutes. Cette modification dans la technique de recueil des vitesses et l'utilisation des mesta 208 amorcée en 1993 sur les autres réseaux a engendré une légère hausse artificielle des vitesses pratiquées par les véhicules en rase campagne, principalement sur les voies rapides.

Néanmoins, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière a publié pour l'année 1993 et publiera pour l'année 1994 et les années ultérieures les résultats des mesures brutes de vitesse obtenus avec les nouveaux matériels. Le lecteur s'attachera donc à ne pas comparer sans précaution ces résultats avec ceux des années antérieures.

Les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire (+ 1 km/h et + 10 km/h) présentés dans les tableaux et graphes ci-après sont des estimations calculées à partir d'enquêtes par sondages. Par conséquent, il convient de préciser, pour chaque esti-

mation, son intervalle de confiance. Pour ne pas alourdir la lecture des tableaux, nous publions ces intervalles exclusivement pour l'estimation de la vitesse moyenne des véhicules.

Vitesse moyenne le jour	Voitures	Motocyclettes	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et plus	Transports de matières dangereuses
Significativité	99 %	95 %	99 %	95 %	99 %	95 %
Autoroutes de liaison	$v \pm 0,2$ km/h	$v \pm 3$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h	$v \pm 1,2$ km/h	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 0,8$ km/h
Autoroutes de dégagement	$v \pm 0,2$ km/h	$v \pm 2$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 0,7$ km/h	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 0,7$ km/h
Routes nationales à 2x2 voies	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 3,5$ km/h	$v \pm 1,3$ km/h	$v \pm 1,5$ km/h	$v \pm 0,5$ km/h	$v \pm 1,5$ km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 3$ km/h	$v \pm 1$ km/h	$v \pm 1,3$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 1,3$ km/h

Vitesse moyenne le jour	Voitures	Motocyclettes	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et plus	Transports de matières dangereuses
Significativité	99 %	95 %	99 %	95 %	99 %	95 %
Routes départementales à grande circulation	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 4,5$ km/h	$v \pm 1,4$ km/h	$v \pm 1,9$ km/h	$v \pm 1,4$ km/h	$v \pm 2,5$ km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 2,5$ km/h	$v \pm 1,1$ km/h	$v \pm 1,9$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h	$v \pm 1,5$ km/h
Traversées d'agglomérations moyennes (centre ville)	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 5$ km/h	/	/	/	/
Traversées d'agglomérations moyennes (entrées/sorties)	$v \pm 0,5$ km/h	$v \pm 5$ km/h	/	/	/	/

v : vitesse moyenne

Vitesse moyenne la nuit	Voitures de tourisme
Significativité	99%
Autoroutes de liaison	$v \pm 1$ km/h
Autoroutes de dégagement	$v \pm 1,1$ km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	$v \pm 1,3$ km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	$v \pm 1,8$ km/h
Traversées agglomérations moyennes	$v \pm 1,8$ km/h

Ainsi, par exemple, si la vitesse moyenne pratiquée le jour par les voitures de tourisme est estimée à 89 km/h sur routes nationales à 2 ou 3 voies en 1994, en fait la vraie valeur a 99 % de chance d'être comprise entre 88,7 km/h et 89,3 km/h. On remarquera ainsi que la

précision attachée aux mesures des vitesses des motocyclettes et des transports de matières dangereuses est assez mauvaise, et qu'il convient de considérer les évolutions des vitesses en gardant à l'esprit les bornes de l'intervalle de confiance à 95 % ou 99 % de l'estimation.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	111	110	117	121	122
% de dépassement de vitesse limite	17	15	24	38	37
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	8	17	12	22	20
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	99	99	105	105	107
% de dépassement de vitesse limite	27	27	39	42	49
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	11	12	19	24	29
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	109	105	104	106	109
% de dépassement de vitesse limite	48	43	36	44	48
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	28	24	18	25	27
Routes nationales (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	90	89	87	89	89
% de dépassement de vitesse limite	50	49	45	52	49
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	26	24	22	28	27
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	94	92	89	92	91
% de dépassement de vitesse limite	58	54	47	58	58
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	34	30	25	34	35
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	65	63	61	62	61
% de dépassement de vitesse limite	64	83	79	80	81
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	36	57	51	52	51
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	ND	51	51	52	53
% de dépassement de vitesse limite	ND	50	51	56	58
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	ND	21	23	24	27
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	ND	62	60	60	62
% de dépassement de vitesse limite	ND	81	78	77	81
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	ND	52	47	47	51

ND : non disponible.

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

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

Globalement, de jour, en 1994, en gardant à l'esprit les limites des comparaisons avec les chiffres des années antérieures (voir encadré), les vitesses pratiquées sont en légère hausse sur les voies rapides (autoroutes, routes nationales à 2x2 voies et chaussées séparées) et dans les agglomérations moyennes. La hausse atteint 1 ou 2 km/h sur ces réseaux (3 km/h sur les routes nationales). Sur les autres réseaux, la vitesse est stable ou en baisse (1 km/h) par rapport à 1993, seule année véritablement comparable en chiffres bruts puisque les mesures ont été effectuées dans les mêmes conditions en 1993 et en 1994.

Nous avons cette année présenté les résultats désagrégés par strate en agglomération : si la vitesse moyenne est très au-dessus de la vitesse réglementaire dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et en entrées/sorties d'agglomérations moyennes (61-62 km/h), elle demeure au-dessus de 50 km/h en centre ville (sur les voies qui permettent une vitesse quasi-libre) mais assez proche (53 km/h) de la limite réglementaire.

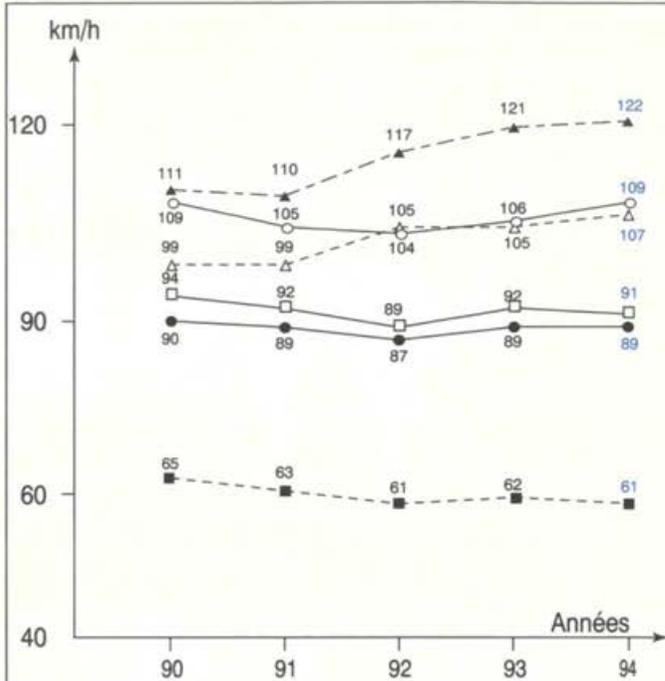
En ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses limites, on constate toujours que les automo-

bilistes commettent des infractions essentiellement en milieu péri-urbain ou peu urbain (entrées/sorties d'agglomérations moyennes et agglomérations de moins de 5 000 habitants) où 4 conducteurs sur 5 sont en infraction, puis sur les routes limitées à 90 km/h où 1 conducteur sur 2 dépasse cette limite, et enfin sur les voies rapides (2 conducteurs sur 5 y sont en infraction).

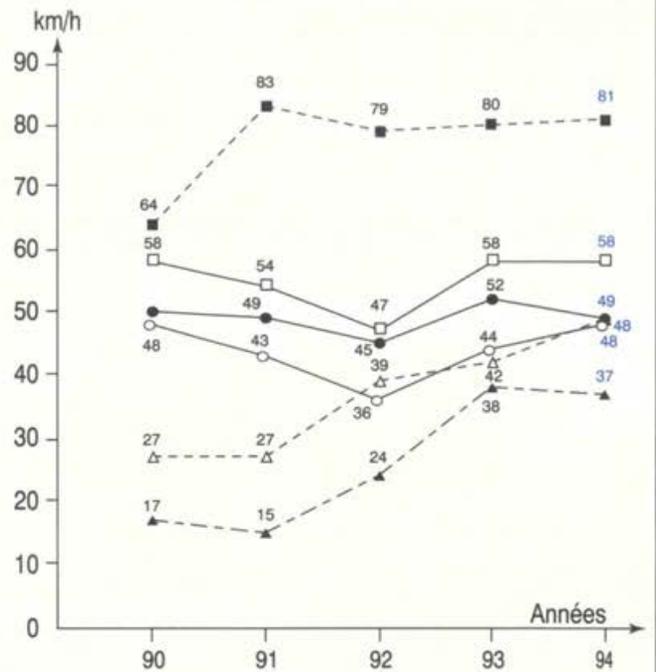
Pour fixer les idées, imaginons qu'un ou plusieurs excès de vitesse commis par un conducteur au volant de sa voiture sur un kilomètre soit constitutif d'une seule infraction aux règles de la vitesse et verbalisée par un gendarme ou un policier : s'il y avait un radar tous les kilomètres, près de 80 milliards de procès-verbaux seraient dressés chaque année pour excès de vitesse (50 milliards pour un excès de vitesse de plus de 10 km/h), soit 42 000 fois plus que le nombre de procès-verbaux dressés annuellement pour excès de vitesse aujourd'hui !

Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes de vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale, et le pourcentage des voitures dépassant des vitesses excessives. Le tableau suivant synthétise l'information :

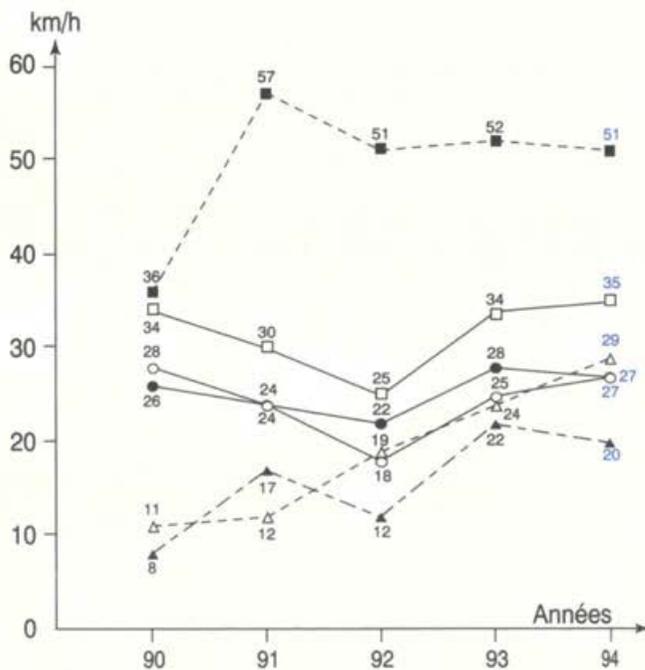
VITESSES DE JOUR	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	5,5 %	1,8 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	9,0 %	2,8 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	9,4 %	3,3 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-90 km/h	9,0 %	2,9 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	12,3 %	4,8 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	22,5 %	7,7 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	50-60 km/h	8,4 %	1,8 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	50-60 km/h	23,2 %	7,9 %



Vitesses moyennes pratiquées de jour



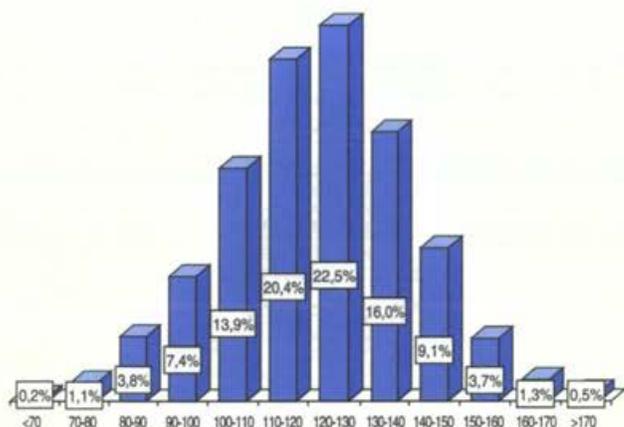
% de dépassement de la vitesse limite



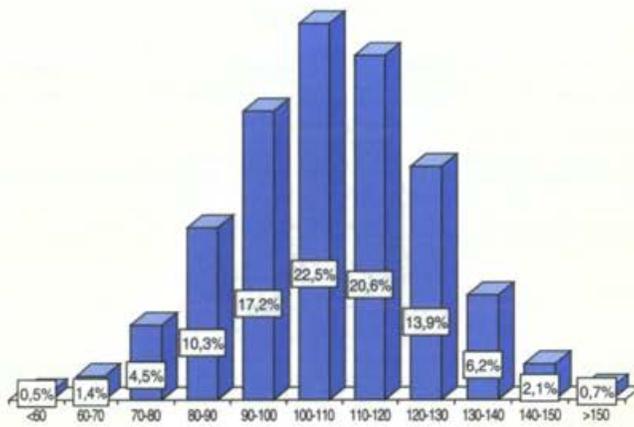
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h

- ▲- Autoroutes de liaison
- △- Autoroutes de déviation
- Routes nationales à 2 x 2 voies
- Routes nationales
- Routes départementales
- Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants)

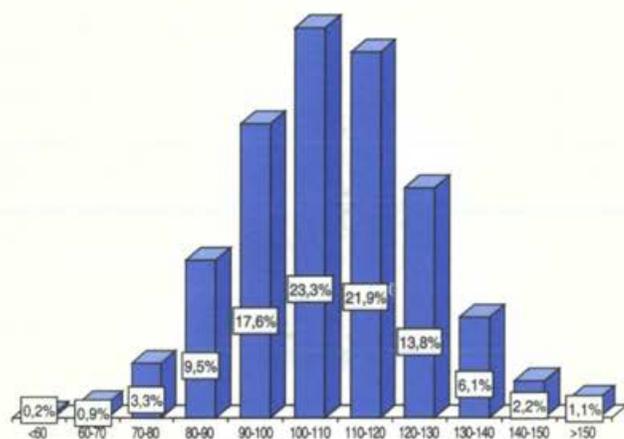
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



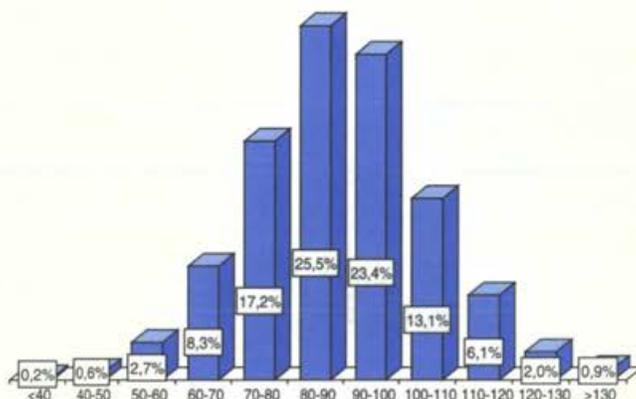
Autoroutes de liaison



Autoroutes de déviation

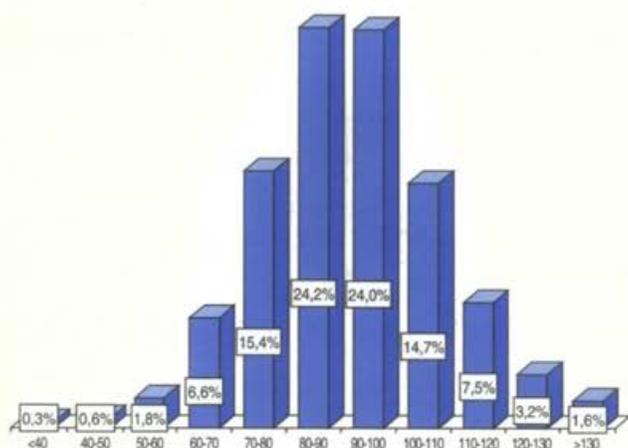


**Routes nationales à 2 x 2 voies
avec chaussées séparées**

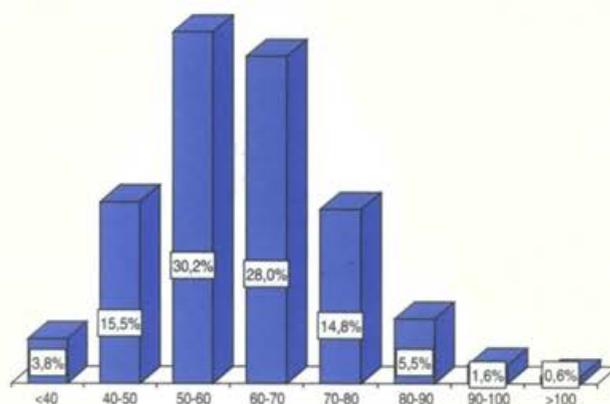


Routes nationales à 2 ou 3 voies

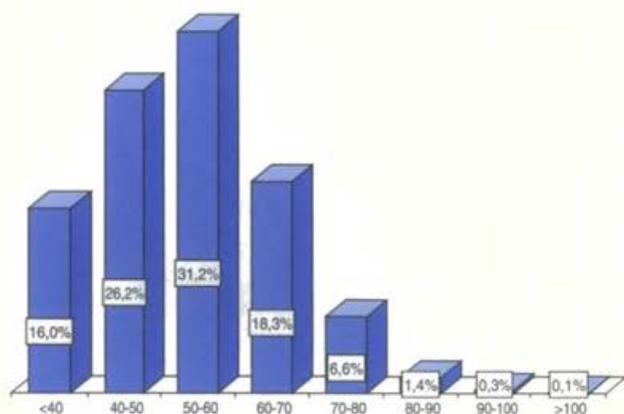
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



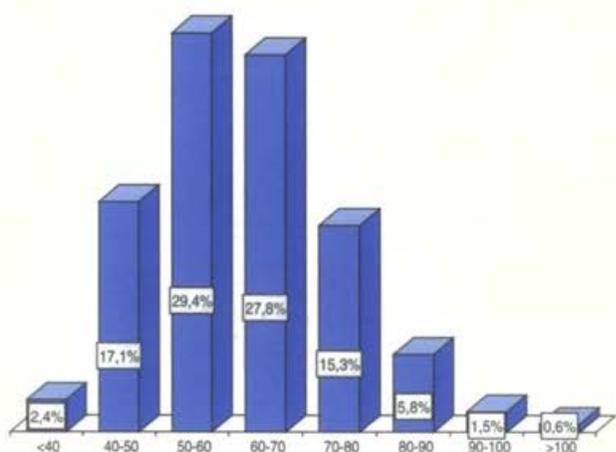
Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversée d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes



Entrées/sorties des agglomérations moyennes

VITESSES PRATIQUÉES DE NUIT PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	108	112	113	120	118
% de dépassement de vitesse limite	13	21	21	30	29
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	6	12	11	17	14
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	101	99	107	109	113
% de dépassement de vitesse limite	30	27	44	52	55
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	15	12	26	32	34
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	93	91	91	96	95
% de dépassement de vitesse limite	52	51	52	67	63
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	29	26	31	41	34
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	74	74	72	73	71
% de dépassement de vitesse limite	83	96	97	95	94
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	58	83	89	81	72
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	ND	57	60	57	59
% de dépassement de vitesse limite	ND	66	73	63	72
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	ND	39	46	37	42
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	ND	64	64	65	67
% de dépassement de vitesse limite	ND	84	85	85	89
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	ND	55	56	58	67

ND : non disponible.

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

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

La nuit, la hausse des vitesses pratiquées concerne les autoroutes de dégagement (+ 4 km/h) et les voies urbaines (+ 2 km/h), même si cette dernière hausse correspond à la demi-amplitude de l'intervalle de confiance sur ces réseaux. Ailleurs, la vitesse baisse de 1 à 2 km/h.

Les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire sont supérieurs aux taux constatés le jour. Globalement, le réseau des autoroutes de liaison reste le seul sur lequel les vitesses de nuit sont inférieures aux vitesses pratiquées de jour.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS

1. Définition

Les enquêtes spécialisées pour les relevés des vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de + 3,5 tonnes depuis décembre 1992 (cf. tableau supra), les techniques de

reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

2. Réglementation

Avant le 1 ^{er} décembre 1992	Transports de marchandises		Transports de matières dangereuses	Transports en commun
	de 10 t à 19 t	+ de 19 t	+ de 10 t	+ de 10 t
Autoroutes	90 km/h	80 km/h	80 km/h	90 km/h
Routes à grande circulation	80 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Autres routes	80 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

N.B. : pour les poids lourds de 3,5 à 10 tonnes, les limites de vitesse sont identiques à celles des véhicules légers.

Depuis le 1 ^{er} décembre 1992	Transports de marchandises			Transports de matières dangereuses		Transports en commun
	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t non articulés	+ de 12 t articulés	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t	+ de 10 t
Autoroutes	110 km/h	90 km/h	90 km/h	110 km/h	80 km/h	90 km/h (3)
Routes prioritaires et signalées comme telles	80 km/h (1)	80 km/h	80 km/h	80 km/h (1)	60 km/h (2)	90 km/h
Autres routes	80 km/h	80 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

(1) 100 km/h sur les routes à chaussée séparée uniquement.

(2) 70 km/h si muni d'un freinage ABS.

(3) 100 km/h si muni d'un freinage ABS.

3. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de deux essieux (en km/h)

	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	80	82	87	89	91
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	80	79	82	82	85
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	89	86	84	88	90
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	80	79	77	80	82
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	82	80	78	80	81
Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants) par RN (50 km/h)	62	60	58	57	58

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

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

4. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de trois essieux (en km/h)

	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	80	79	83	86	87
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	76	78	78	78	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	79	72	77	76	NS
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	80	76	76	78	80
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	77	75	74	76	77
Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants) par RN (50 km/h)	64	62	56	58	57

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

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

NS : non significatif.

5. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de quatre essieux et plus (en km/h)

	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	76	77	81	84	86
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	77	77	80	82	84
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	90	85	80	84	87
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	80	77	75	79	79
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	82	79	75	79	78
Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants) par RN (50 km/h)	61	60	56	58	58

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

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

6. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds transportant des matières dangereuses (en km/h)

	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	73	76	79	82	83
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	76	76	77	78	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	81	79	74	78	79
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	75	74	72	73	73
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	75	75	75	73	72
Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants) par RN (50 km/h)	59	57	54	57	56

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

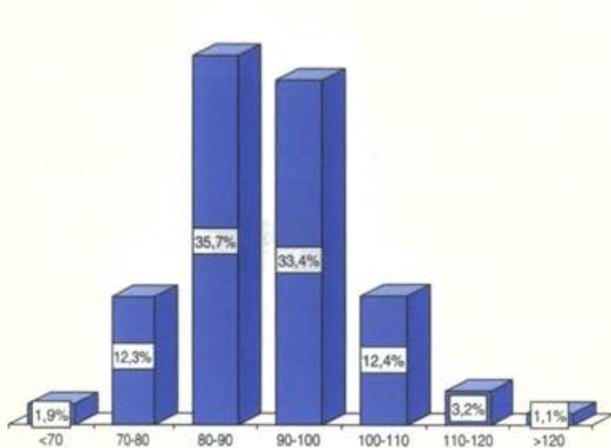
(2) autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

7. Commentaires

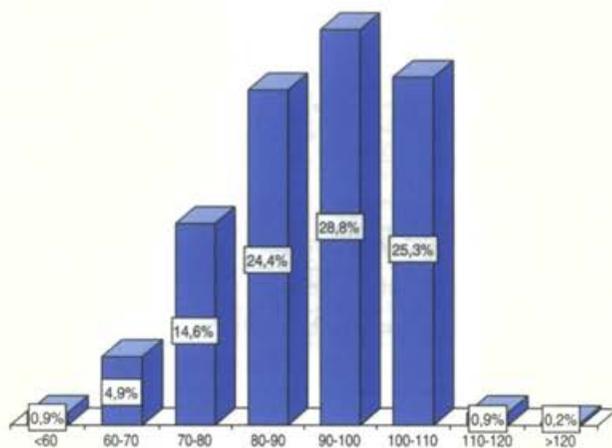
Globalement, en 1994 par rapport à 1993, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont en hausse de 1 à 4 km/h sur les réseaux rapides (autoroutes et routes nationales à chaussées séparées) et stables ou en très légère baisse ailleurs.

Etant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondante à la grille de limitation de vitesse, nous ne publierons pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant, les distributions des vitesses par couple véhicule lourd/réseau peuvent donner des informations sur la dispersion des vitesses des véhicules lourds autour de la moyenne de leurs vitesses.

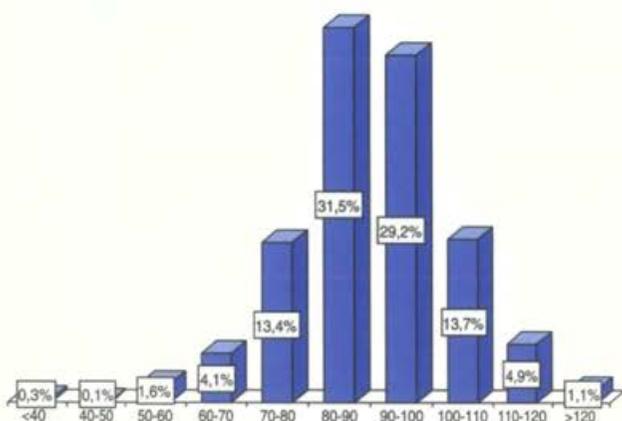
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 2 ESSIEUX



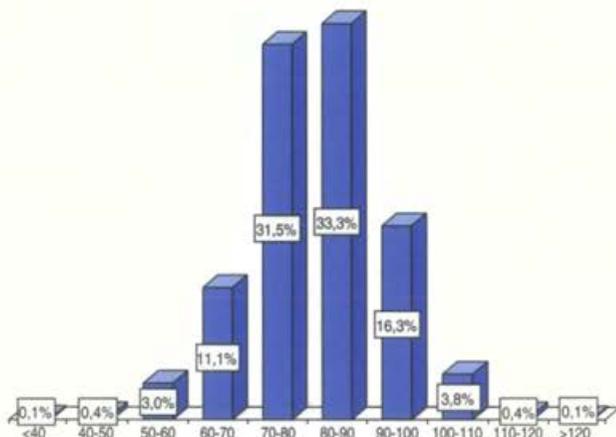
Autoroutes de liaison



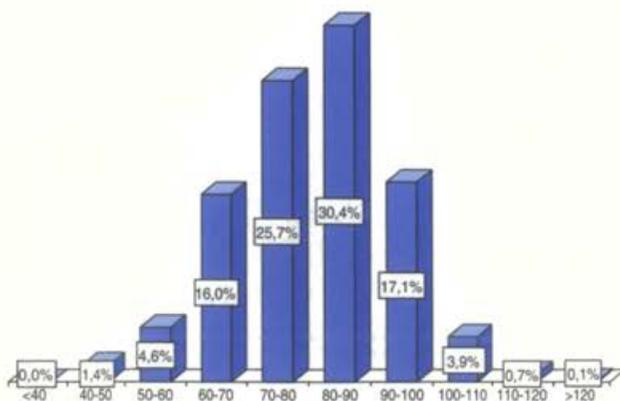
Autoroutes de déviation



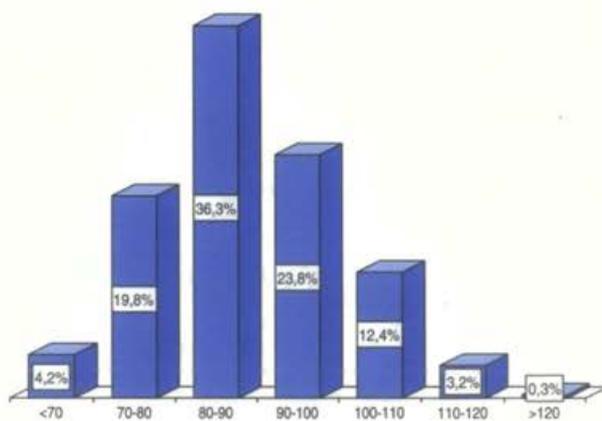
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

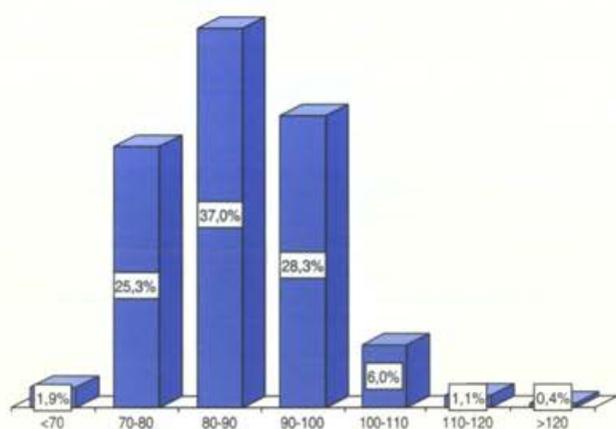


Routes départementales à grande circulation

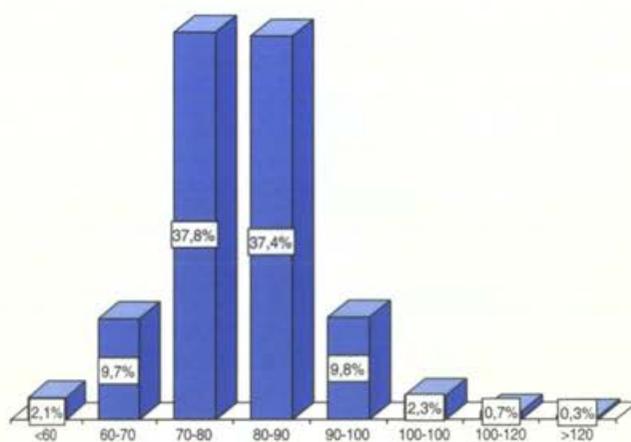


Routes nationales en traversée de petites agglomérations

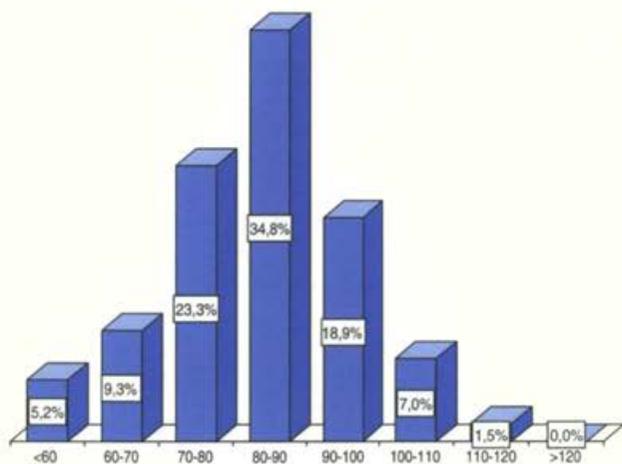
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 3 ESSIEUX



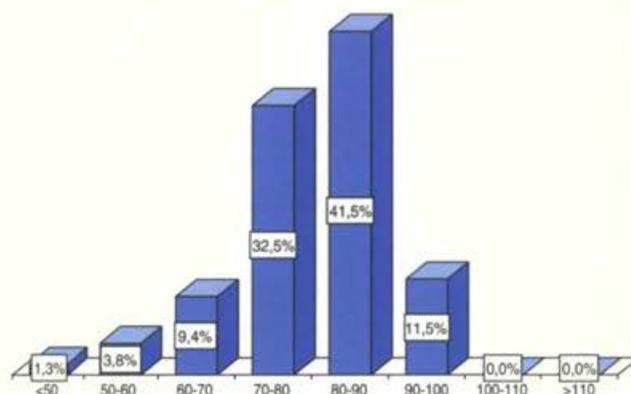
Autoroutes de liaison



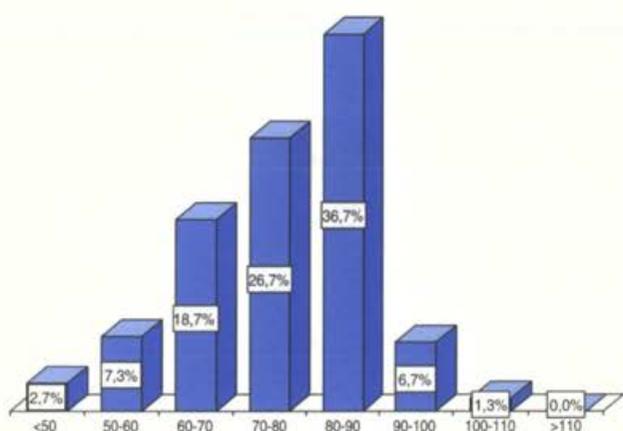
Autoroutes de déviation



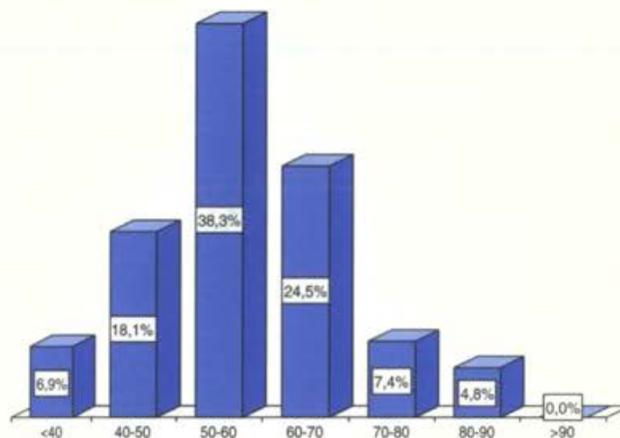
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

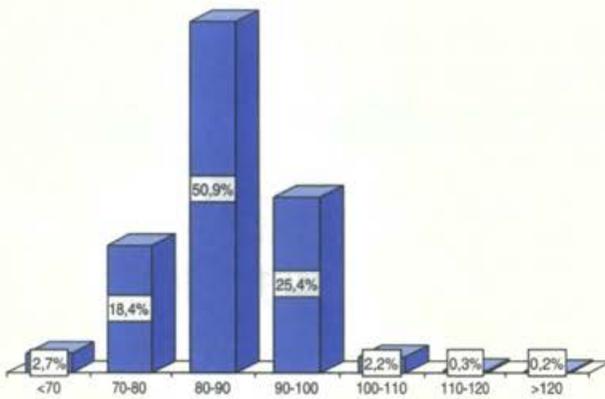


Routes départementales à grande circulation

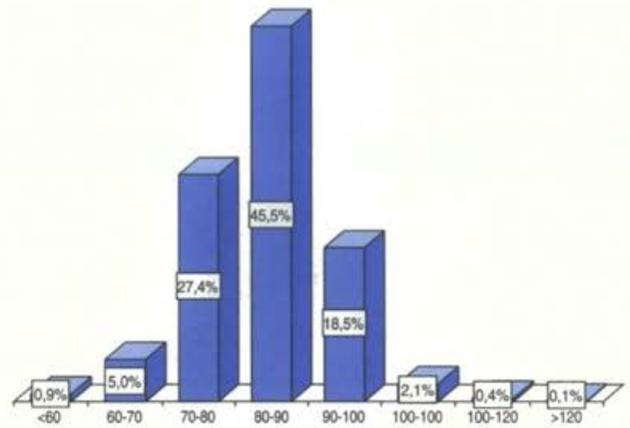


Routes nationales en traversée de petites agglomérations

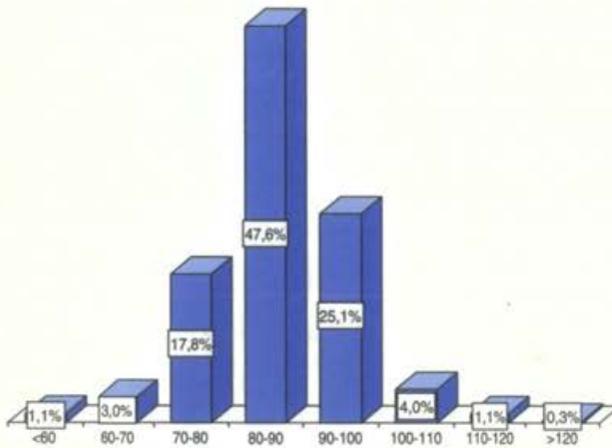
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 4 ESSIEUX ET PLUS



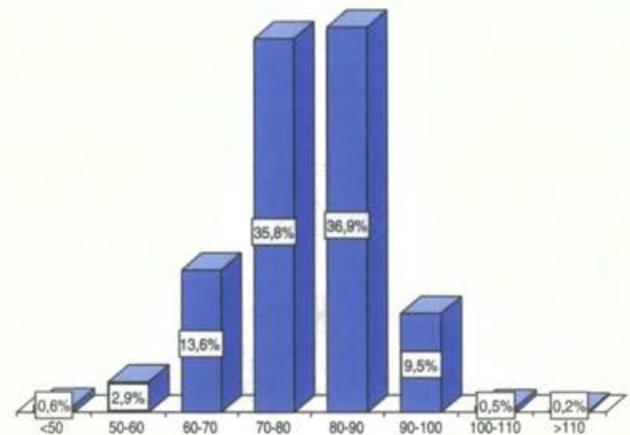
Autoroutes de liaison



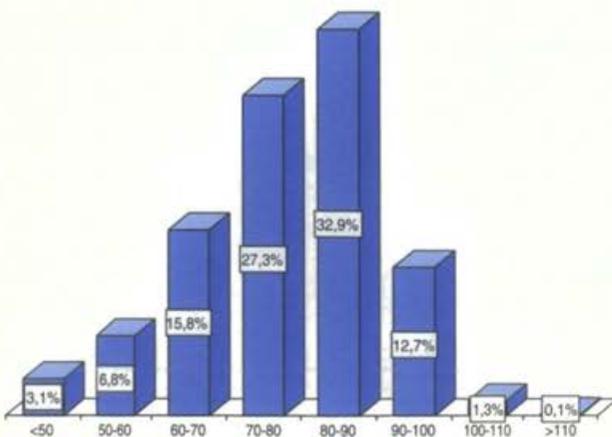
Autoroutes de déviation



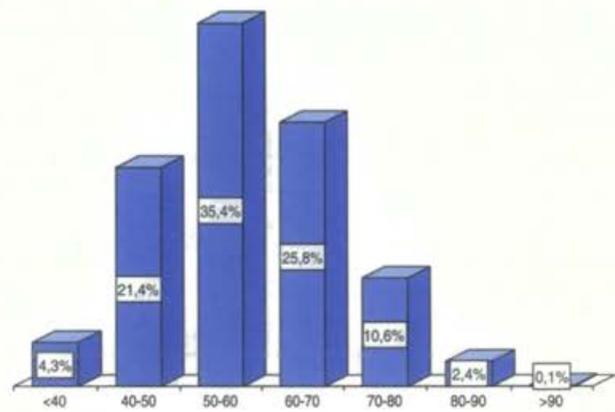
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

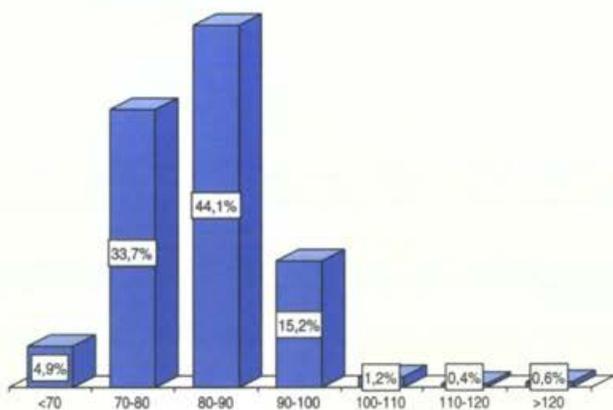


Routes départementales à grande circulation

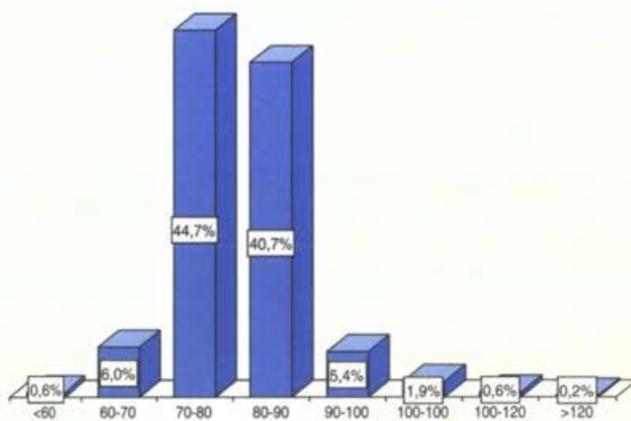


Routes nationales en traversée de petites agglomérations

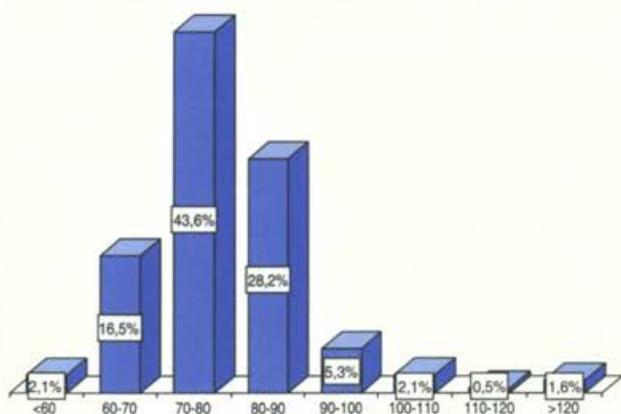
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES



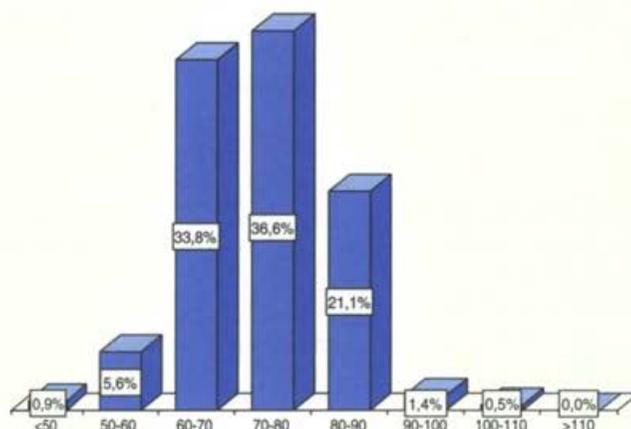
Autoroutes de liaison



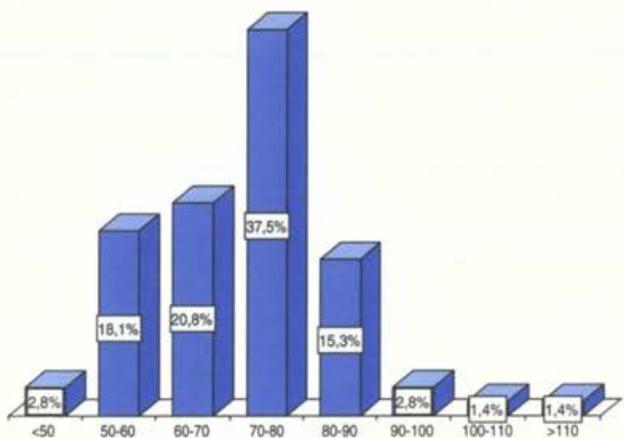
Autoroutes de déviation



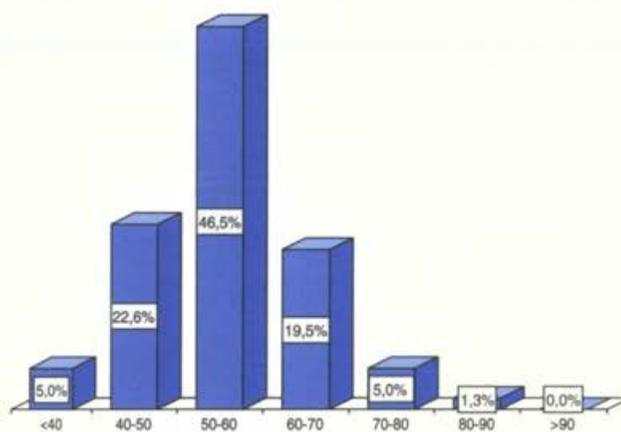
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversée de petites agglomérations

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES MOTOCYCLETTES

	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	118	113	121	131	125
% de dépassement de vitesse limite	25	21	31	52	41
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	106	106	110	112	114
% de dépassement de vitesse limite	36	38	45	53	59
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	111	118	106	113	114
% de dépassement de vitesse limite	51	65	36	58	58
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	101	103	101	102	100
% de dépassement de vitesse limite	66	69	67	66	66
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	100	105	104	101	99
% de dépassement de vitesse limite	75	69	65	68	67
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	71	71	69	69	68
% de dépassement de vitesse limite	65	83	83	86	83

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

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

Les enquêtes spécialisées pour les relevés des vitesses ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les motocyclettes, la nuit.

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons donc que de mesures effectuées le jour. Si l'on se réfère au tableau des intervalles de confiance, on constate que les vitesses moyennes sont en baisse ou relative-

ment stables sur tous les réseaux (hausse non significative sur les autoroutes de dégagement). La campagne de sensibilisation, menée en juin 1994, a pu avoir sa part dans cette évolution. Dans tous les cas (sauf sur autoroutes de liaison) cependant, la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclettes se situe au-dessus de la vitesse limite réglementaire.

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR, AUX PLACES AVANT DES VÉHICULES

Comme pour les mesures de vitesse, les mesures quadrimestrielles de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de cir-

culution. En ville, les relevés sont effectués dans le centre. Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

1. Hors agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1990	1991	1992	1993	1994
Autoroutes de liaison	91	92	94	93	95
Autoroutes de dégagement	83	83	83	83	89
Routes nationales	88	89	90	90	92
Routes départementales à grande circulation	87	89	90	91	93

2. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1990	1991	1992	1993	1994
Routes nationales en traversées d'agglomérations	83	86	87	86	89
Metz	78	80	81	80	88
Lille	77	79	80	79	86
Nantes	69	73	75	76	83
Lyon	42	43	45	47	63
Toulouse	45	54	53	56	70
Avignon	32	36	39	37	44
Ensemble province	57	61	62	62	71
Paris	49	54	53	60	71

3. Évolution au cours de l'année 1994

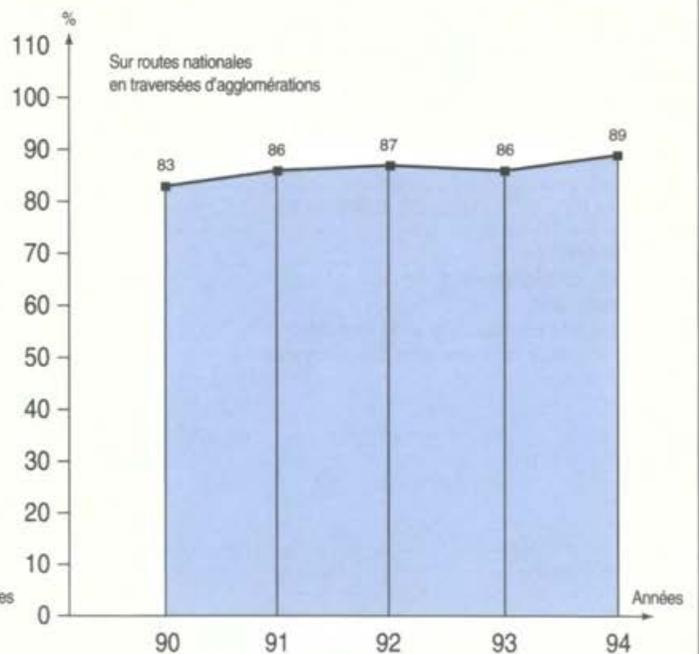
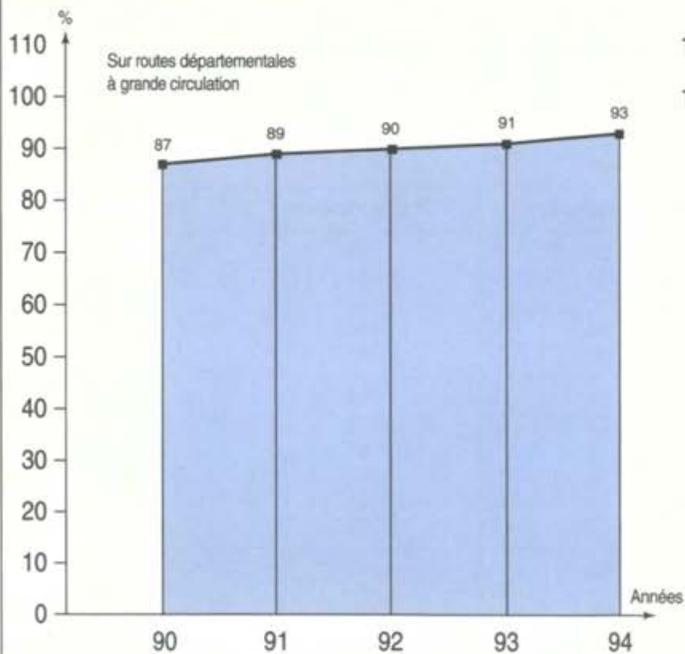
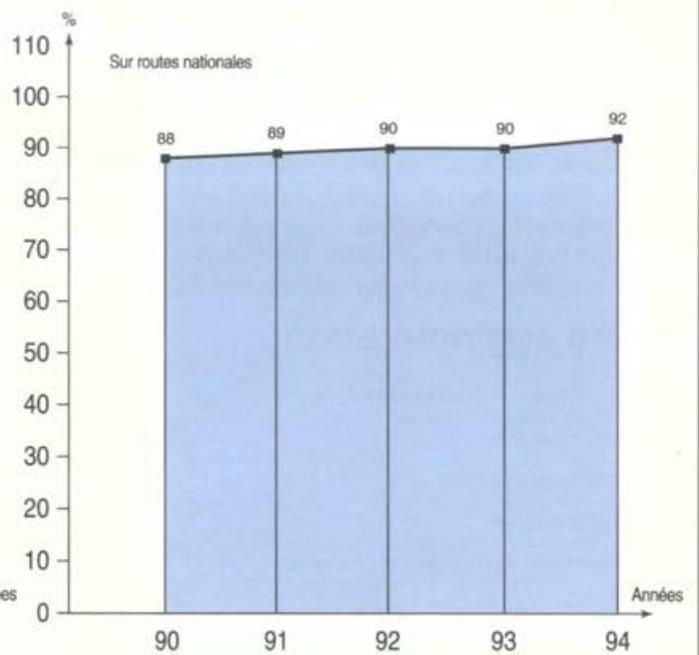
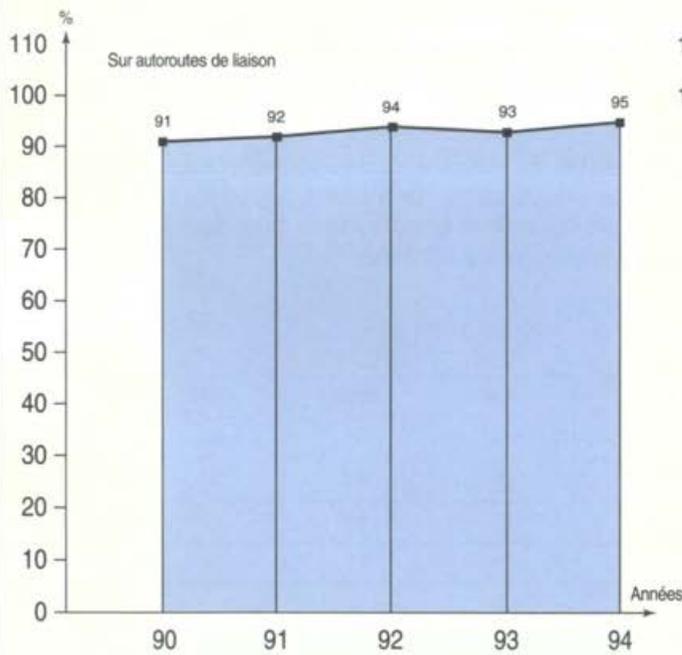
TAUX DE PORT (en %)	1 ^{er} quadrimestre	2 ^e quadrimestre	3 ^e quadrimestre
Autoroutes de liaison	95	96	95
Autoroutes de dégagement	89	91	89
Routes nationales	88	93	92
Routes départementales à grande circulation	90	94	93
Routes nationales en traversées d'agglomérations	85	92	89
Metz	79	91	88
Lille	73	85	86
Nantes	74	82	83
Lyon	46	57	63
Toulouse	54	73	70
Avignon	40	63	44
Ensemble province	60	75	72
Paris	54	79	71

D'une manière générale, le port de la ceinture de sécurité est en hausse en rase campagne (de 3 à 6 points) comme en agglomération (de 3 points sur les routes nationales en traversées de petites agglomérations à 16 points à Lyon). Ce saut remarquable des taux de port est directement imputable à la mesure réglementaire prévoyant le retrait d'un point du permis de conduire décidée en mai 1994. Historiquement, il faut remonter à décembre 1986 pour retrouver une hausse aussi soudaine du taux de port consécutive cette fois à une campagne de communication. Il convient toutefois de remar-

quer que la hausse annuelle est essentiellement une hausse au second quadrimestre, les taux ayant eu tendance à diminuer de 1 à 3 points au dernier quadrimestre sauf à Lyon où il demeure en progression de 6 points et à Avignon où il régresse de 19 points.

Depuis 1987, les taux de port augmentaient lentement de 1 à 2 points par an.

Ces progrès dans l'utilisation de la ceinture sont sans doute explicatifs des gains de sécurité obtenus en cours d'année.



Évolution du port de la ceinture de sécurité (aux places avant)

ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1987 ET 1993

(L'année 1994 n'est pas prise en compte)

Entre 1987 et 1993, le nombre d'heures de contrôle a globalement augmenté de 22,4 %. L'évolution s'est faite par à-coups et, malgré une légère baisse en 1993 (- 1 %), leur volume semble s'être stabilisé.

Pour la même période, le nombre d'infractions relevées a progressé de 17,2 %. Celui des contraventions au stationnement continue de diminuer (- 3,3 %) ; de la même façon, en 1994, il ne représente plus que 42,2 % du nombre total d'infractions contre 51,1 % en 1987. Par contre, le nombre de délits constatés croît très régulièrement (+ 50,2 % par rapport à 1987 et + 23,5 % par rapport à 1992).

À noter toutefois que l'intégration dans le bilan, à compter de 1987, d'infractions annexes à la circulation routière fausse la comparaison.

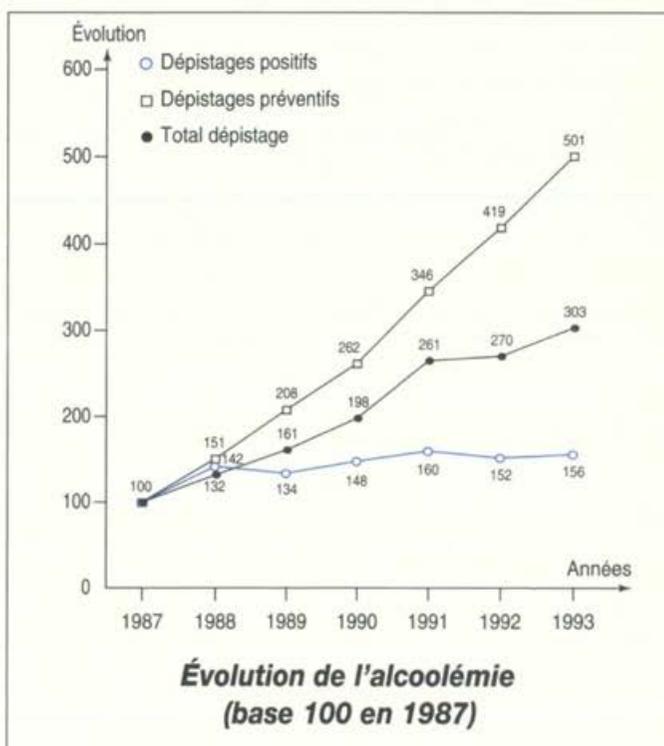
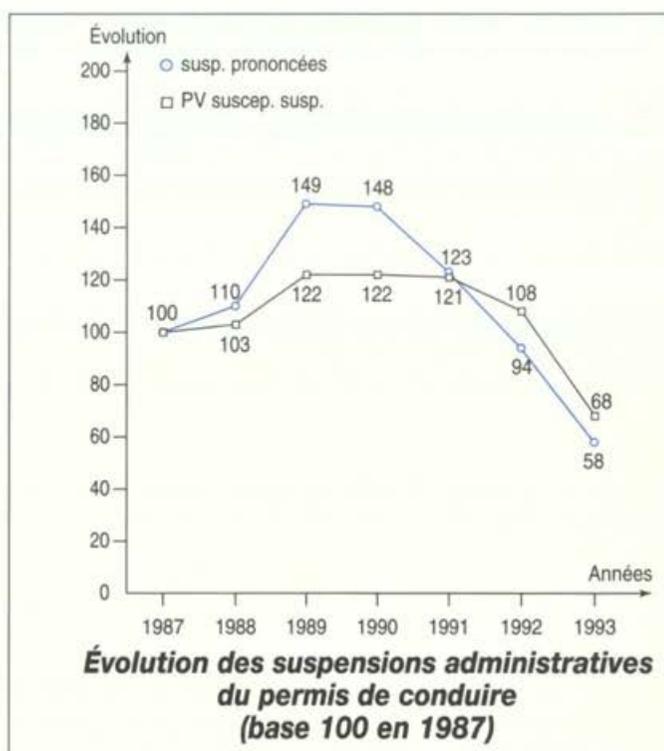
On constate une diminution importante des infractions au stationnement (- 31,2 % en 6 ans), qui représentaient 71,7 % du total en 1986 et n'en représentent plus que 40,9 % en 1992.

Les nombres d'heures de contrôle et d'infractions constatées connaissent des évolutions sensiblement parallèles mais qui restent inférieures à celles de la circulation sur le réseau national (+ 25,6 %).

Depuis 1987, le nombre de procès-verbaux susceptibles d'entraîner une suspension et le nombre de suspensions ont des évolutions identiques : une hausse régulière jusqu'en 1991 suivie d'une baisse qui semble s'accélérer. Globalement, le nombre de procès-verbaux a chuté de 31,8 % et celui des suspensions de 42,4 % ; par rapport à 1992, la chute a été respectivement de 37,0 % et de 38,5 %. Toutefois, l'application de la circulaire INT-D-91000/35/C du 18-02-1991 - portant sur la motivation en droit du recours à l'urgence et sur le respect des délais - explique en grande partie cette régression.

A partir de 1993, la baisse du nombre d'interventions des commissions administratives est liée à la décision de ne plus faire comparaître les conducteurs ayant fait l'objet d'un procès-verbal relatif à une infraction susceptible d'entraîner un retrait de 1,2 ou 3 points.

La lutte contre l'alcoolémie excessive des conducteurs continue d'être une priorité et l'importante mobilisation des forces de police et de gendarmerie lui a beaucoup profité : le nombre de dépistages pratiqués a augmenté de 203,3 % en 7 ans. Cette évolution résulte de la multiplication des contrôles préventifs (+ 400,6 %) ; en effet, les officiers de police judiciaire semblent utiliser de plus en plus fréquemment leur capacité juridique de les ordonner d'initiative. Dans le même temps, le nombre de dépistages positifs a progressé de + 56,2 %. Comparée à celle des dépistages ou des contrôles préventifs, cette pro-



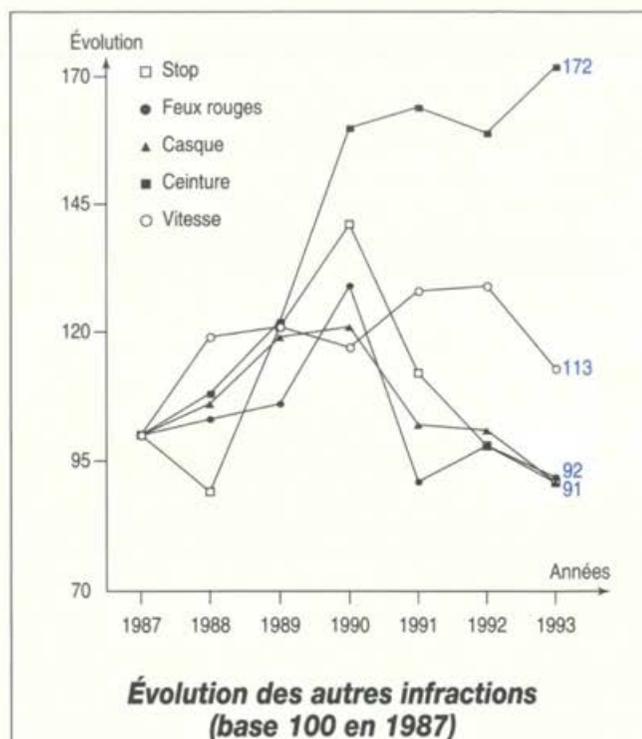
gression apparaît comme modeste. Sans négliger l'effet dissuasif des contrôles préventifs, il ne faut pas perdre de vue que c'est dans ce type de dépistage que l'on trouve les taux de positivité les plus faibles.

Pour ce qui concerne les autres infractions, du moins les cinq principales parce que très accidentogènes, on note une tendance générale à la baisse, sauf pour les infractions à la vitesse et au port de la ceinture de sécurité qui sont à la hausse (cependant la tendance s'inverse en 1994).

– En règle générale, le nombre d'infractions à la limitation de vitesse est en hausse de 12,5 % pendant la période considérée. Il indique toutefois une tendance à la baisse par rapport à 1993 (– 13,0 %).

– Les défauts de port de la ceinture de sécurité sont en très forte hausse (+ 71,9 %) et ce de façon constante depuis 1987. Par contre, les défauts de port du casque sont moins nombreux (– 9,0 %).

– Enfin, les procédures établies pour franchissement d'un feu rouge ou d'un panneau "stop" tendent à décroître (respectivement – 7,5 % et – 8,8 %).



ANNEXE

Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES	
	Nombre	Évolution
1993	2 234 050	122
1992	2 256 671	124
1991	2 256 800	124
1990	2 176 478	119
1989	2 252 377	123
1988	2 148 021	118
1987	1 824 612	100

Infractions relevées - répartition contraventions/délits

	CONTRAVENTIONS		dont STATIONNEMENT		DÉLITS	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1993	21 457 775	117	9 046 893	97	274 620	150
1992	20 586 038	112	8 414 630	90	222 375	122
1991	20 531 892	112	8 217 215	88	187 761	103
1990	20 601 975	112	9 142 125	98	201 617	110
1989	19 527 804	107	8 833 775	94	180 278	99
1988	17 308 843	94	8 150 853	87	128 307	70
1987	18 316 505	100	9 354 947	100	182 867	100

Suspensions administratives du permis de conduire

	PV SUSCEPTIBLES D'ENTRAÎNER SUSPENSIONS		SUSPENSIONS PRONONCÉES	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1993	613 914	68	183 118	58
1992	973 918	108	297 883	94
1991	1 087 223	121	390 625	123
1990	1 101 930	122	469 275	148
1989	1 099 340	122	472 881	149
1988	927 442	103	350 843	110
1987	899 567	100	317 886	100

Alcoolémie

	DÉPISTAGES		dont PRÉVENTIFS		dont POSITIFS	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1993	7 439 078	303	5 547 117	501	122 779	156
1992	6 615 717	270	4 638 200	419	119 601	152
1991	6 393 439	261	3 830 563	346	125 866	160
1990	4 868 579	198	2 907 551	262	116 613	148
1989	3 956 734	161	2 310 553	208	105 027	134
1988	3 234 997	132	1 673 381	151	111 510	142
1987	2 452 932	100	1 108 221	100	78 601	100

Autres infractions

	INFRACTIONS VITESSE		NON PORT DE LA CEINTURE		NON PORT DU CASQUE	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1993	1 107 112	113	659 404	172	142 153	91
1992	1 273 184	129	610 595	159	157 721	101
1991	1 259 590	128	628 712	164	159 274	102
1990	1 153 539	117	612 862	160	189 773	121
1989	1 190 403	121	468 956	122	186 121	119
1988	1 168 378	119	412 455	108	165 679	106
1987	983 719	100	383 528	100	156 205	100

	FRANCHISSEMENT FEUX ROUGES		FRANCHISSEMENT STOP	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1993	256 909	92	99 160	91
1992	273 095	98	106 476	98
1991	254 183	91	121 548	112
1990	358 540	129	152 826	141
1989	295 618	106	134 030	123
1988	286 745	103	97 058	89
1987	277 824	100	108 759	100

CONTRÔLES DE LA VITESSE, DE L'ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LA GENDARMERIE NATIONALE ET LA POLICE NATIONALE

(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 1987 à 1993" 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, la Sécurité publique 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	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 1994	1 974 205	253 279	90 396	2 317 880
	Année 1993	1 894 450	242 051	97 491	2 233 992
	Année 1992	1 911 979	243 908	99 354	2 255 241
	Année 1991	1 914 195	226 558	112 858	2 253 611
	Année 1990	1 823 743	259 468	123 617	2 206 828
Nombre d'infractions relevées	Année 1994	705 355	211 238	169 206	1 085 799
	Année 1993	665 443	192 268	159 204	1 016 915
	Année 1992	721 552	215 058	178 140	1 114 750
	Année 1991	734 214	201 378	184 731	1 120 323
	Année 1990	625 498	196 896	177 383	999 777

Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1994	425 552	142 879	45 418	613 849
	Année 1993	478 447	114 713	46 672	639 832
	Année 1992	446 300	107 693	37 357	591 350
	Année 1991	457 346	109 375	38 060	604 781
	Année 1990	381 895	126 922	37 750	546 567

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1994	5 256 298	769 042	132 081	6 157 421
	Année 1993	4 649 765	768 060	124 494	5 542 319
	Année 1992	3 765 491	713 560	135 028	4 614 079
	Année 1991	2 949 851	758 548	104 043	3 812 442
	Année 1990	2 071 731	706 435	103 066	2 881 232
Nombre de dépistages positifs	Année 1994	56 277	5 883	(1) 1 002	63 162
	Année 1993	47 613	5 887	524	54 024
	Année 1992	43 020	5 531	481	49 032
	Année 1991	33 801	5 390	370	39 561
	Année 1990	24 921	5 727	362	31 010

(1) Les modalités de contrôle des Compagnies républicaines de sécurité ont été modifiées en 1994. Le nombre de dépistages préventifs positifs ne peut plus être comparé à celui des années antérieures.

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1994	94 968	171 363	36 047	302 378
	Année 1993	96 527	172 446	19 947	288 920
	Année 1992	92 099	179 949	24 355	296 403
	Année 1991	95 733	180 678	22 669	299 080
	Année 1990	104 612	195 930	21 649	322 191
Nombre de dépistages positifs	Année 1994	7 789	10 648	542	18 979
	Année 1993	7 459	11 255	490	19 204
	Année 1992	6 129	12 844	420	19 393
	Année 1991	6 539	12 546	516	19 601
	Année 1990	6 942	13 187	423	20 552

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1994	1 332 311	193 634	88 037	1 613 982
	Année 1993	1 299 686	181 740	98 561	1 579 987
	Année 1992	1 394 515	174 655	93 243	1 662 413
	Année 1991	1 931 922	177 599	95 524	2 205 045
	Année 1990	1 335 033	180 317	104 181	1 619 531
Nombre de dépistages positifs	Année 1994	24 870	20 484	683	46 037
	Année 1993	29 193	18 004	569	47 766
	Année 1992	31 229	17 357	688	49 274
	Année 1991	47 122	16 837	808	64 767
	Année 1990	40 173	18 132	827	59 132

En 1994, par rapport à 1993,

– le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité augmente (+ 3,8 %) ainsi que le nombre d'infractions constatées (+ 6,8 %),

– le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité diminue de 4,1 %,

– le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie pra-

tiqués augmente de 11,1 % et le nombre de dépistages positifs augmente de 16,2 % si l'on excepte les Compagnies républicaines de sécurité qui ont modifié leurs modalités de contrôle en 1994,

– le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, augmente de 4,7 % et le nombre de dépistages positifs diminue de 1,2 %,

– le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'infractions augmente de 2,2 % et le nombre de dépistages positifs diminue de 3,6 %.

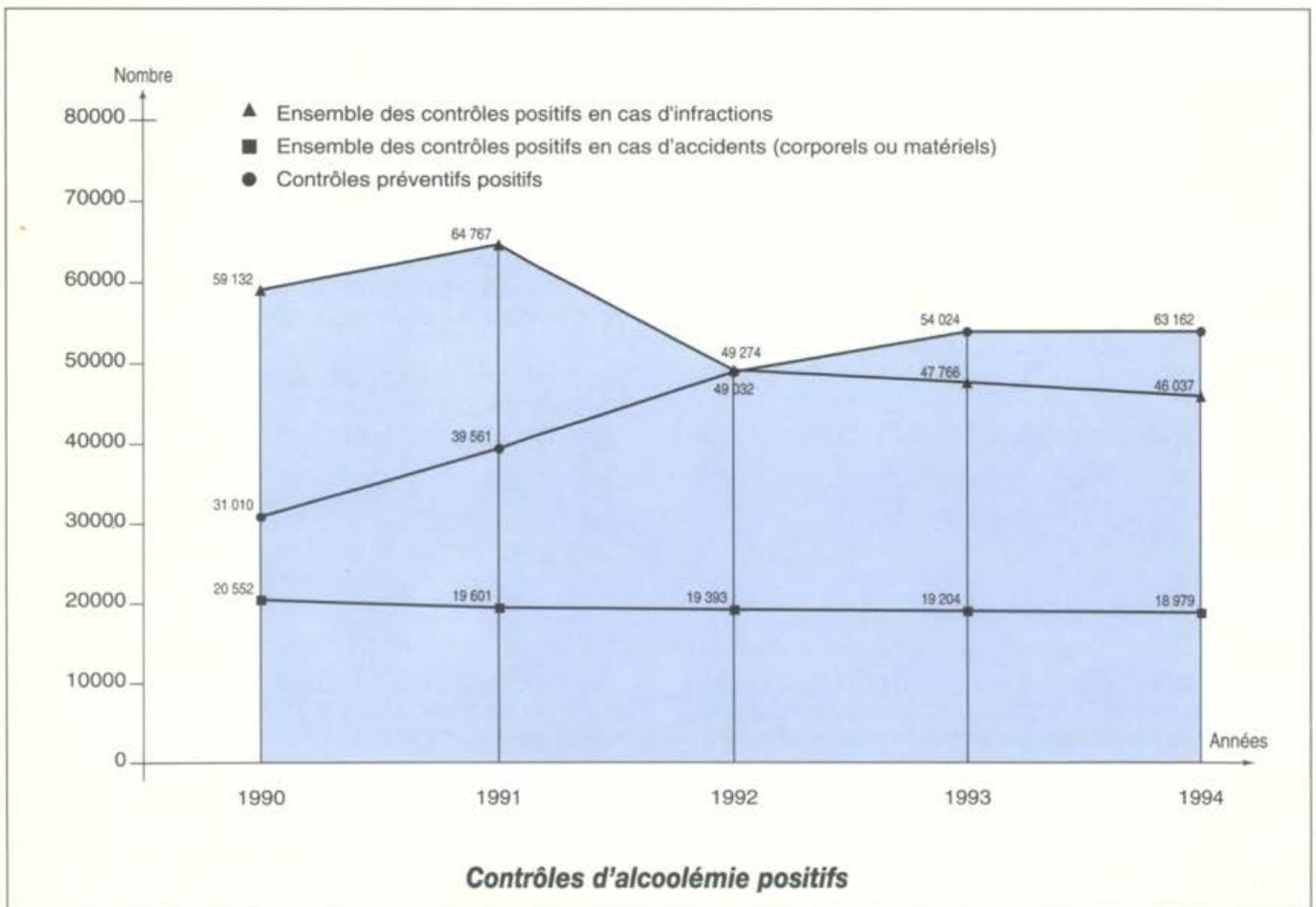
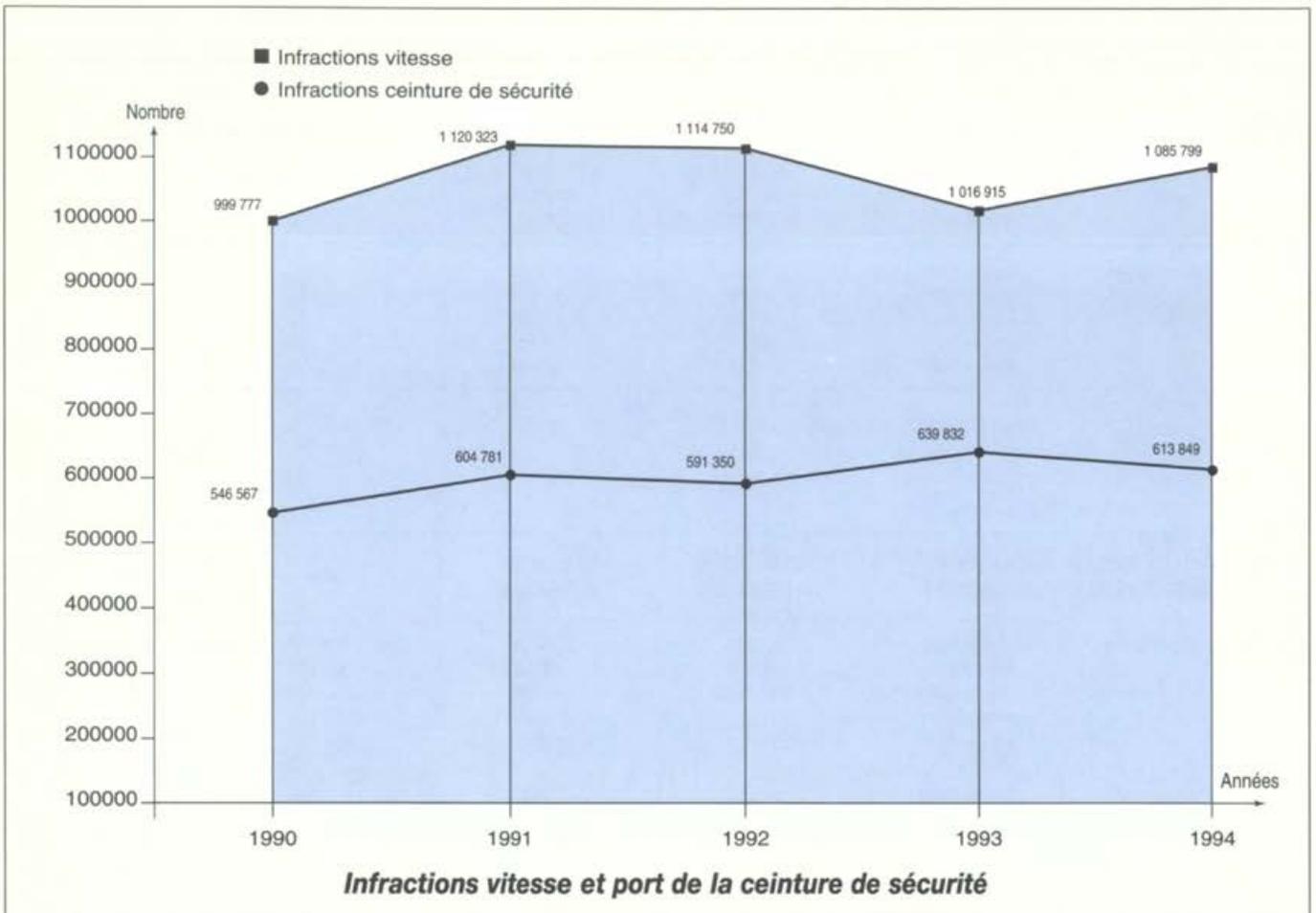
Contrôles spécifiques

Au cours des neuf premiers mois de 1994, comparés aux neuf premiers mois de 1993, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles "spécifiques" ont connu des évolutions diverses :

– pour les franchissements de feux rouges, on assiste à un renversement de la tendance qui s'était ébauchée l'année dernière puisqu'ils sont en progression de 20,2 % (142 600 en 1993 et 171 376 en 1994) ;

– les franchissements du panneau "stop" (75 518 en 1993 et 75 971 en 1994, soit + 0,6 %) connaissent une relative stagnation ;

– enfin, la tendance à la baisse apparue précédemment se confirme et même s'amplifie pour les défauts de port du casque (118 668 en 1993 et 99 098 en 1994, soit - 16,5 %).



CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE, HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEURS EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 1993

Avant-propos

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

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission de l'infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire quand elle est devenue définitive, les données disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 1993. Les condamnations prononcées en 1993, mais dont l'inscription ne sera effective que dans le courant de l'année 1994, ont été estimées. Elles représentent environ 5 % de l'ensemble des condamnations. Les données 1992 provisoires analysées dans le bilan annuel de 1993 ont été remplacées dans les tableaux d'évolution par les données définitives.

L'ensemble du champ couvert par les données statistiques de la justice est constitué des délits et des contraventions de 5^e classe relatives à la sécurité routière (tableau 1).

L'année 1987 a été choisie dans ce tableau comme année de référence pour éviter les effets de l'amnistie sur certains types d'infractions et pour mesurer les effets des réformes législatives qui se sont produites à cette période (aggravations des sanctions pour conduite en état alcoolique – loi du 10 juillet 1987 – contraventionnalisation des défauts d'assurances – septembre 1987).

Seules les infractions liées à l'état alcoolique et les délits de fuite ont fait l'objet d'une analyse détaillée.

Une condamnation donnée peut réprimer une seule infraction ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres.

Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :

- comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans chaque condamnation,
- comptabiliser les condamnations en les rattachant à la nature de l'infraction citée en premier quand il y a pluralité d'infractions.

A titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes :

- conduite en état alcoolique + délit de fuite,

- homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,
 - blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,
- l'approche "infraction" conduit à comptabiliser trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire, une blessure involontaire.

L'approche "condamnation" traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire, les blessures involontaires.

Le tableau 1 permet de visualiser ces deux types d'approches.

Dans le cours du texte, l'analyse des peines, des mesures et des condamnés s'appuiera toujours sur l'unité de compte "condamnation".

Tableau 1 – Nombre de condamnations prononcées et d'infractions sanctionnées en 1987 et 1993 selon la nature de l'infraction (rang 1 : infraction citée en premier en cas de pluralité d'infractions)

	Nombre de condamnations (infractions uniques et de rang 1)		Nombre d'infractions sanctionnées dans les condamnations	
	1993	1987	1993	1987
DÉLITS	133 855	116 293	148 423	133 654
Circulation routière	120 173	97 620	133 989	113 619
• conduite en état alcoolique	99 868	75 252	102 150	78 216
• délit de fuite	9 693	12 105	12 097	15 246
• refus d'obtempérer	4 824	4 367	7 422	6 982
• refus de vérification de l'état alcoolique	1 221	1 239	3 614	4 720
• conduite malgré suspension de permis	3 691	3 510	6 457	5 729
• défaut de plaques ou usage de fausses plaques	513	658	1 708	1 933
• conduite sans permis (récidive)	257	330	405	535
• autres	106	159	136	258
Homicides involontaires	2 496	3 235	2 550	3 336
• par conducteur	1 930	2 452	1 970	2 515
• par conducteur en état alcoolique	566	783	580	821
Blessures involontaires	11 186	15 438	11 884	16 699
• par conducteur	5 907	8 970	6 125	9 413
• par conducteur en état alcoolique ITT \leq 3 mois	4 382	4 976	4 776	5 530
• par conducteur en état alcoolique ITT $>$ 3 mois	897	1 492	983	1 756
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	59 060	67 753	82 282	89 016
Circulation routière	41 601	44 052	62 217	62 198
• défaut d'assurances	32 008	33 340	42 470	42 345
• conduite sans permis	8 866	9 327	18 972	18 321
• appareils perturbateurs d'instrument de police	347	859	362	993
• autres	380	526	413	539
Blessures involontaires	17 459	23 701	20 065	26 818
• par conducteur avec ITT \leq 3 mois	17 459	23 701	20 065	26 818

LES CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Avec 99 868 condamnations en 1993, la conduite en état alcoolique atteint son chiffre record de condamnations depuis 1984. En effet, après la forte progression observée jusqu'en 1989, le nombre de condamnations prononcées avait légèrement diminué jusqu'en 1992. A cette date, on a pu observer de nouveau une importante augmentation de 7,7 % permettant ainsi au nombre de condamnations d'avoisiner le chiffre des 100 000, soit deux fois plus qu'en 1984. Si les estimations de 1993 se

confirment, on enregistrerait pour cette année une légère augmentation de 0,1 % par rapport aux chiffres définitifs de 1992 et de 120,9 % par rapport à 1984.

La conduite en état alcoolique est le contentieux sanctionné le plus important, dépassant même le vol simple au niveau national. Il représente un peu plus de 22 % des condamnations prononcées pour délits cette même année. 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.

Tableau 2 – Conduite en état alcoolique : les condamnations et les peines principales

	Ensemble	Évolution (en %)		Dispense de peine	Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution
		par an	par rapport à 1984		nombre	dont sursis total		
1984	45 204			23	23 325	21 220	16 466	5 390
1985	50 988	+ 12,8	+ 12,8	19	27 881	25 315	16 276	6 812
1986	61 554	+ 20,7	+ 36,2	34	37 635	33 780	16 549	7 336
1987	75 252	+ 22,3	+ 66,5	19	53 743	47 317	13 533	7 957
1988	84 059	+ 11,7	+ 86,0	29	62 982	56 682	13 298	7 750
1989	95 304	+ 13,4	+ 110,8	23	75 497	68 541	11 585	8 199
1990	93 043	- 2,4	+ 105,8	28	75 490	68 212	9 699	7 826
1991	92 565	- 0,5	+ 104,8	48	74 958	67 684	8 775	8 784
1992	99 725	+ 7,7	+ 120,6	48	82 026	73 967	8 623	9 028
1993	99 868	+ 2,3	+ 120,9	38	83 321	75 312	7 850	8 659

Les infractions (voir encadré)

En 1993, 102 150 infractions de conduite en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations.

Parmi ces dernières, 2 282 ne faisaient mention de cette infraction qu'en seconde, troisième ou quatrième position, 12 684 étaient suivies d'une ou plusieurs autres infractions, enfin 87 184 n'étaient accompagnées d'aucun autre délit ou contravention de 5^e classe.

Parmi les infractions associées à la conduite en état alcoolique se trouvent 11 277 délits et 6 151 contraventions de 5^e classe (tableau 3).

Les délits associés à des conduites en état alcoolique sont près de sept fois sur dix relatifs, eux aussi, à la circulation routière :

- refus de vérification sur l'état alcoolique (19,7 %),
- conduite malgré suspension du permis (19,1 %),
- refus d'obtempérer (14,8 %),
- délits de fuite (13,0 %),
- homicides ou blessures involontaires (2,1 %).

Tableau 3 – Nature des infractions associées dans les condamnations à l'infraction de conduite en état alcoolique

1993	Nombre	%
DÉLITS	11 277	100,0
Circulation routière	7 824	69,4
dont délits de fuite	1 468	13,0
refus d'obtempérer	1 666	14,8
refus vérification état alcoolique	2 218	19,7
conduite malgré suspension de permis	2 159	19,1
Ordre administratif et judiciaire	1 317	11,7
dont outrage à agent	632	5,6
rebellion	471	4,2
violences sur agent de l'autorité	145	1,3
Commerce et transports d'armes	188	1,7
Homicides, blessures involontaires par conducteur	238	2,1
Coups et violences volontaires	233	2,1
Vois et recels	975	8,6
Destruction et dégradations	229	2,0
Autres	273	2,4
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	6 151	100,0
Circulation routière	5 885	95,7
dont défaut d'assurance	3 384	55,0
conduite de véhicule sans permis	2 501	40,7
Blessures involontaires, conduite de véhicule	173	2,8
Coups et blessures volontaires	75	1,2
Autres	18	0,3

Les autres délits visés comme infractions associées sont essentiellement des rebellions et outrages à agent de l'autorité publique (9,8 %) et des vols (8,6 %) dont la qualification dans la condamnation précède généralement celle de conduite en état alcoolique.

Les contraventions associées relèvent elles aussi du domaine de la sécurité routière : défaut d'assurance et conduite sans permis essentiellement.

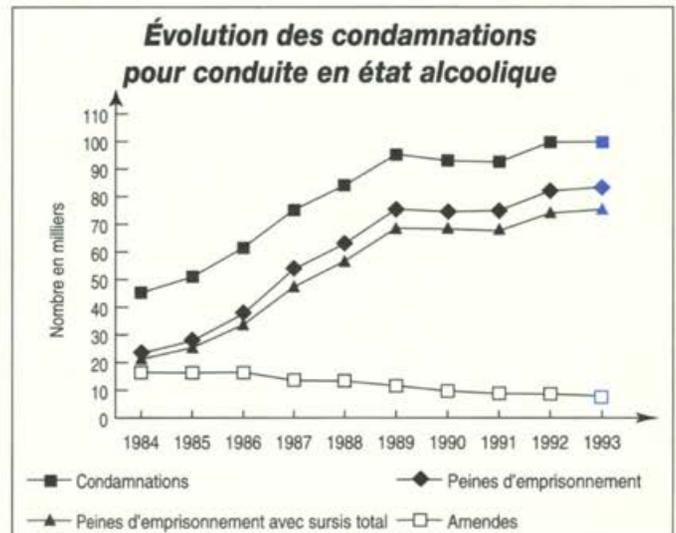
Les condamnés (tableau 4)

Les caractéristiques des auteurs sont sensiblement les mêmes qu'en 1992. Les hommes dominent très largement avec 95,5 % des condamnations en 1993. La part des femmes, bien qu'en augmentation constante depuis 1984, n'atteint que 4,5 % (à titre de comparaison, elle est de 15 % dans les condamnations pour vols simples). Les conducteurs dont la nationalité étrangère est connue, représentent 7,1 % des condamnés. Leur part relative est plus de deux fois inférieure à celle observée dans un contentieux comme le vol simple.

Tableau 4 – Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

	1993		1984	
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	99 868	100,0	45 204	100,0
Hommes	95 348	95,5	44 110	97,6
Femmes	4 520	4,5	1 094	2,4
Français	89 865	90,0		
Étrangers	7 086	7,1	(1)	
Non déclarés	2 917	2,9		
Mineurs	223	0,2	151	0,3
18-19 ans	2 487	2,5	1 875	4,1
20-24 ans	15 472	15,5	9 069	20,1
25-29 ans	16 181	16,2	8 303	18,4
30-39 ans	31 024	31,1	13 071	28,9
40-59 ans	31 235	31,3	11 647	25,8
60 ans et +	3 246	3,2	1 088	2,4

(1) En 1988, les étrangers représentaient 7,3 %, les français 90,7 %, les non déclarés 2 %.



Le vieillissement sensible de la population depuis 1984 se confirme en 1993. La part des 18-25 ans est de 18 % tandis qu'elle atteignait presque le quart de la population en 1984. Les 40 ans et plus ne cessent d'augmenter : 34,6 % en 1993 contre 28 % en 1984.

Les peines (tableaux 2, 6, 7)

Les peines d'emprisonnement se stabilisent après avoir fortement évolué en 1992 (+9,2 %), puisqu'elles n'augmentent que de 1,5 % en 1993. Depuis 1984, le rythme de progression des peines d'emprisonnement est deux fois plus rapide que celui des condamnations. Cela se traduit principalement par le prononcé d'emprisonnements accompagnés de sursis total.

Les amendes sont de ce fait moins fréquentes en tant que peines principales (- 9 % en 1993 par rapport à 1992). Les peines de substitution, en diminution également, sont cependant plus fréquentes que l'amende. Elles représentent en 1993 une part plus faible qu'en 1984, 8,7 % contre 12 %.

Les peines d'emprisonnement

Porteuses d'un danger social, les conduites en état alcoolique sont désormais sanctionnées par des peines d'emprisonnement. En effet, elles touchent en 1993 plus de huit condamnations sur dix alors qu'en 1984, la peine privative de liberté n'était prononcée qu'une fois sur deux (voir tableau 2). La part du sursis total est restée quant à elle identique : 90 % des condamnations sont accompagnées d'un sursis total.

Le sursis total **simple** reste de loin la modalité d'exécution du sursis total la plus fréquente avec 90 % des cas. Sa part décroît néanmoins régulièrement sur la période au profit du sursis **avec mise à l'épreuve** (7,5 %) et du sursis avec **TIG** qui atteint 2,3 %.

Chaque condamnation à une peine d'emprisonnement est assortie d'au moins une mesure et plus de la moitié sont assorties d'une amende. Trois mesures sur quatre sont des suspensions de permis de conduire.

Près de trois emprisonnements fermes sur quatre sont inférieurs à trois mois (le maximum des peines encourues pour ce type d'infractions est de deux ans).

La durée moyenne de l'emprisonnement ferme n'a pas varié, elle tourne toujours autour de 2 mois, celle du sursis total se situe à 1,6 mois.

On constate cependant une évolution de la structure des peines d'emprisonnement. Les peines longues (durées supérieures à un mois) sont désormais plus fréquentes (en 1984, celles-ci représentaient 3/5° de l'ensemble des condamnations contre 4/5° en 1993).

Les amendes et les mesures

• En tant que peines principales

La conséquence directe de l'augmentation des peines d'emprisonnement est la diminution régulière des amendes. En 1993, 7 850 amendes ont été prononcées à titre principal. Ce type de peine représente désormais moins de 8 % des peines (contre 36 % en 1984), pour un montant moyen de 2 200 francs.

Prononcées comme substitut à l'emprisonnement, les mesures représentent moins de 9 % des peines en 1993. 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 tant que peines complémentaires

Les amendes et les mesures de substitution sont prononcées essentiellement en tant que peines complémentaires. Elles viennent à ce titre alourdir les peines d'emprisonnement.

La moitié des condamnations à une peine d'emprisonnement est assortie d'au moins une amende. En 1993, leur nombre s'élève à 45 636 dont 93 % sont associées à des emprisonnements avec sursis total. Le montant moyen est dans ce cas de 1 800 francs.

En 1993, 95 383 mesures complémentaires ont été prononcées, c'est-à-dire qu'elles accompagnent presque chaque condamnation. Ce rapport était légèrement plus faible en 1984 (huit condamnations sur dix).

En 1993, comme en 1984, ces mesures sont toutes liées au permis de conduire. Les annulations de permis et les interdictions de délivrance du permis sont beaucoup plus fréquemment prononcées en 1993 qu'en 1984, au détriment des simples suspensions.

Cependant, les suspensions de permis de conduire représentent encore 72 % des mesures.

Tableau 5 – Conduite en état alcoolique : structure des peines principales

1993	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	99 868	38	83 321	75 312	7 850	8 659
%	100	0,0	83,4	90,4	7,9	8,7
Infraction unique	87 184	33	71 922	67 289	7 436	7 793
%	100	0,0	82,5	93,6	8,5	8,9
Infractions multiples	12 684	5	11 399	8 023	414	866
%	100	0,0	89,9	70,4	3,3	6,8

Tableau 6 – Conduite en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1993	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	8 009	1 716	4 298	1 422	451	122	2
%	100	21,4	53,7	17,8	5,6	1,5	
Infraction unique	4 633	1 293	2 691	540	83	26	1,5
%	100	27,9	58,1	11,7	1,8	0,6	
Infractions multiples	3 376	423	1 607	882	368	96	2,8
%	100	12,6	47,6	26,1	10,9	2,8	

Infraction unique – Infractions multiples (tableaux 5 et 6)

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

En effet, la pluralité d'infractions dans une condamnation est un facteur d'alourdissement de la sanction. Dans ce cas, neuf peines sur dix sont des emprisonnements, accompagnés seulement sept fois sur dix de sursis total. Cet alourdissement se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus alors que 3,3 % des peines prononcées à titre principal.

Cette plus grande sévérité se lit également dans les durées moyennes fermes d'emprisonnement. Celles-ci se situent à 1,5 mois quand l'infraction est unique, et passent à 2,6 mois dans le cas contraire.

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 d'1 an représente, dans ce dernier cas, près de 14 % au lieu de 2,5 %.

La durée des procédures

En 1993, la durée moyenne de procédure pour les condamnations pour conduite en état alcoolique s'établissait à 4 mois contre 4,7 mois en 1992. Depuis 1984, la durée des procédures s'est nettement raccourcie puisqu'elle était alors légèrement supérieure à 9 mois.

Ce délai moyen est plus long si l'auteur a commis plusieurs infractions (4,7 mois).

Tableau 7 – Ensemble des peines prononcées pour conduite en état alcoolique - principales et associées

1993	Peines principales	Peines associées			*Dont suspension de permis
		nombre	dont		
			amendes	mesures*	
Ensemble	99 868	143 272	47 859	95 383	69 686
Dispense de peine	38	0	0	0	0
Emprisonnement	83 321	130 681	45 636	85 018	62 276
Ferme	6 677	9 970	2 519	7 432	1 052
Sursis partiel	1 332	2 121	429	1 689	91
simple	211	371	95	276	36
probatoire	1 121	1 750	334	1 413	55
Sursis total	75 312	118 590	42 688	75 897	61 133
simple	67 972	108 016	39 877	68 135	58 458
probatoire	5 621	8 931	2 298	6 632	2 287
TIG	1 719	1 643	513	1 130	388
Amende	7 850	7 777	138	7 639	6 913
Peine de substitution	8 507	4 807	2 084	2 720	496
Mesure éducative	152	7	1	4	1

* Parmi les 130 681 peines associées aux 83 321 peines d'emprisonnement prononcées à titre principal, 45 636 sont des amendes, 85 018 des mesures complémentaires qui comprennent 62 276 suspensions de permis de conduire.

HOMICIDES ET BLESSURES

INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR

EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires (tableau 8)

Après trois années de relative stabilité, le nombre de condamnations pour homicides involontaires en état alcoolique a connu une baisse de 7 % en 1993.

Les juges ont prononcé, pour cette année-là, 566 condamnations ce qui constitue le chiffre le plus faible enregistré sur la période.

A titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont cinq fois plus nombreuses. Depuis 1984, celles-ci ont augmenté de 48 % alors que les condamnations pour

homicides involontaires par conducteur en état alcoolique sont en baisse sur la même période (- 15 %).

Les infractions

En 1993, 590 infractions d'homicides involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations.

Parmi ces dernières, 14 ne faisaient mention de cette infraction qu'en seconde position, après des conduites en état alcoolique, des atteintes corporelles de plus faible gravité, deux infractions relatives aux vols et une relative à la détention de stupéfiants.

Dans 390 condamnations, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique est la seule incrimination. Dans les autres cas, la condamnation sanctionne plusieurs infractions qui sont la plupart du temps d'autres atteintes involontaires aux personnes (57 %), d'autres délits de circulation routière (en particulier des délits de fuite pour 11,9 %), des contraventions de 5^e classe relatives à l'absence de papiers (21 %). Les autres infrac-

Tableau 8 – Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : les condamnations et les peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	665		560	84,2	406	72,5	72	10,8	33	5,0
1985	632		552	87,3	413	74,8	54	8,5	26	4,1
1986	664		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		687	96,2	365	53,1	10	1,4	17	2,4
1990	607		591	97,4	317	53,6	4	0,7	12	2,0
1991	597		578	96,8	288	49,8	3	0,5	16	2,7
1992	608		588	96,7	273	46,4	6	1,0	14	2,3
1993	566		546	96,4	273	50,0	2	0,4	18	3,2

tions ne relèvent pas du même domaine (infractions sur les stupéfiants, vols).

Les peines et les mesures (tableaux 9, 10, 11)

Plus de 96 % des peines prononcées sont des emprisonnements dont la moitié comporte une partie ferme.

Après la forte aggravation des sanctions liée à la réforme législative de juillet 1987, la part du sursis total dans les peines d'emprisonnement n'a cessé de décroître jusqu'en 1992.

Si l'estimation des condamnations prononcées en 1993 s'avère juste, on noterait pour cette année une remontée de ce type de peine, faisant passer ainsi la part du sursis total à 50 %, contre 46,4 % l'année précédente.

La durée moyenne des emprisonnements fermes s'établit, en 1993, à 7,4 mois, soit une légère diminution par rapport à 1992. Cette moindre fermeté se retrouve également dans la répartition des durées de peines : les

peines fermes ayant une durée inférieure au minimum encouru de 6 mois sont plus nombreuses, près de 48 % en 1993 contre 42 % en 1991 (le maximum des peines encourues est de quatre ans).

L'emprisonnement n'est jamais prononcé seul, chaque condamnation comporte au moins une mesure de sûreté (deux dans la moitié des cas) et près de la moitié des peines sont accompagnées d'une amende d'un montant moyen de 3 000 francs.

Les homicides involontaires non aggravés par l'état alcoolique (2 936 condamnations en 1993) sont maintenant plus fortement sanctionnés : les peines d'emprisonnement, presque toujours accompagnées de sursis total, concernent plus de trois cas sur quatre contre près de la moitié en 1984.

Si l'homicide involontaire est associé à d'autres infractions la sanction est plus lourde : l'emprisonnement ferme est encore plus fréquent, pour une durée moyenne d'emprisonnement de 9 mois contre 7,6 mois en cas d'infraction unique.

Tableau 9 – Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1993	Ensemble	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
		nombre	dont sursis total		
Ensemble	566	546	273	2	18
%	100	96,4	50,0	0,4	3,2
Infraction unique	390	371	204	2	17
%	100	95,1	55,0	0,5	4,4
Infractions multiples	176	175	69	0	1
%	100	99,4	39,4	0,0	0,6

Tableau 10 – Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1993	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne en mois
		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	273	8	67	55	69	74	7,4
%	100	2,9	24,5	20,2	25,3	27,1	
Infraction unique	167	8	47	32	45	35	6,2
%	100	4,8	28,1	19,2	26,9	21,0	
Infractions multiples	106	0	20	23	24	39	9,2
%	100	0,0	18,9	21,7	22,6	36,8	

Tableau 11 – Ensemble des peines prononcées pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique - principales et associées

1993	Peines principales	Peines associées		
		nombre	dont	
			amendes	mesures
Ensemble	566	1 076	205	871
Emprisonnement	546	1 054	201	853
Ferme	65	128	25	103
Sursis partiel	208	412	52	360
simple	145	288	33	255
probatoire	63	124	19	105
Sursis total	273	514	124	390
simple	237	464	115	349
probatoire	17	31	6	25
TIG	19	19	3	16
Amende	2	3	0	3
Peine de substitution	18	19	4	15

Les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique (tableau 12)

Le chiffre provisoire de 1993, soit 5 279, montre une forte diminution des condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique (- 10 % par rapport à 1992) et représente l'effectif le plus faible enregistré depuis 1984.

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans l'état alcoolique suivent la même trajectoire et continuent à baisser pour atteindre, en 1993, 5 907 délits et 17 459 contraventions de 5^e classe.

Tableau 12 – Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : condamnations et peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
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	5 766	1	5 137	89,1	4 633	90,2	301	5,2	327	5,7
1991	5 613	2	5 042	89,8	4 510	89,4	244	4,3	325	5,8
1992	5 858		5 373	91,7	4 693	87,3	178	3,0	307	5,2
1993	5 279		4 802	91,0	4 260	88,7	204	3,8	273	5,2

Les infractions

En 1993, 5 759 infractions de blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations.

Parmi ces dernières, 480 ne faisaient pas mention de cette infraction en premier, elles n'étaient citées qu'en deuxième, troisième ou quatrième position après d'autres infractions, essentiellement des conduites en état alcoolique et des homicides ou blessures involontaires.

Trois condamnations sur quatre ne sanctionnaient qu'une seule infraction.

Dans les autres cas (908 condamnations), les infractions associées dans une même condamnation concernaient presque exclusivement le domaine de la circulation routière : conduite en état alcoolique et délits de fuite (26,7 %), homicides et blessures involontaires de gravité différente (14,2 %) pour les délits, défaut d'assurance et conduite d'un véhicule sans permis (38,6 %) pour les contraventions de 5^e classe.

Les peines et les mesures (tableaux 12, 13, 14, 15)

Après une augmentation continue des peines d'emprisonnement depuis 1984, on observe en 1993 une légère baisse qui se fait au profit des amendes.

La fréquence du sursis total est un peu plus élevée puisqu'il accompagne 88,7 % des peines d'emprisonnement en 1993 (au lieu de 87,3 % en 1992).

Le sursis total est nettement moins fréquent quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (69,4 % en cas d'infractions multiples).

La durée moyenne des emprisonnements fermes est de 2,8 mois. Cette durée moyenne tombe à deux mois quand l'infraction est unique, et atteint 3,5 mois quand il y a plusieurs infractions.

Amendes et mesures de substitution sont de moins en moins prononcées à titre principal : en 1984, une peine sur trois était une amende, en 1993, elles en représentent moins de 4 %. 5,2 % des peines sont des mesures de substitution.

Ces deux types de peines sont essentiellement prises en peines complémentaires. Les peines d'emprisonnement sont ainsi toujours suivies d'une ou plusieurs mesures et dans près de la moitié des cas d'une amende dont le montant moyen est de 2 100 francs environ.

La durée des procédures

La durée de la procédure diffère suivant la gravité de l'atteinte : en 1993, elle est de neuf mois si l'interruption de travail est inférieure ou égale à trois mois et de treize mois dans le cas contraire. Elle est plus élevée si l'auteur a commis plusieurs infractions (deux mois de plus par rapport à une infraction unique).

Les délais n'ont que très peu varié depuis 1984, puisqu'à cette époque la durée de procédure s'établissait à 11,5 mois (9,6 mois en 1993 toutes gravités confondues).

La procédure est un peu plus longue en cas de décès (11,4 mois) que dans le cas de simple blessure (10 mois).

Tableau 13 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1993	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution	Mesures éducatives
			nombre	dont sursis total			
Ensemble	5 279	0	4 802	4 260	204	267	6
%	100	0,0	91,0	88,7	3,9	5,1	0,1
Infraction unique	4 371	0	3 935	3 658	197	235	4
%	100	0,0	90,0	93,0	4,5	5,4	0,1
Infractions multiples	908	0	867	602	7	32	2
%	100	0,0	95,5	69,4	0,8	3,5	0,2

Tableau 14 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1993	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	542	55	266	141	69	11	2,8
%	100	10,1	49,1	26,0	12,7	2,0	
Infraction unique	277	40	154	67	15	1	2,0
%	100	14,4	55,6	24,2	5,4	0,4	
Infractions multiples	265	15	112	74	54	10	3,5
%	100	5,7	42,3	27,9	20,4	3,8	

Tableau 15 – Ensemble des peines prononcées pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique - principales et associées

1993	Peines principales	Peines associées		
		nombre	dont	
			amendes	mesures
Ensemble	5 279	8 382	2 479	5 902
Emprisonnement	4 802	7 983	2 416	5 566
Ferme	371	674	175	499
Sursis partiel	171	331	66	266
simple	80	151	35	115
probatoire	91	180	29	151
Sursis total	4 260	6 978	2 177	4 801
simple	3 828	6 313	2 023	4 290
probatoire	316	545	123	422
TIG	116	120	31	89
Amende	204	206	1	205
Peine de substitution	267	193	62	131
Mesure éducative	6	0	0	0

DÉLITS DE FUITE

Près de 9 700 condamnations font état d'un délit de fuite comme première infraction citée. Parmi celles-ci, 6 652 ne comportent que cette seule infraction, soit 69 %.

Dans 3 041 condamnations comportant plusieurs incriminations, le délit de fuite est cité en premier. Enfin, le délit de fuite est un facteur aggravant dans 2 404 autres condamnations où il arrive en seconde, troisième ou quatrième position après d'autres infractions.

Tableau 16 – Délits de fuite : condamnations et peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	9 208	67	2 942	32,0	2 245	76,3	4 835	52,5	1 364	14,8
1985	9 384	83	3 113	33,2	2 342	75,2	4 349	46,3	1 839	19,6
1986	10 778	72	3 753	34,8	2 765	73,7	4 986	46,3	1 967	18,3
1987	12 105	102	5 102	42,1	3 581	70,2	4 497	37,1	2 404	19,9
1988	10 434	117	4 440	42,6	3 441	77,5	3 894	37,3	1 983	19,0
1989	11 087	126	5 141	46,4	4 272	83,1	3 706	33,4	2 114	19,1
1990	10 264	93	4 995	48,7	4 125	82,6	3 012	29,3	2 164	21,1
1991	9 454	95	4 854	51,3	3 909	80,5	2 229	23,6	2 276	24,1
1992	10 317	116	5 680	55,1	4 474	78,8	2 093	20,3	2 428	23,5
1993	9 693	116	5 564	57,4	4 492	80,7	1 892	19,5	2 121	21,9

Les infractions (tableau 17)

Quand les délits de fuite sont associés à d'autres infractions, 54 % sont des délits, 46 % des contraventions de 5^e classe.

Près de six délits sur dix appartiennent au domaine de la circulation routière (principalement des conduites en état alcoolique). Se rencontrent ensuite les homicides et blessures involontaires par conducteur (12,6 %) et dans un autre domaine les vols et recels (15,4 %).

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 peines et les mesures (tableaux 16, 18,19)

L'aggravation des peines constatée depuis 1984 se confirme en 1993 : 57,4 % des condamnations sont des emprisonnements (32 % en 1984) accompagnés dans 81 % des cas par un sursis total.

Parallèlement à cela, on recourt de moins en moins souvent aux amendes comme peines principales : celles-ci représentent près de 20 % des peines prononcées contre plus de la moitié en 1984.

Les peines de substitution sont fréquemment utilisées puisqu'elles se rencontrent dans plus de 20 % des condamnations.

Les peines

Le délit de fuite est un comportement fortement aggravant quand il est associé à d'autres infractions. En effet, dans ce cas plus de trois peines sur quatre sont des emprisonnements et le sursis total n'accompagne plus que 72 % des peines contre 87 % quand la condamnation ne comporte que cette seule infraction.

Tableau 17 – Nature des infractions associées dans les condamnations à l'infraction de délit de fuite

1993	Nombre	%
DÉLITS	3 180	100,0
Circulation routière	1 893	59,5
dont conduite en état alcoolique	1 468	46,2
refus d'obtempérer	108	3,4
refus vérification état alcoolique	58	1,8
conduite malgré suspension de permis	221	6,9
Ordre administratif et judiciaire	203	6,4
dont outrage à agent	163	5,1
rebellion	13	0,4
violences sur agent de l'autorité	12	0,4
Commerce et transport d'armes	0	0
Homicides et blessures involontaires par conducteur	401	12,6
Coups et violences volontaires	38	1,2
Vols et recels	489	15,4
Destruction et dégradations	37	1,2
Non assistance à personne en danger	12	0,4
Faux et usage de faux	10	0,3
Autres	90	2,8
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	2 750	100,0
Circulation routière	1 769	64,3
dont défaut d'assurance	1 212	44,1
conduite de véhicule sans permis	557	20,3
Blessures involontaires, conduite de véhicule	936	34,0
Coups et blessures volontaires	42	1,5
Autres	3	0,1

Les amendes et les mesures

Les amendes (amendes pour délit ou contravention) viennent s'ajouter aux peines d'emprisonnement (64,2 % sont accompagnées d'une amende) et aux peines de substitution (pour 24 % d'entre elles).

En 1993, 6 076 mesures de sûreté ont été prononcées

à titre complémentaire (pour l'essentiel, des suspensions de permis de conduire) : 75,7 % accompagnent une peine d'emprisonnement, 22 % une peine d'amende. Les mesures de substitution sont essentiellement des suspensions et suppressions de permis de conduire.

Tableau 18 – Délits de fuite : structure des peines principales

1993	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	9 693	116	5 564	4 492	1 892	2 121
%	100	1,2	57,4	80,7	19,5	21,9
Infraction unique	6 652	105	3 225	2 800	1 674	1 648
%	100	1,6	48,5	86,8	25,2	24,8
Infractions multiples	3 041	11	2 339	1 692	218	473
%	100	0,4	76,9	72,3	7,2	15,6

Tableau 19 – Ensemble des peines prononcées pour délits de fuite : principales et associées

1993	Peines principales	Peines associées			*Dont suspension de permis
		nombre	dont		
			amendes	mesures*	
Ensemble	9 693	10 343	4 262	6 076	5 156
Dispense de peine	116	11	9	2	2
Emprisonnement	5 564	8 175	3 573	4 597	3 832
Ferme	1 008	1 297	607	686	342
Sursis partiel	64	112	50	62	15
simple	25	48	20	28	11
probatoire	39	64	30	34	4
Sursis total	4 492	6 766	2 916	3 849	3 475
simple	4 184	6 366	2 744	3 621	3 338
probatoire	187	275	103	172	99
TIG	121	125	69	56	38
Amende	1 892	1 496	165	1 331	1 266
Peines de substitution	2 077	658	514	144	56
Mesures éducatives	44	3	1	2	0

3

**L'ANALYSE
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 1994	1 126	5 745	16 065	21 810	4,91
	Année 1993	1 131	6 039	15 947	21 986	4,89
	Différence	- 5	- 294	+ 118	- 176	+ 0,02
	Évolution	- 0,4 %	- 4,9 %	+ 0,7 %	- 0,8 %	+ 0,4 %
Cyclistes	Année 1994	321	1 922	5 507	7 429	4,14
	Année 1993	329	1 897	5 209	7 106	4,43
	Différence	- 8	+ 25	+ 298	+ 323	- 0,29
	Évolution	- 2,4 %	+ 1,3 %	+ 5,7 %	+ 4,5 %	- 6,5 %
Cyclomotoristes	Année 1994	472	4 835	15 237	20 072	2,30
	Année 1993	490	4 840	15 007	19 847	2,41
	Différence	- 18	- 5	+ 230	+ 225	- 0,11
	Évolution	- 3,7 %	- 0,1 %	+ 1,5 %	+ 1,1 %	- 4,6 %
Motocyclistes	Année 1994	816	4 750	12 294	17 044	4,57
	Année 1993	861	5 031	12 722	17 753	4,63
	Différence	- 45	- 281	- 428	- 709	- 0,06
	Évolution	- 5,2 %	- 5,6 %	- 3,4 %	- 4,0 %	- 1,3 %
Usagers de voitures de tourisme	Année 1994	5 423	21 846	84 895	106 741	4,83
	Année 1993	5 835	24 137	90 107	114 244	4,86
	Différence	- 412	- 2 291	- 5 212	- 7 503	- 0,03
	Évolution	- 7,1 %	- 9,5 %	- 5,8 %	- 6,6 %	- 0,6 %
Usagers de poids lourds	Année 1994	122	399	1 483	1 882	6,09
	Année 1993	136	475	1 535	2 010	6,34
	Différence	- 14	- 76	- 52	- 128	- 0,25
	Évolution	- 10,3 %	- 16,0 %	- 3,4 %	- 6,4 %	- 3,9 %
Autres usagers *	Année 1994	253	1 024	4 830	5 854	4,14
	Année 1993	270	1 116	4 958	6 074	4,26
	Différence	- 17	- 92	- 128	- 220	- 0,12
	Évolution	- 6,3%	- 8,2 %	- 2,6 %	- 3,6%	- 2,8 %
Ensemble	Année 1994	8 533	40 521	140 311	180 832	4,51
	Année 1993	9 052	43 535	145 485	189 020	4,57
	Différence	- 519	- 3 014	- 5 174	- 8 188	- 0,06
	Évolution	- 5,7 %	- 6,9 %	- 3,6 %	- 4,3 %	- 1,3 %

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

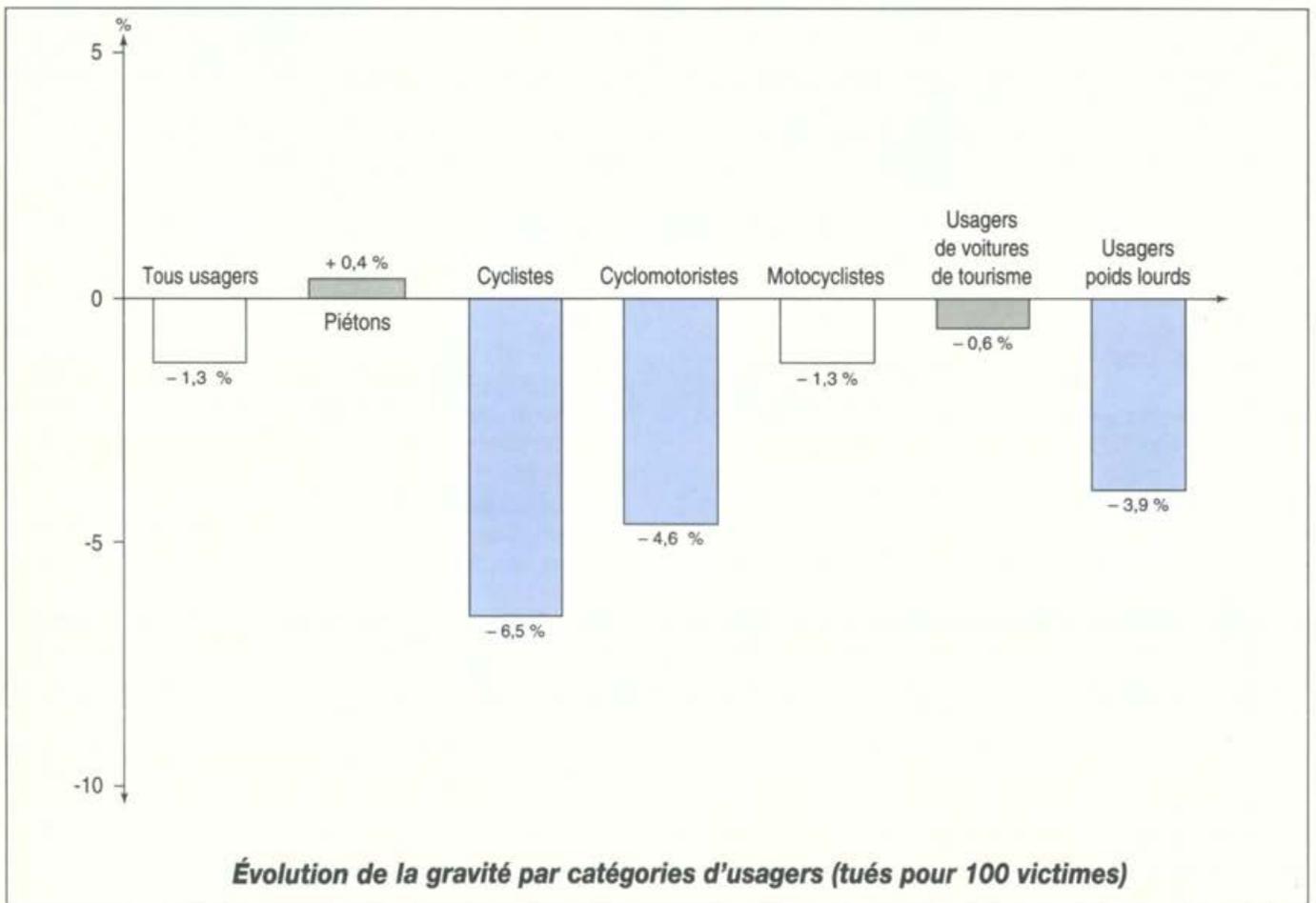
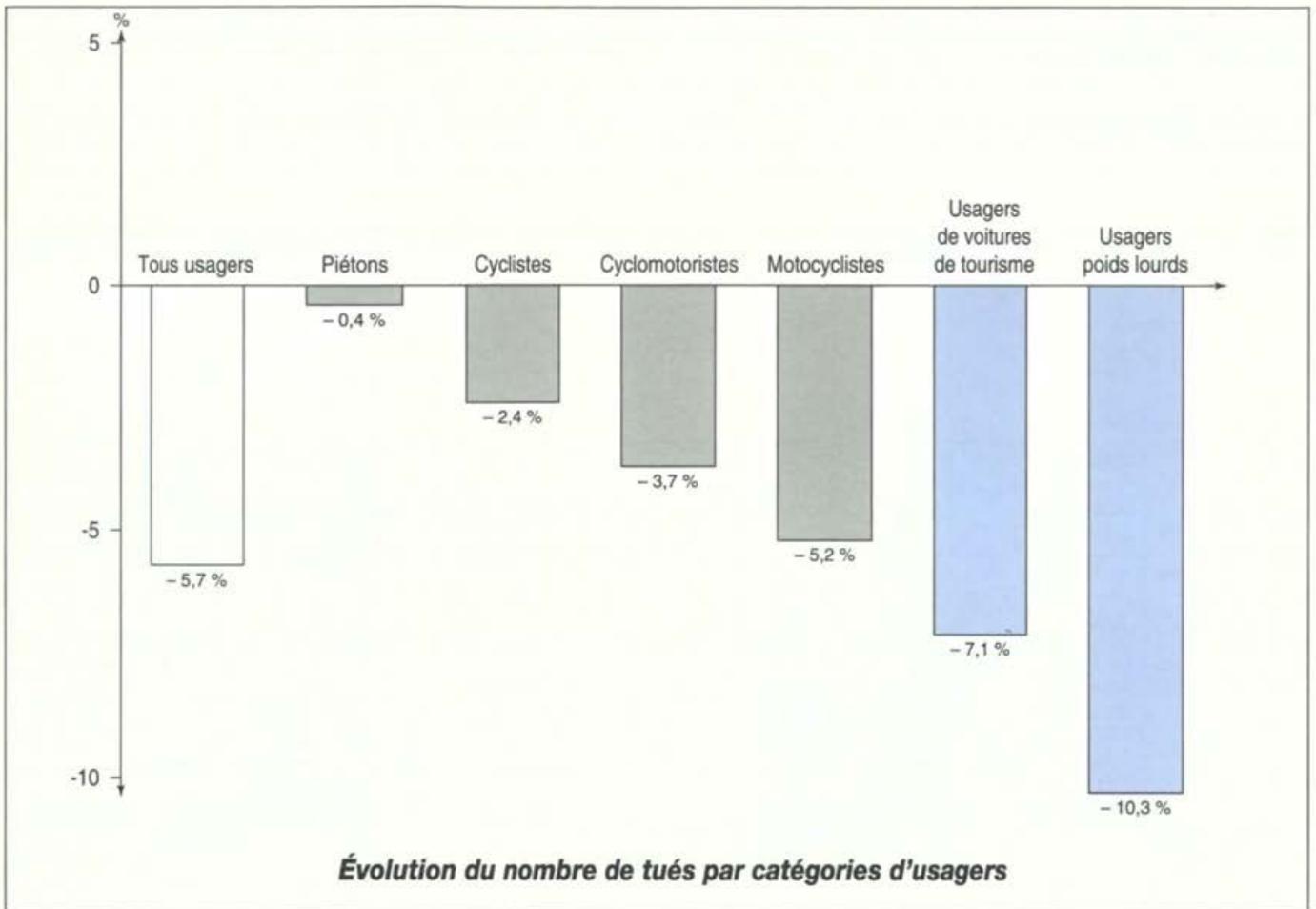
En 1994, par rapport à 1993 :

– le nombre de tués diminue pour toutes les catégories d'usagers : très faiblement pour les piétons (- 0,4 %) et de façon très nette pour les motocyclistes (- 5,2 %), les usagers de véhicules utilitaires (- 6,3 %), les usagers de voitures de tourisme (- 7,1 %) et surtout pour les usagers de poids lourds (- 10,3 %) ;

– le nombre de blessés diminue pour toutes les catégo-

ries, de - 0,8 % pour les piétons à - 6,4 % pour les usagers de poids lourds et même - 6,6 % pour les usagers de voitures de tourisme, sauf pour les cyclomotoristes et les cyclistes pour lesquels il augmente (respectivement + 1,1 % et + 4,5 %) ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour toutes les catégories, de - 0,6 % pour les usagers de voitures de tourisme à - 6,6 % pour les cyclistes mais augmente très légèrement pour les piétons (+ 0,4 %).



ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGES

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans *	Année 1994	406	3 193	13 183	16 376	2,42
	Année 1993	398	3 280	13 593	16 873	2,30
	Différence	+ 8	- 87	- 410	- 497	+ 0,12
	Évolution	+ 2,0 %	- 2,7 %	- 3,0 %	- 2,9 %	+ 5,2 %
15-24 ans	Année 1994	2 202	12 776	43 998	56 774	3,73
	Année 1993	2 453	14 039	47 051	61 090	3,86
	Différence	- 251	- 1 263	- 3 053	- 4 316	- 0,13
	Évolution	- 10,2 %	- 9,0 %	- 6,5 %	- 7,1 %	- 3,4 %
25-44 ans	Année 1994	2 799	13 494	50 733	64 227	4,18
	Année 1993	3 058	14 840	52 396	67 236	4,35
	Différence	- 259	- 1 346	- 1 663	- 3 009	- 0,17
	Évolution	- 8,5 %	- 9,1 %	- 3,2 %	- 4,5 %	- 3,9 %
45-64 ans	Année 1994	1 585	6 549	22 013	28 562	5,26
	Année 1993	1 656	6 790	22 043	28 833	5,43
	Différence	- 71	- 241	- 30	- 271	- 0,17
	Évolution	- 4,3 %	- 3,5 %	- 0,1 %	- 0,9 %	- 3,1 %
65 ans et plus	Année 1994	1 530	4 351	9 938	14 289	9,67
	Année 1993	1 477	4 448	10 076	14 524	9,23
	Différence	+ 53	- 97	- 138	- 235	+ 0,44
	Évolution	+ 3,6 %	- 2,2 %	- 1,4 %	- 1,6 %	+ 4,8 %
Âge indéterminé	Année 1994	11	158	446	604	1,79
	Année 1993	10	138	326	464	2,11
	Différence					
	Évolution					
Ensemble	Année 1994	8 533	40 521	140 311	180 832	4,51
	Année 1993	9 052	43 535	145 485	189 020	4,57
	Différence	- 519	- 3 014	- 5 174	- 8 188	- 0,06
	Évolution	- 5,7 %	- 6,9 %	- 3,6 %	- 4,3 %	- 1,3 %

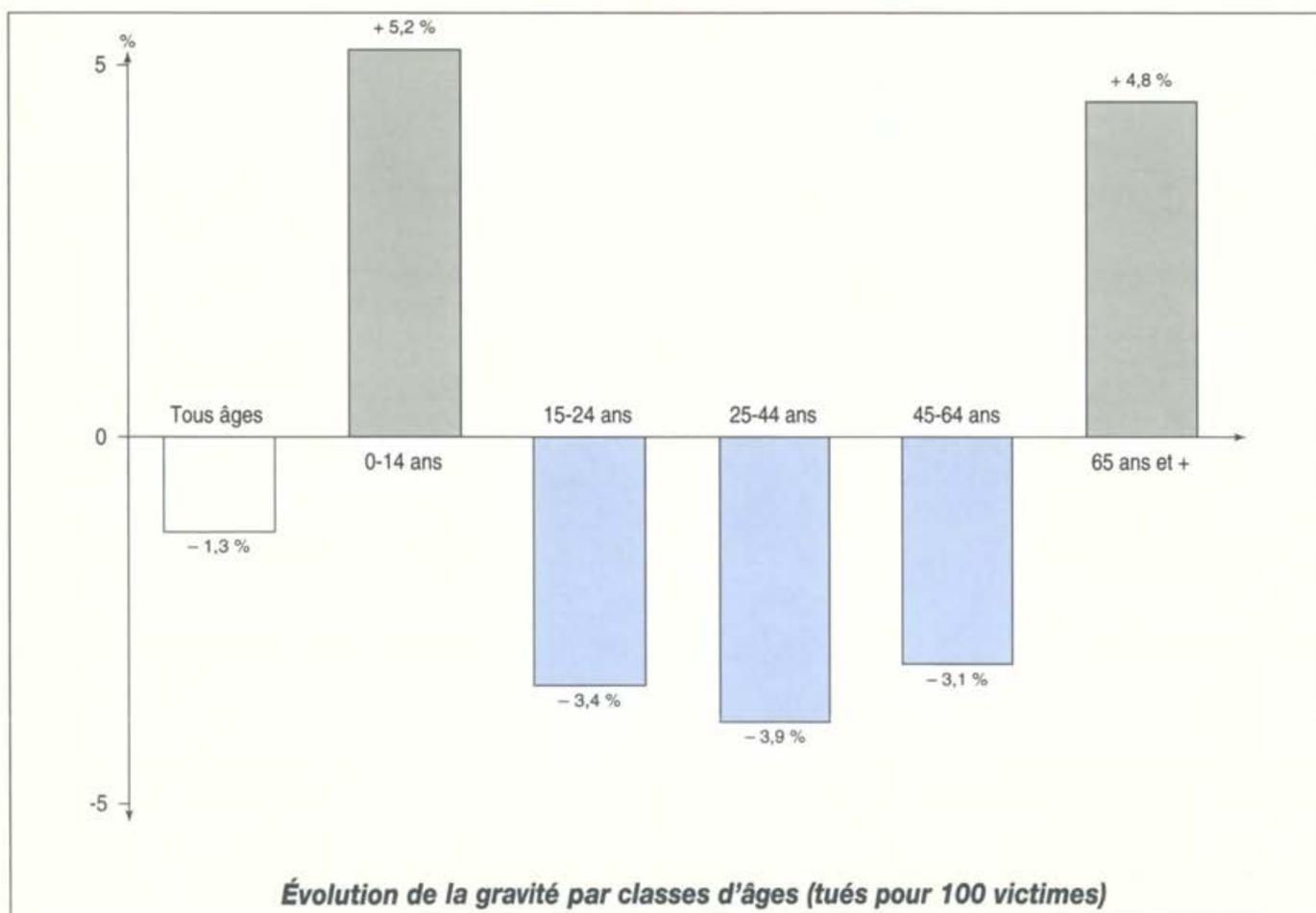
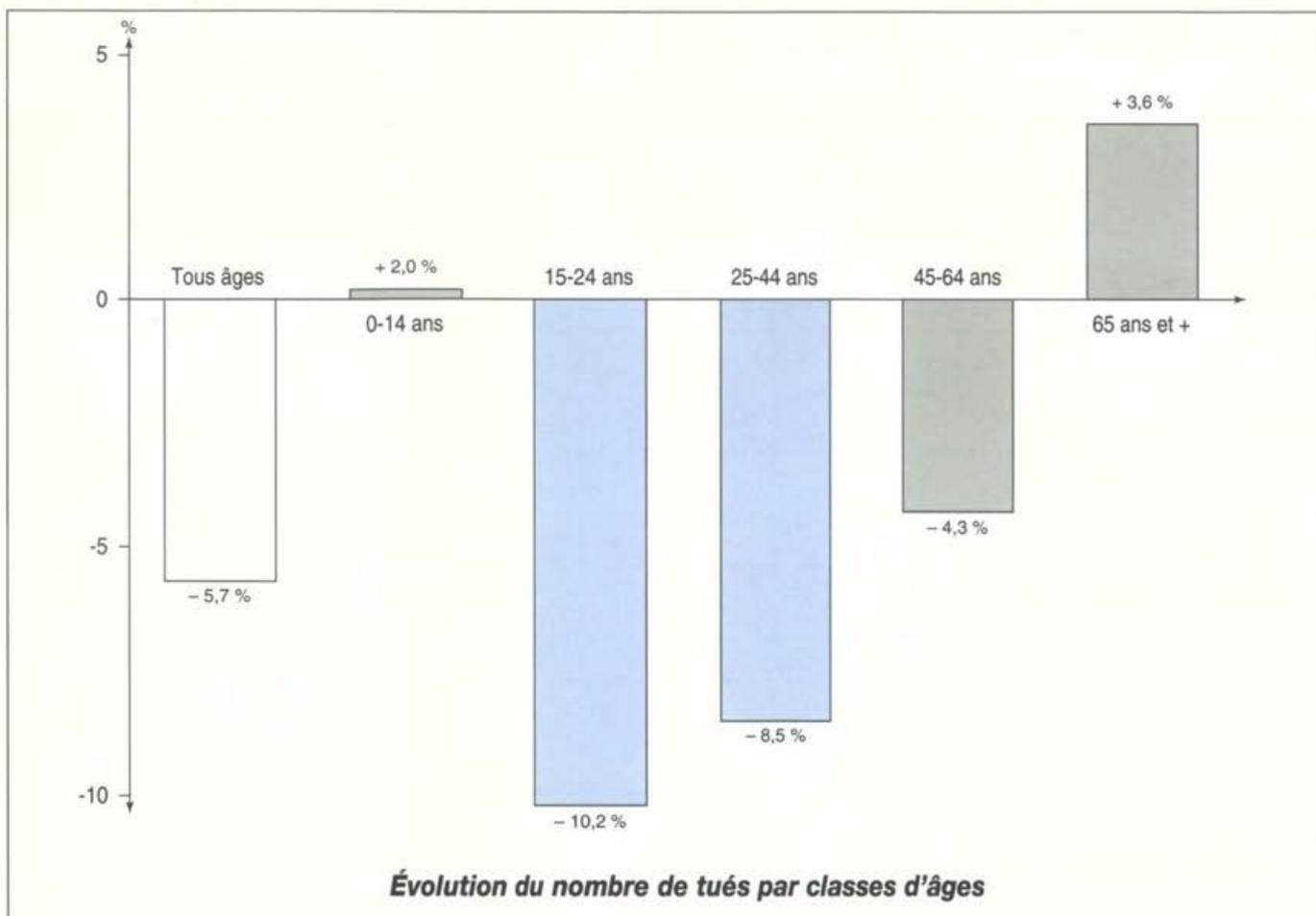
* AVERTISSEMENT : les usagers dont l'année de naissance correspond à l'année de l'accident sont comptabilisés dans la classe des "0-14 ans". Jusqu'en 1992, ceux-ci figuraient dans la classe d'âge "indéterminée".

En 1994, par rapport à 1993 :

– le nombre de tués diminue pour les 45-64 ans (- 4,3 %) mais principalement pour les 25-44 ans (- 8,5 %) et les 15-24 ans (- 10,2 %). En revanche, il augmente pour les enfants de moins de 15 ans (+ 2,0 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (+ 3,6 %) ;

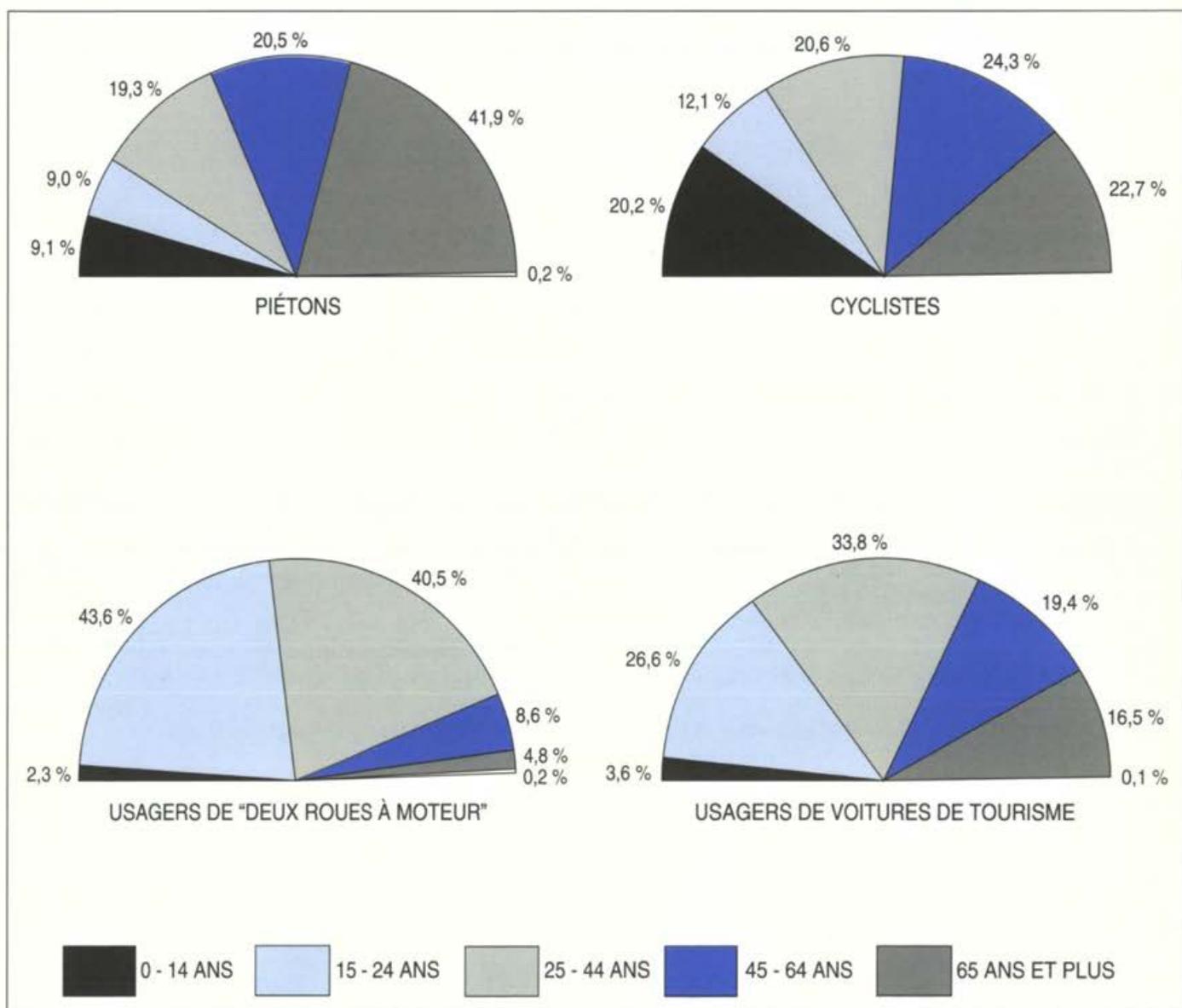
– le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âges, de - 0,9 % pour les 45-64 ans à - 7,1 % pour les 15-24 ans ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue de façon homogène pour toutes les classes d'âges (de - 3,1 % à - 3,9 %) sauf pour les moins de 15 ans (+ 5,2 %) et les 65 ans et plus (+ 4,8 %).



RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGES ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1994

CLASSES D'ÂGES	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE "DEUX ROUES À MOTEUR"		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	103	9,1	65	20,2	29	2,3	196	3,6
15-24 ans	101	9,0	39	12,1	562	43,6	1 442	26,6
25-44 ans	217	19,3	66	20,6	521	40,5	1 834	33,8
45-64 ans	231	20,5	78	24,3	111	8,6	1 053	19,4
65 ans et plus	472	41,9	73	22,7	62	4,8	894	16,5
Indéterminées	2	0,2	0	0	3	0,2	4	0,1
Ensemble	1 126	100,0	321	100,0	1 288	100,0	5 423	100,0



La répartition du nombre de tués par âges et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (41,9%). On retrouve cette forte représentativité pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de "deux-roues à

moteur" tués (43,6 %) et des 25-44 ans dans celui de usagers de voitures de tourisme (33,8%).

Pour les cyclistes, on trouve un certain équilibre entre les classes d'âges.

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 1994	4 815	446	1 510	6 248	7 758	9,26
	Année 1993	5 241	553	1 583	6 543	8 126	10,55
	Différence	- 426	- 107	- 73	- 295	- 368	- 1,29
	Évolution	- 8,1 %	- 19,3 %	- 4,6 %	- 4,5 %	- 4,5 %	- 12,2 %
<i>Dont autoroutes de liaison</i>	Année 1994	2 091	310	1 192	2 531	3 723	14,83
	Année 1993	2 257	374	1 172	2 585	3 757	16,57
	Différence	- 166	- 64	+ 20	- 54	- 34	- 1,74
	Évolution	- 7,4 %	- 17,1 %	+ 1,7 %	- 2,1 %	- 0,9 %	- 10,5 %
<i>Dont autoroutes de dégagement</i>	Année 1994	2 724	136	318	3 717	4 035	4,99
	Année 1993	2 984	179	411	3 958	4 369	6,00
	Différence	- 260	- 43	- 93	- 241	- 334	- 1,01
	Évolution	- 8,7 %	- 24,0 %	- 22,6 %	- 6,1 %	- 7,6 %	- 16,8 %
Routes nationales	Année 1994	22 984	2 505	8 799	25 322	34 121	10,90
	Année 1993	23 892	2 667	9 707	26 082	35 789	11,16
	Différence	- 908	- 162	- 908	- 760	- 1 668	- 0,26
	Évolution	- 3,8 %	- 6,1 %	- 9,4 %	- 2,9 %	- 4,7 %	- 2,3 %
Routes départementales	Année 1994	44 685	4 284	19 254	44 521	63 775	9,59
	Année 1993	45 866	4 417	20 272	45 862	66 134	9,63
	Différence	- 1 181	- 133	- 1 018	- 1 341	- 2 359	- 0,04
	Évolution	- 2,6 %	- 3,0 %	- 5,0 %	- 2,9 %	- 3,6 %	- 0,4 %
Voies communales et autres voies	Année 1994	60 242	1 298	10 958	64 220	75 178	2,15
	Année 1993	62 501	1 415	11 973	66 998	78 971	2,26
	Différence	- 2 259	- 117	- 1 015	- 2 778	- 3 793	- 0,11
	Évolution	- 3,6 %	- 8,3 %	- 8,5 %	- 4,1 %	- 4,8 %	- 4,9 %
Ensemble	Année 1994	132 726	8 533	40 521	140 311	180 832	6,43
	Année 1993	137 500	9 052	43 535	145 485	189 020	6,58
	Différence	- 4 774	- 519	- 3 014	- 5 174	- 8 188	- 0,15
	Évolution	- 3,5 %	- 5,7 %	- 6,9 %	- 3,6 %	- 4,3 %	- 2,3 %

En 1994, par rapport à 1993 :

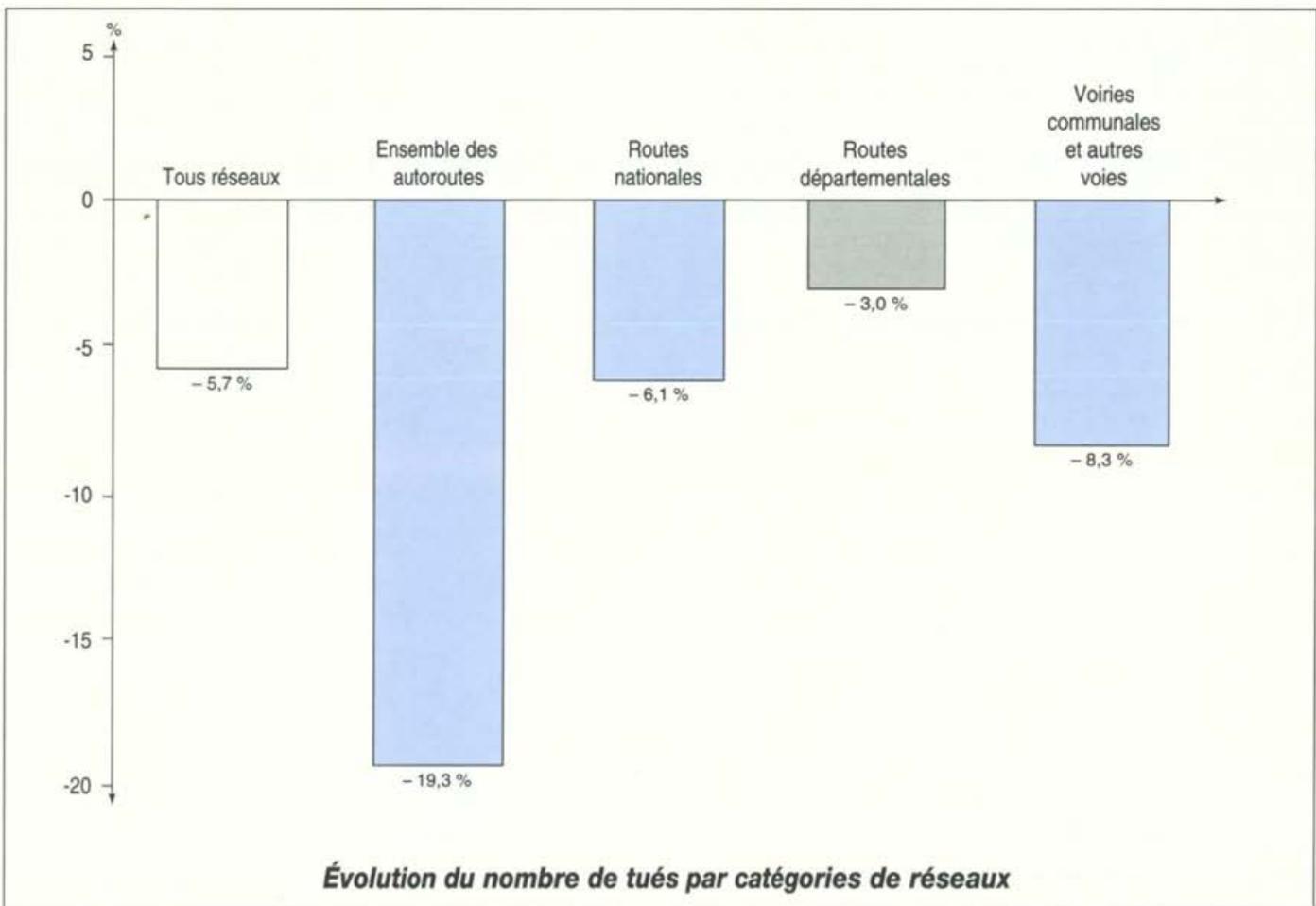
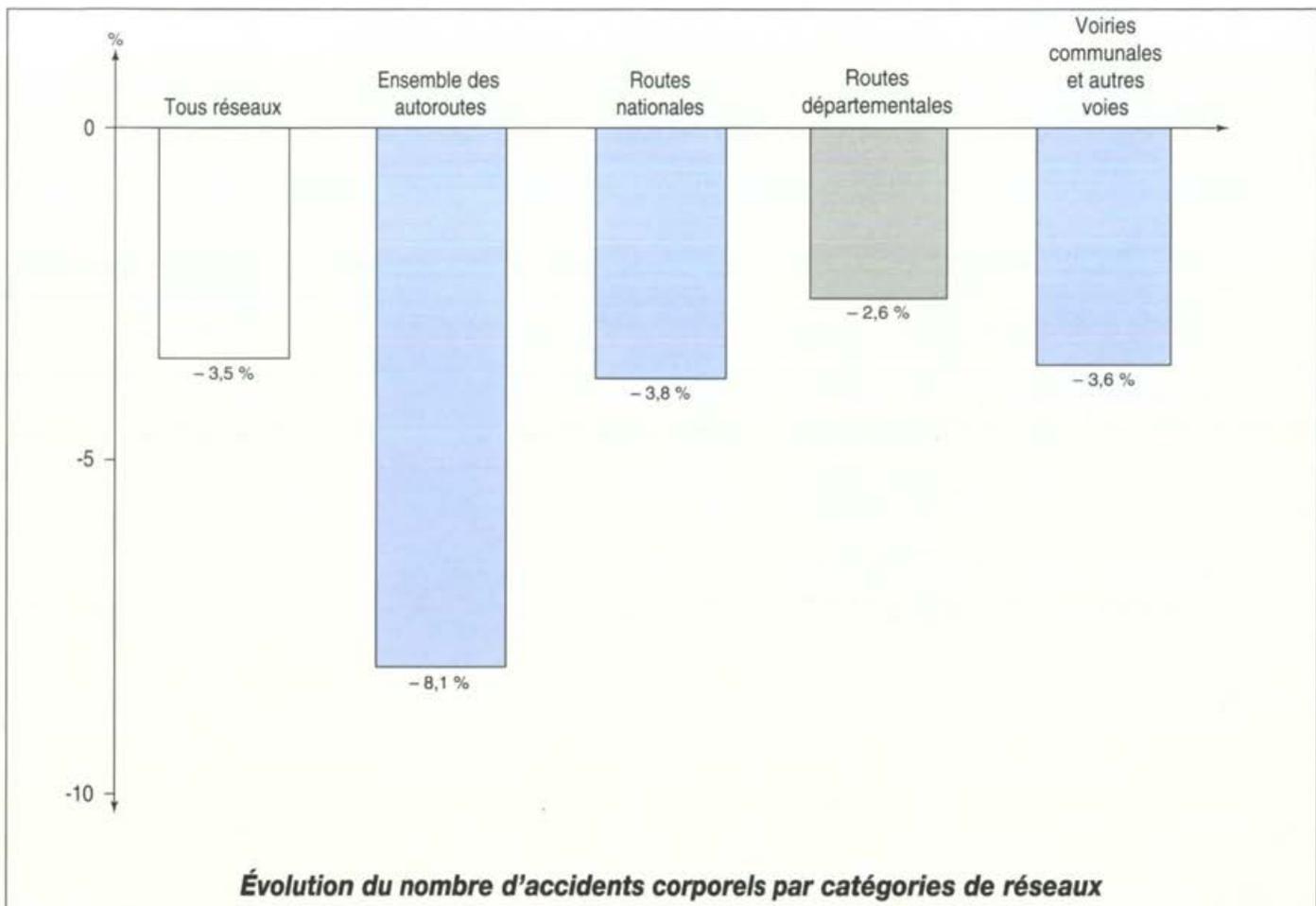
– c'est sur les autoroutes que la diminution du nombre d'accidents corporels a été la plus forte (- 8,1 %, avec même - 8,7 % sur les autoroutes de dégagement). Sur les autres réseaux, les diminutions vont de - 2,6 % sur les routes départementales à - 3,6 % sur les voies communales et - 3,8 % sur les routes nationales ;

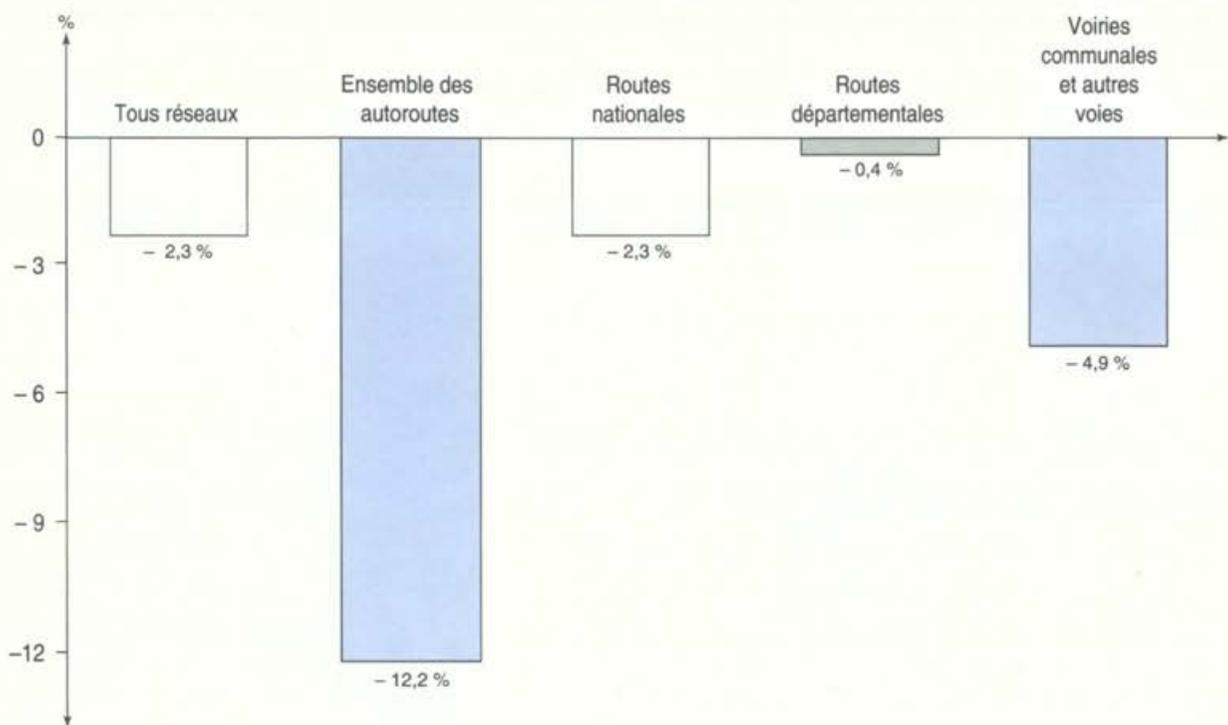
– la diminution du nombre de tués atteint globalement 19,3 % sur les autoroutes et même 24 % sur les autoroutes de dégagement. Diminutions importantes égale-

ment sur les voies communales (- 8,3 %) et les routes nationales (- 6,1 %) ;

– le nombre de blessés diminue de façon homogène sur tous les réseaux, de - 3,6 % sur les routes départementales à - 4,8 % sur les voies communales. Cette diminution n'atteint que 0,9 % sur les autoroutes de liaison ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, quasiment stable sur les routes départementales (- 0,4 %) diminue sur tous les autres réseaux mais en particulier sur les autoroutes (- 12,2 % avec - 16,8 % sur les autoroutes de dégagement).





Évolution de la gravité par catégories de réseaux (tués pour 100 accidents corporels)

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 1994	90 860	2 747	20 045	96 042	116 087	3,02
	Année 1993	93 873	3 022	21 604	99 768	121 372	3,22
	Différence	- 3 013	- 275	- 1 559	- 3 726	- 5 285	- 0,20
	Évolution	- 3,2 %	- 9,1 %	- 7,2 %	- 3,7 %	- 4,4 %	- 6,2 %
Rase campagne (2)	Année 1994	41 866	5 786	20 476	44 269	64 745	13,82
	Année 1993	43 627	6 030	21 931	45 717	67 648	13,82
	Différence	- 1 761	- 244	- 1 455	- 1 448	- 2 903	*
	Évolution	- 4,0 %	- 4,0 %	- 6,6 %	- 3,2 %	- 4,3 %	*
Ensemble	Année 1994	132 726	8 533	40 521	140 311	180 832	6,43
	Année 1993	137 500	9 052	43 535	145 485	189 020	6,58
	Différence	- 4 774	- 519	- 3 014	- 5 174	- 8 188	- 0,15
	Évolution	- 3,5 %	- 5,7 %	- 6,9 %	- 3,6 %	- 4,3 %	- 2,3 %

(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.

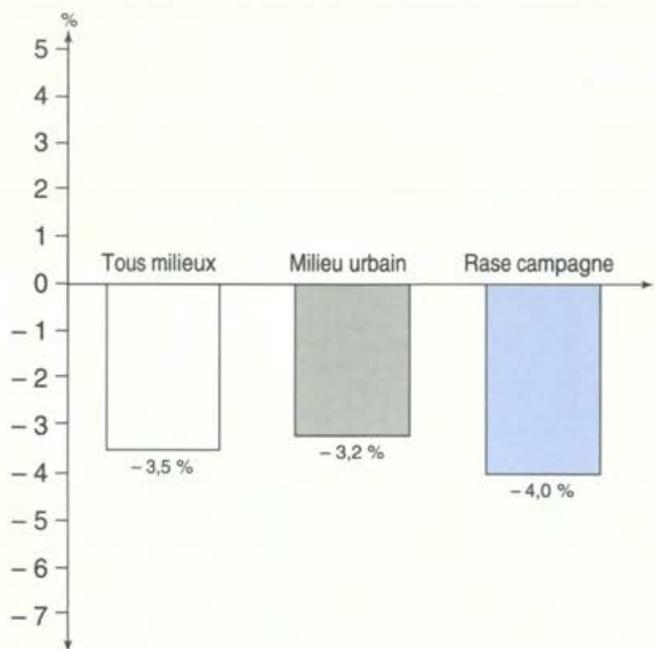
DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Année 1994						
< 5 000 habitants	14 369	973	5 825	13 381	19 206	6,77
5 000 à 20 000 habitants	15 108	591	4 432	15 115	19 547	3,91
20 000 à 100 000 habitants	28 660	697	5 664	30 858	36 522	2,43
> 100 000 habitants	32 723	486	4 124	36 688	40 812	1,49
Rappel milieu urbain	90 860	2 747	20 045	96 042	116 087	3,02
Année 1993						
< 5 000 habitants	14 745	1 087	6 381	13 498	19 879	7,37
5 000 à 20 000 habitants	15 364	621	4 685	15 595	20 280	4,04
20 000 à 100 000 habitants	30 247	765	6 113	32 795	38 908	2,53
> 100 000 habitants	33 517	549	4 425	37 880	42 305	1,64
Rappel milieu urbain	93 873	3 022	21 604	99 768	121 372	3,22
Évolution 1994/1993						
< 5 000 habitants	- 2,6 %	- 10,5 %	- 8,7 %	- 0,9 %	- 3,4 %	- 8,1 %
5 000 à 20 000 habitants	- 1,7 %	- 4,8 %	- 5,4 %	- 3,1 %	- 3,6 %	- 3,2 %
20 000 à 100 000 habitants	- 5,2 %	- 8,9 %	- 7,3 %	- 5,9 %	- 6,1 %	- 4,0 %
> 100 000 habitants	- 2,4 %	- 11,5 %	- 6,8 %	- 3,1 %	- 3,5 %	- 9,1 %
Rappel milieu urbain	- 3,2 %	- 9,1 %	- 7,2 %	- 3,7 %	- 4,4 %	- 6,2 %

En 1994, par rapport à 1993 :

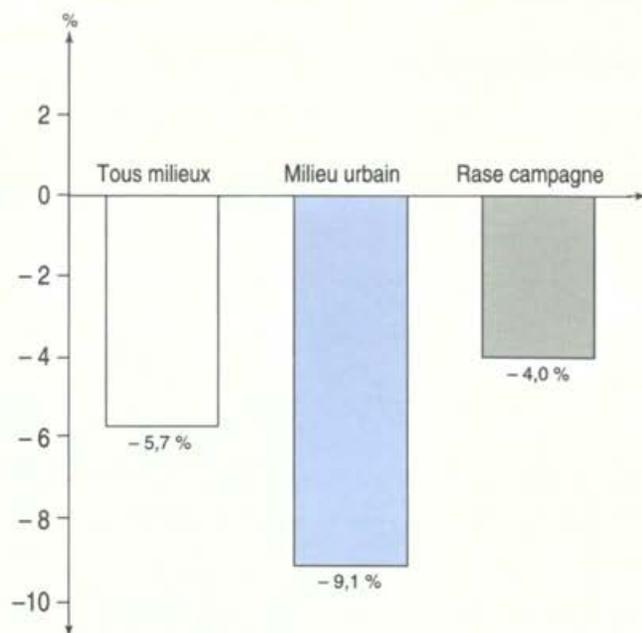
- les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont du même ordre en milieu urbain et en rase campagne (respectivement - 3,2 % et - 4,0 % pour les accidents corporels et - 4,4 % et - 4,3 % pour les blessés) mais la diminution du nombre de tués est beaucoup plus forte en milieu urbain (- 9,1 %) qu'en rase campagne (- 4,0 %) ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents cor-

porels, reste stable en rase campagne mais diminue fortement en milieu urbain (- 6,2 %) ;

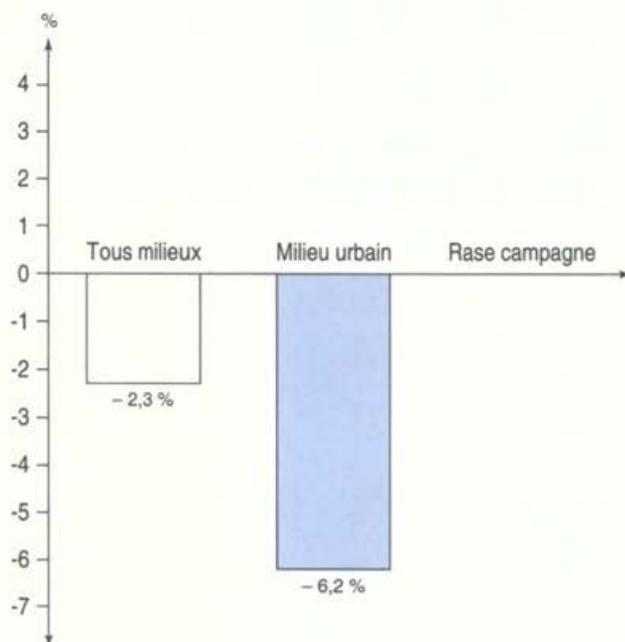
- par tailles d'agglomérations, c'est dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants que la situation est la plus favorable et homogène même si la diminution du nombre de tués est de 0,2 point inférieure à la moyenne. C'est à la fois dans les petites et les grandes agglomérations que les diminutions de ce nombre sont les plus élevées et que la gravité des accidents diminue le plus.



Évolution du nombre des accidents corporels selon le milieu



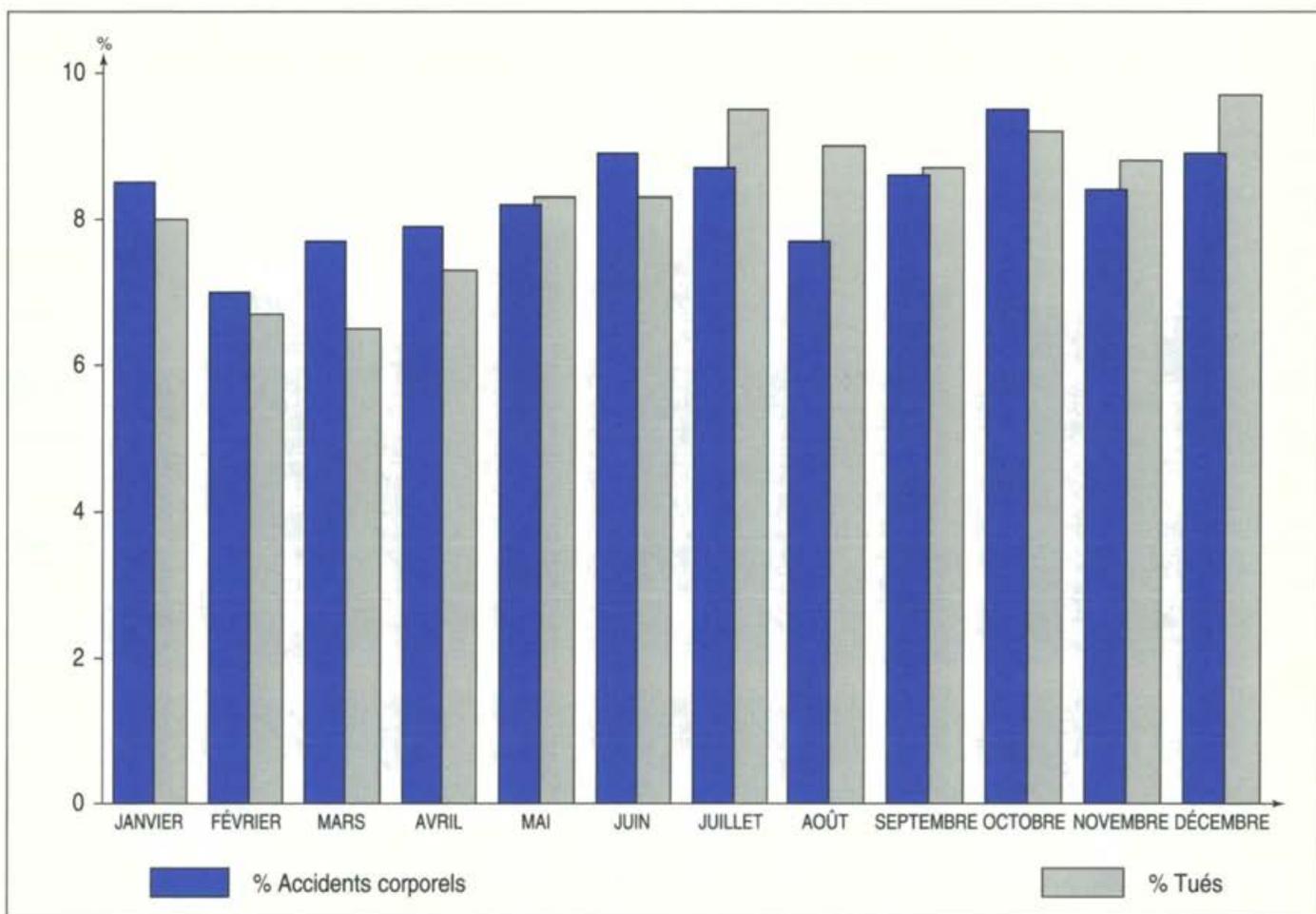
Évolution du nombre des tués selon le milieu



Évolution de la gravité selon le milieu (tués pour 100 accidents corporels)

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE MOIS EN 1994

MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	11 294	8,5	682	8,0
Février	9 318	7,0	573	6,7
Mars	10 226	7,7	555	6,5
Avril	10 530	7,9	622	7,3
Mai	10 883	8,2	710	8,3
Juin	11 837	8,9	707	8,3
Juillet	11 516	8,7	811	9,5
Août	10 156	7,7	768	9,0
Septembre	11 407	8,6	740	8,7
Octobre	12 588	9,5	784	9,2
Novembre	11 122	8,4	753	8,8
Décembre	11 849	8,9	828	9,7
Ensemble	132 726	100,0	8 533	100,0



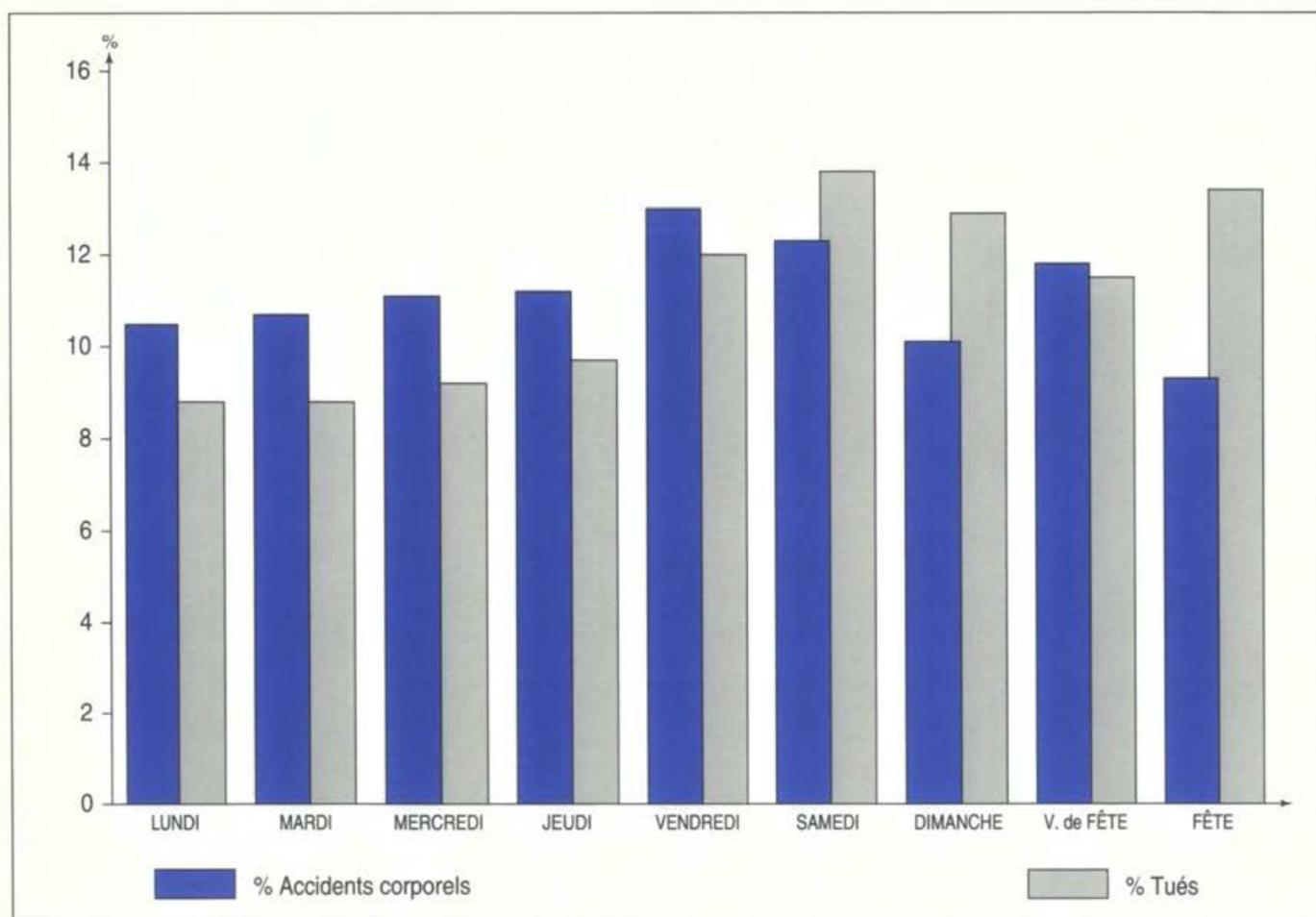
En 1993, c'est au cours des mois de juin et de juillet que l'on avait enregistré les plus grands nombres d'accidents corporels. En 1994, c'est en octobre et en décembre que ces nombres sont les plus élevés, ce qui confirme bien

la dégradation constatée au cours du troisième trimestre.

C'est également en décembre que le nombre de tués a été le plus élevé, suivi des mois de juillet et d'octobre.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1994

JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	48	16 353	341	10,5	919	19	8,8
Mardi	51	17 697	347	10,7	965	19	8,8
Mercredi	50	17 986	360	11,1	978	20	9,2
Jeudi	49	17 744	362	11,2	1 036	21	9,7
Vendredi	51	21 472	421	13,0	1 302	26	12,0
Samedi	46	18 346	399	12,3	1 378	30	13,8
Dimanche	46	14 991	326	10,1	1 300	28	12,9
Veille de fête	11	4 199	382	11,8	273	25	11,5
Fête	13	3 938	303	9,3	382	29	13,4
Ensemble	365	132 726	364	100,0	8 533	23	100,0



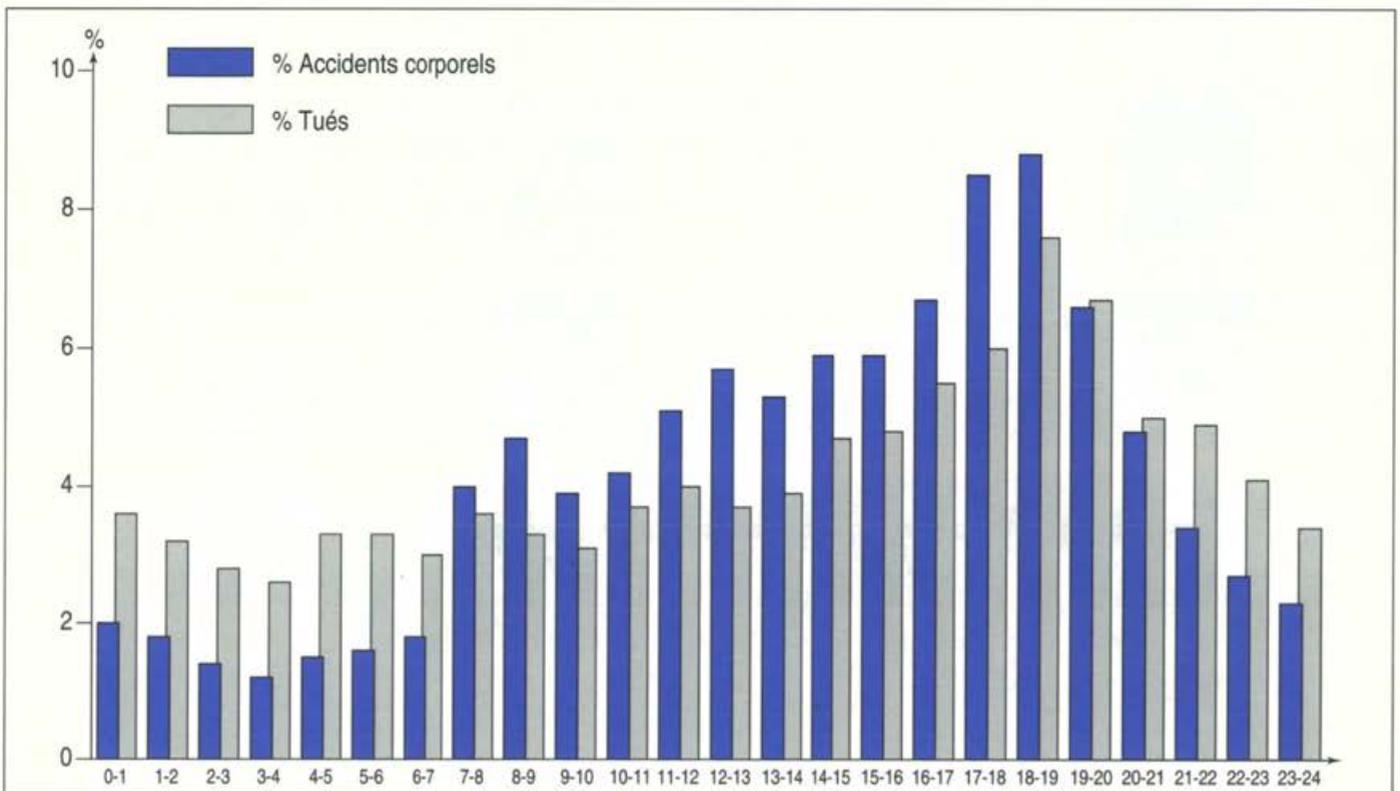
Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :

- les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;
- les samedis, dimanches et vendredis pour les tués avec

des coefficients multiplicateurs variant de 1,4 à 1,6 par rapport aux autres jours de la semaine. Les veilles de fêtes et jours de fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON L'HEURE EN 1994

HEURES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0- 1 heure	2 681	2,0	310	3,6
1- 2 heures	2 360	1,8	274	3,2
2- 3 heures	1 882	1,4	242	2,8
3- 4 heures	1 627	1,2	220	2,6
4- 5 heures	1 965	1,5	280	3,3
5- 6 heures	2 087	1,6	279	3,3
6- 7 heures	2 389	1,8	259	3,0
7- 8 heures	5 427	4,1	311	3,6
8- 9 heures	6 286	4,7	284	3,3
9-10 heures	5 204	3,9	261	3,1
10-11 heures	5 549	4,2	315	3,7
11-12 heures	6 777	5,1	341	4,0
12-13 heures	7 569	5,7	314	3,7
13-14 heures	7 015	5,3	330	3,9
14-15 heures	7 786	5,9	403	4,7
15-16 heures	7 852	5,9	407	4,8
16-17 heures	8 900	6,7	472	5,5
17-18 heures	11 296	8,5	514	6,0
18-19 heures	11 728	8,8	650	7,6
19-20 heures	8 789	6,6	574	6,7
20-21 heures	6 394	4,8	427	5,0
21-22 heures	4 475	3,4	421	4,9
22-23 heures	3 571	2,7	352	4,1
23-24 heures	3 117	2,3	293	3,4
Ensemble	132 726	100,0	8 533	100,0



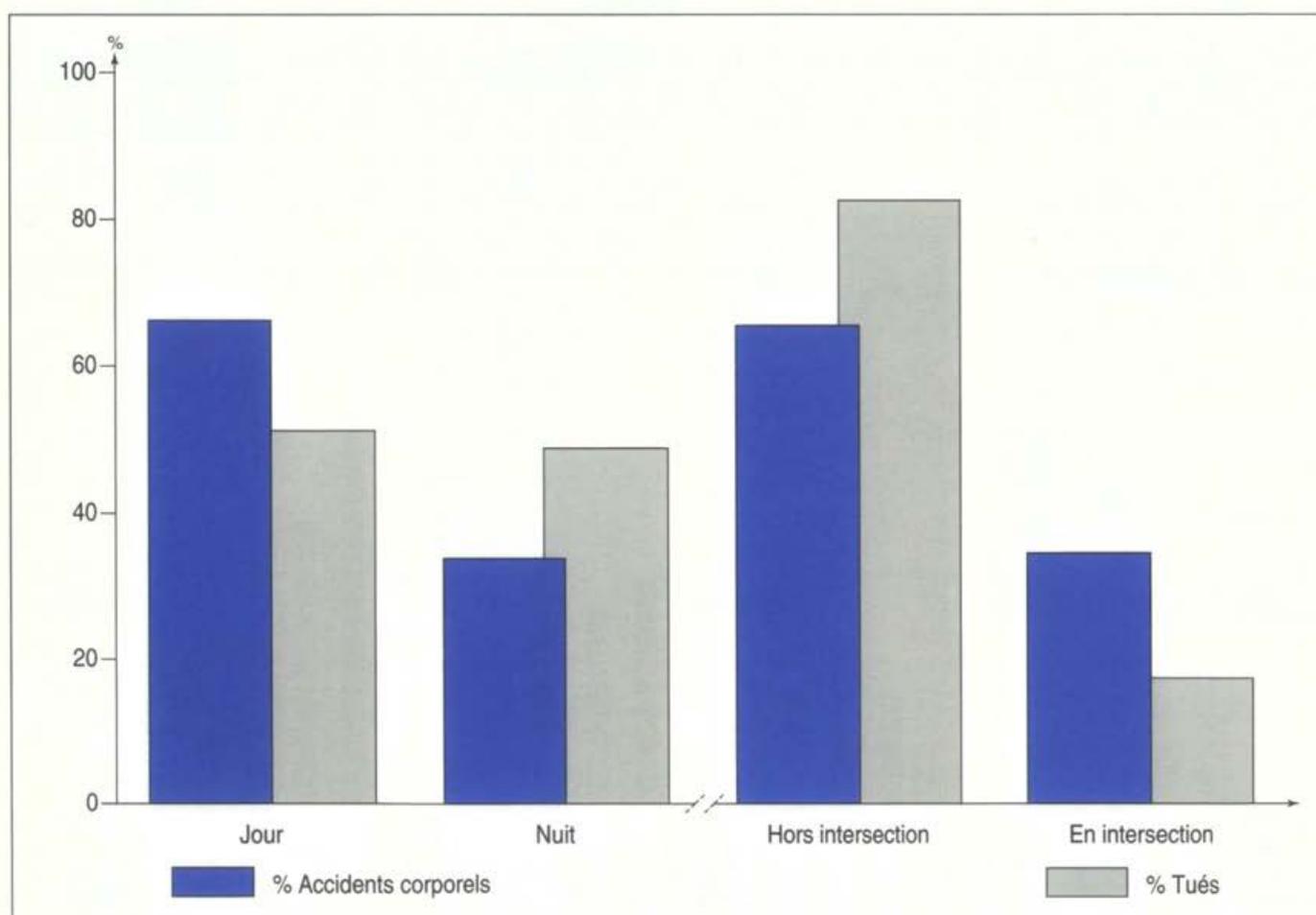
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 71 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (31 %) entre 16 h et 20 h.

Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (29 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 43 % du nombre total de tués.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LES CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT ET LA PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION EN 1994

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	87 800	66,2	4 369	51,2
Nuit	44 926	33,8	4 164	48,8
Ensemble	132 726	100,0	8 533	100,0

PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	86 923	65,5	7 045	82,6
En intersection	45 803	34,5	1 488	17,4
Ensemble	132 726	100,0	8 533	100,0

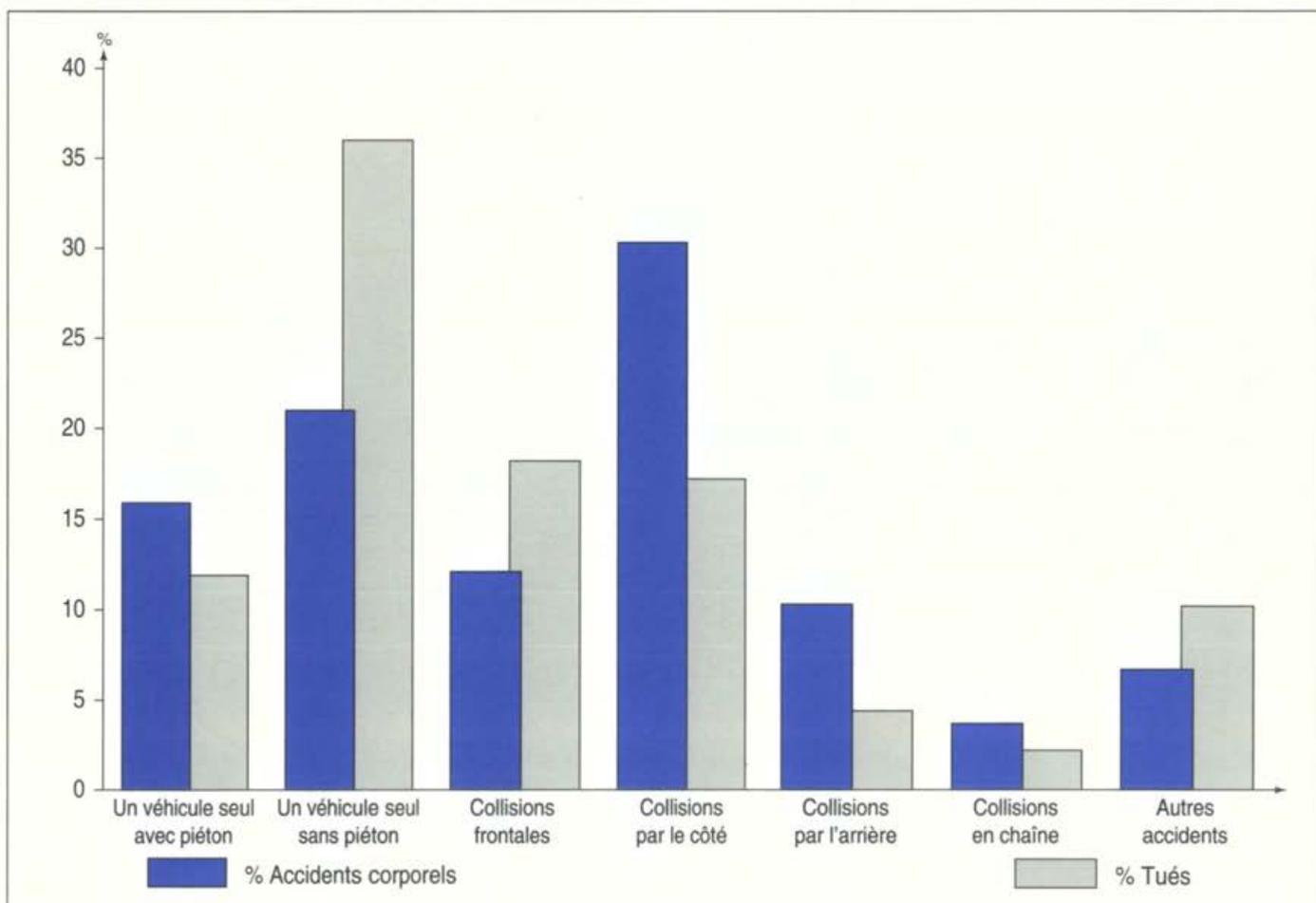


Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un tiers des

accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 17 % du nombre de tués, ces accidents 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 1994

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	21 051	15,9	1 015	11,9
Un véhicule seul sans piéton	27 813	21,0	3 070	36,0
Deux véhicules et plus :				
– collision frontale	16 028	12,1	1 557	18,2
– collision par le côté	40 270	30,3	1 467	17,2
– collision par l'arrière	13 695	10,3	372	4,4
– collision en chaîne	4 952	3,7	184	2,2
– autres accidents	8 917	6,7	868	10,2
Ensemble	132 726	100,0	8 533	100,0



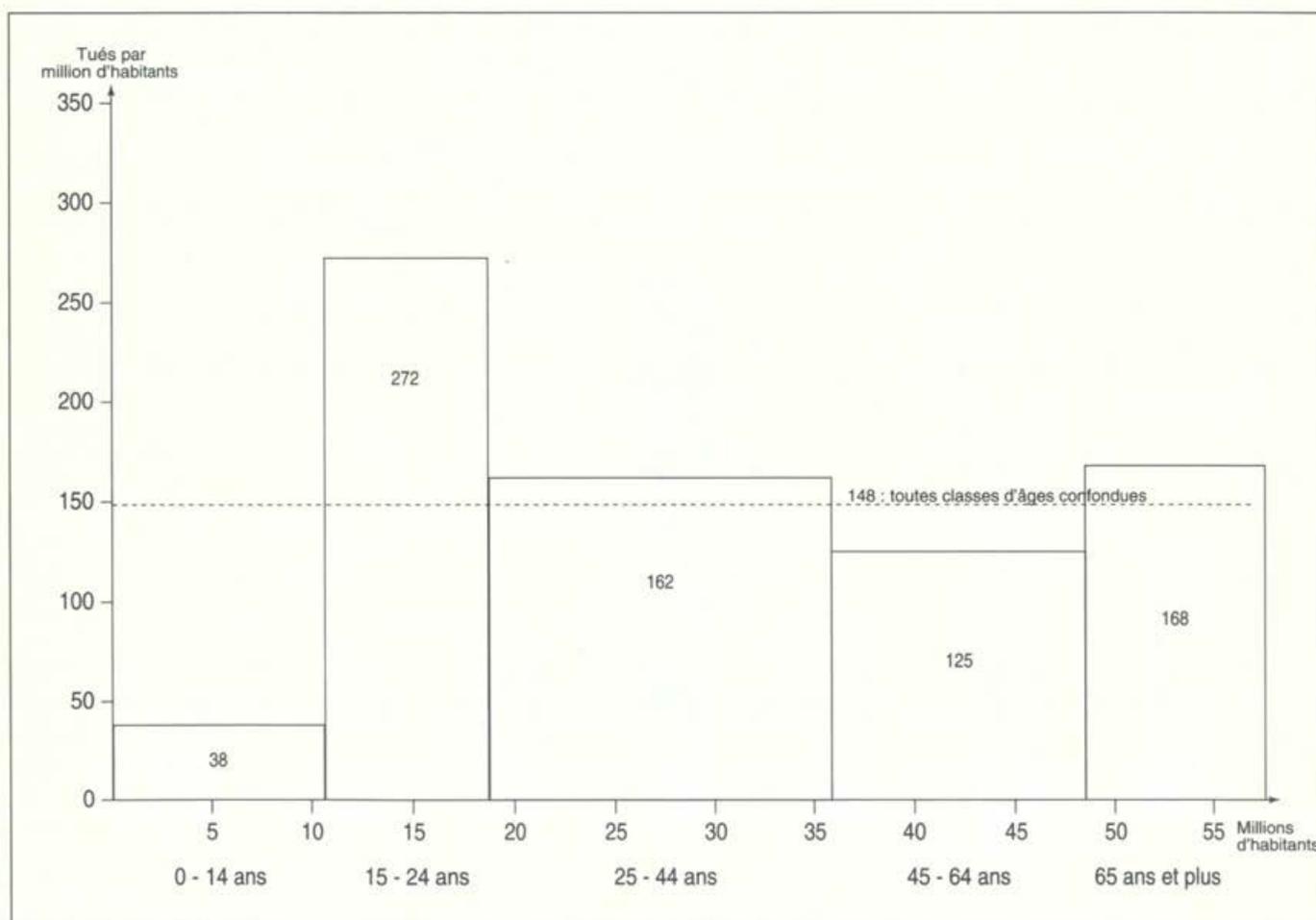
Plus de 6 accidents corporels sur 10 sont la conséquence de la collision entre deux véhicules ou plus.
2 accidents corporels sur 10 se produisent sans tiers en cause (véhicule seul).

Les accidents les plus graves sont dans l'ordre :

- les accidents sans tiers en cause qui occasionnent plus d'1 tué sur 3,
- les collisions frontales, plus d'1 tué sur 5,
- les collisions par le côté, près d'1 tué sur 6.

TAUX DE TUÉS SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1994

ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-1994)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	406	10 667 947	38
15 - 24 ans	2 202	8 094 865	272
25 - 44 ans	2 799	17 255 812	162
45 - 64 ans	1 585	12 697 027	125
65 ans et plus	1 530	9 087 926	168
Indéterminés	11	*	*
Ensemble	8 533	57 803 577	148



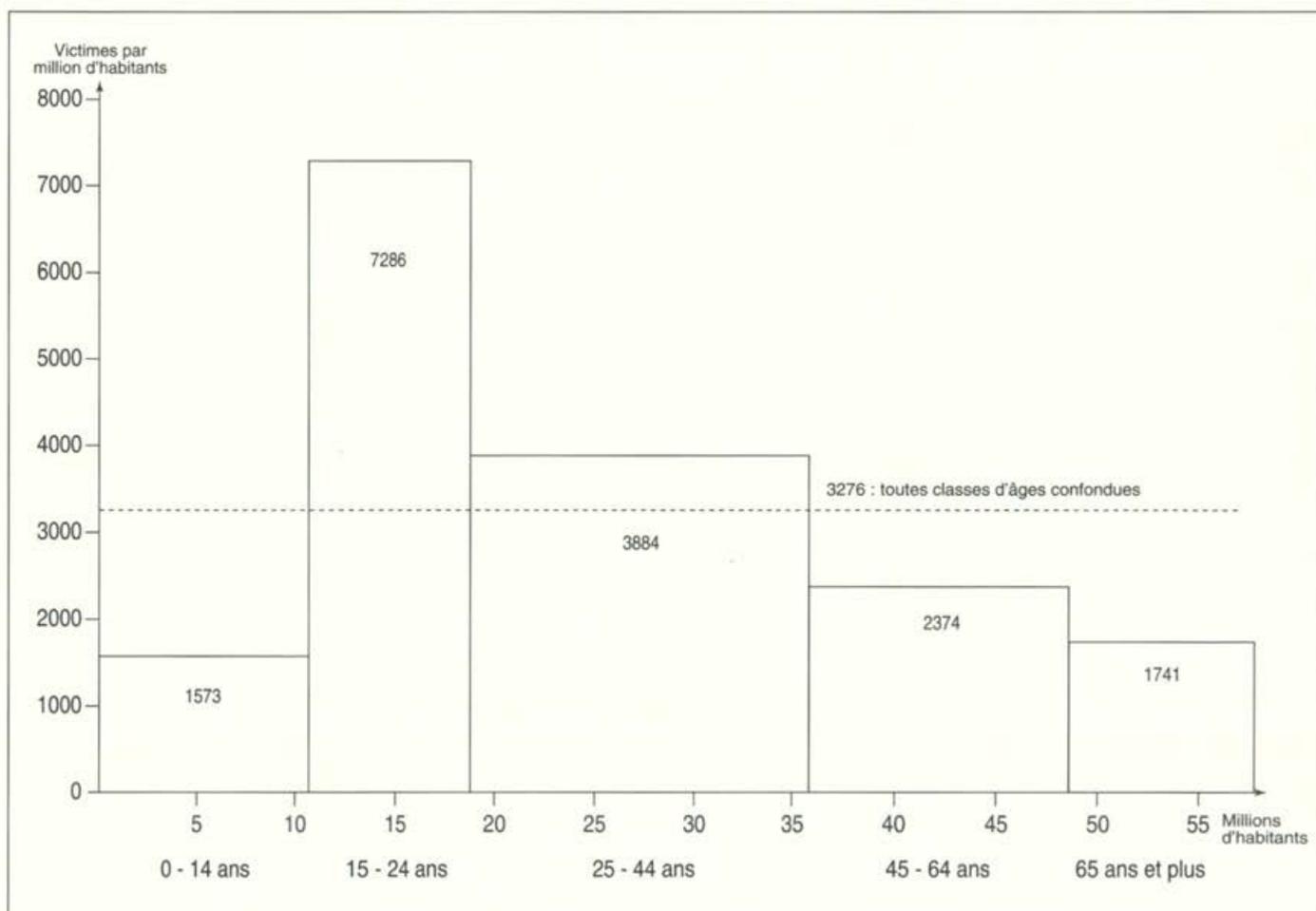
Par classes d'âges, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque près de deux fois plus fort que la moyen-

ne malgré une diminution du nombre de tués de 10,2 % en 1994 ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque près de quatre fois plus faible que la moyenne.

TAUX DE VICTIMES SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1994

ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (au 1-1-1994)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	16 782	10 667 947	1 573
15 - 24 ans	58 976	8 094 865	7 286
25 - 44 ans	67 022	17 255 812	3 884
45 - 64 ans	30 146	12 697 027	2 374
65 ans et plus	15 818	9 087 926	1 741
Indéterminés	621	*	*
Ensemble	189 365	57 803 577	3 276

(1) Victimes = tués + blessés.



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

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

TAUX DE TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1994

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) (au 1-1-1994)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	321	20 000 000 (3)	16 (3)
Cyclomoteurs	472	1 865 000	253
Motocyclettes	816	998 000	818
Voiturettes	25	75 000 (4)	333
Voitures de tourisme	5 423	24 385 000	222
Camionnettes	154	4 443 000	35
Poids lourds	122	546 000	223
Transports en commun	18	76 000	- (5)

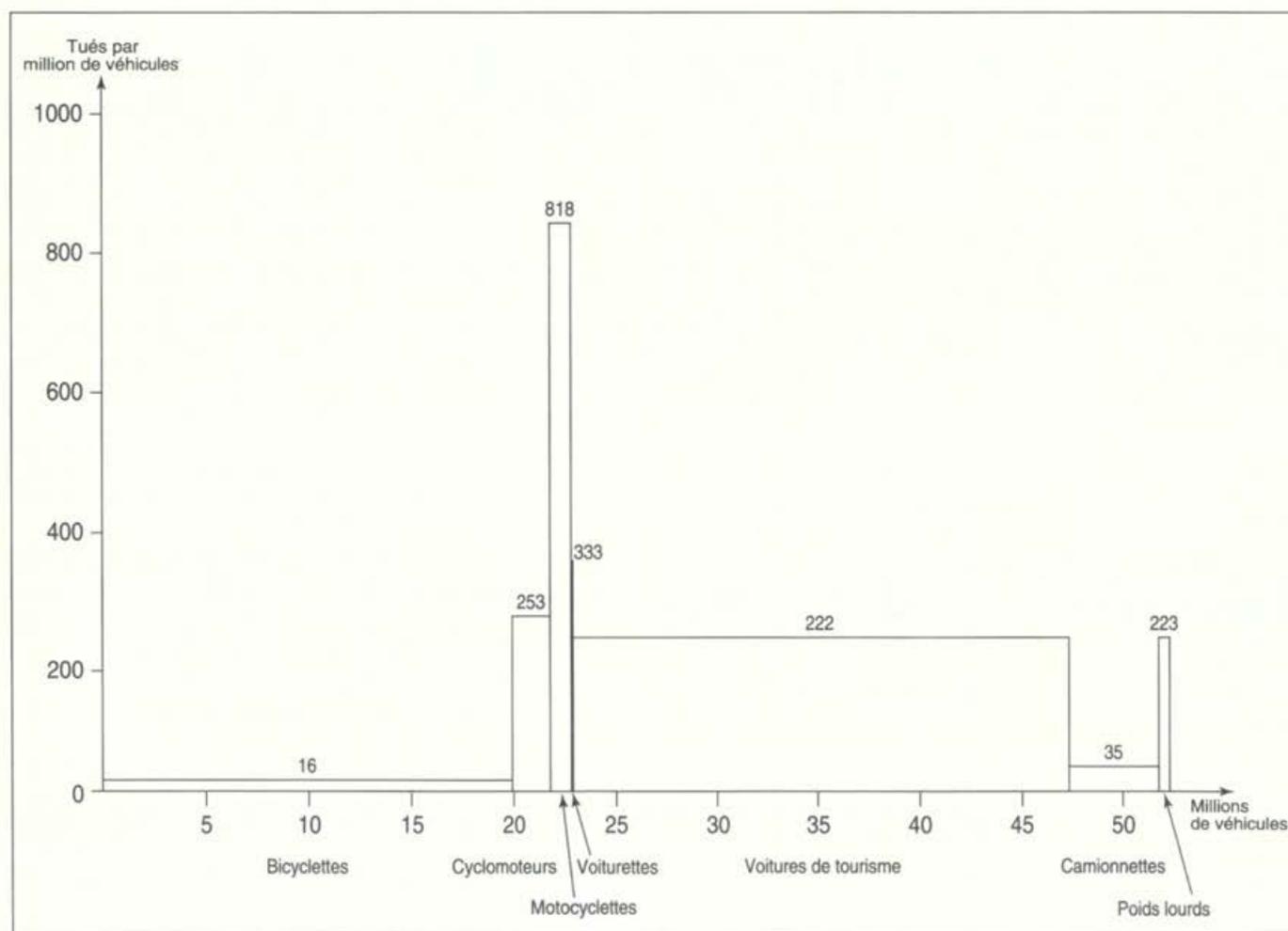
(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.

(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

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

(4) Estimation.

(5) 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 1994 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 3,7) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 6,3).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1994

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1994)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	7 750	20 000 000 (3)	387 (3)
Cyclomoteurs	20 544	1 865 000	11 016
Motocyclettes	17 860	998 000	17 896
Voiturettes	332	75 000 (4)	4 427
Voitures de tourisme	112 164	24 385 000	4 600
Camionnettes	3 339	4 443 000	752
Poids lourds	2 004	546 000	3 670
Transports en commun	1 229	76 000	- (5)

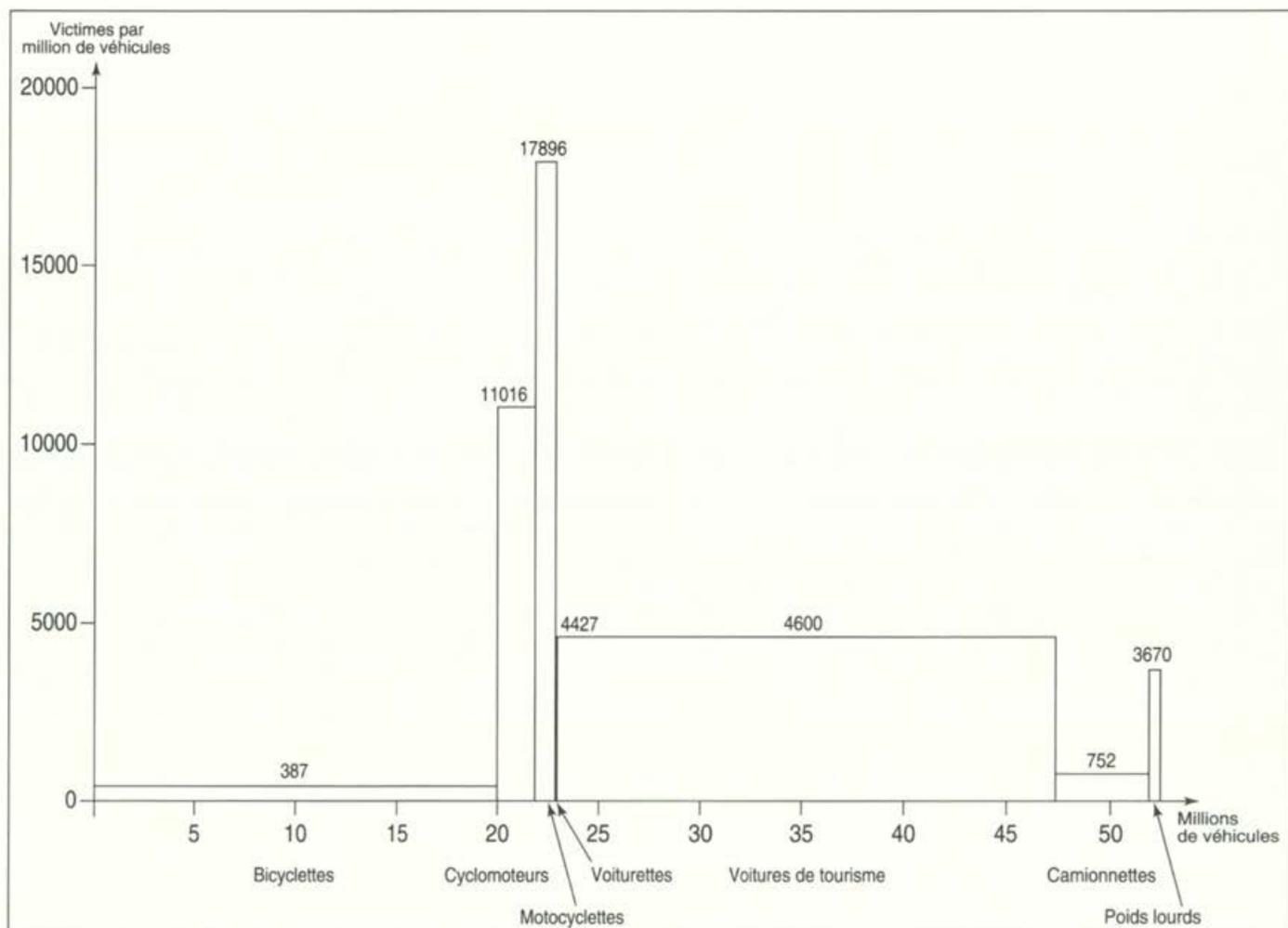
(1) Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules.

(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

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

(4) Estimation.

(5) 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 1994 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 2,4) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,9). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 6,1).

TAUX DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1994

VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2) (au 1-1-1994)	TUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	334	20 000 000 (3)	17 (3)
Cyclomoteurs	500	1 865 000	268
Motocyclettes	913	998 000	915
Voiturettes	27	75 000 (4)	360
Voitures de tourisme	7 237	24 385 000	297
Camionnettes	483	4 443 000	109
Poids lourds	1 250	546 000	2 289
Transports en commun	146	76 000	— (5)

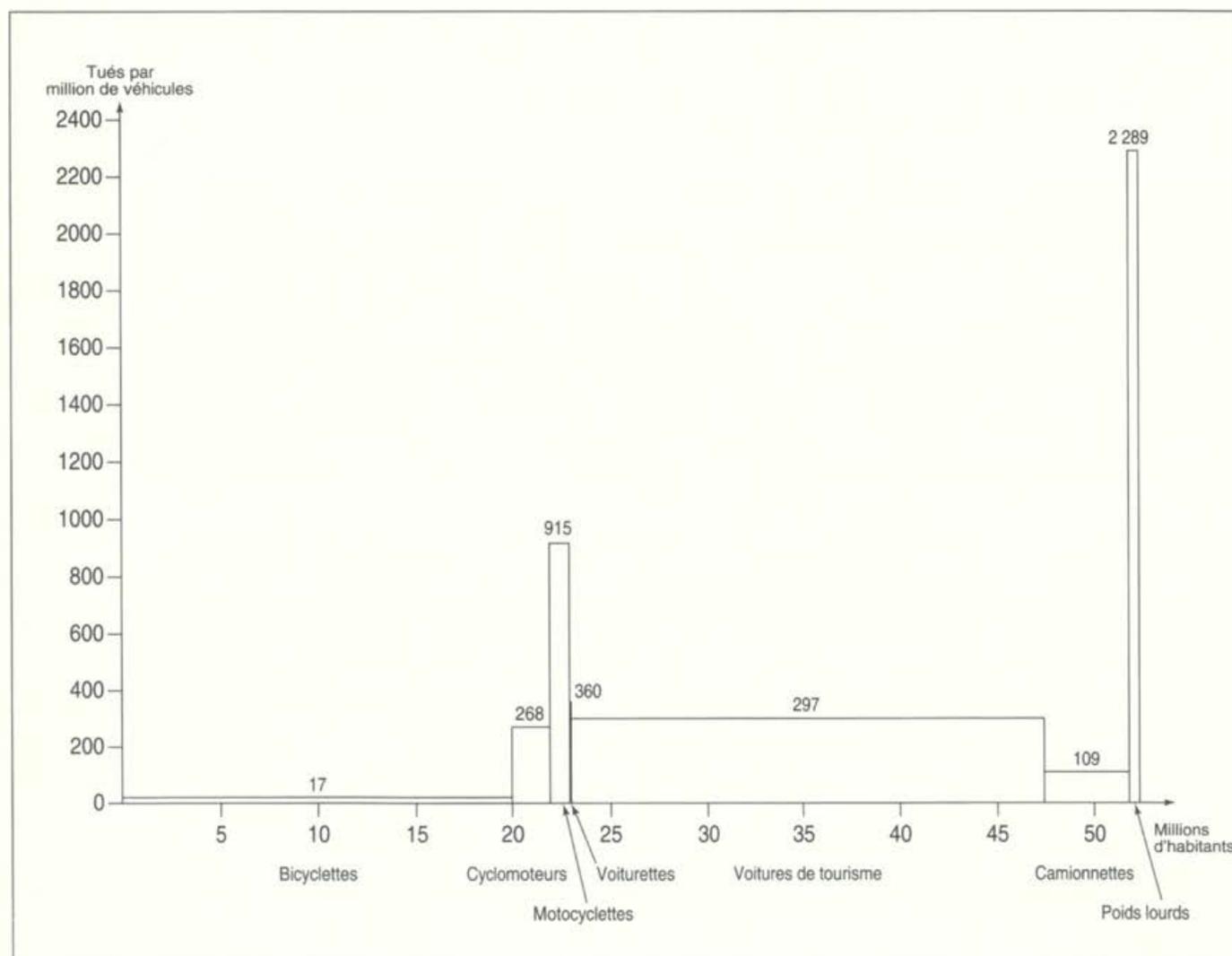
(1) Tués en et hors des véhicules impliqués.

(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

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

(4) Estimation.

(5) 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 1994 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 poids lourds (multiplication par un facteur 7,7) et des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,1). Les cyclomoteurs présentent un risque quasi-équivalent. En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 2,7).

TAUX DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1994

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2) (au 1-1-1994)	VICTIMES DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	8 622	20 000 000 (3)	431 (3)
Cyclomoteurs	23 040	1 865 000	12 354
Motocyclettes	21 065	998 000	21 107
Voiturettes	482	75 000 (4)	6 427
Voitures de tourisme	167 279	24 385 000	6 860
Camionnettes	9 602	4 443 000	2 161
Poids lourds	10 981	546 000	20 112
Transports en commun	3 164	76 000	– (5)

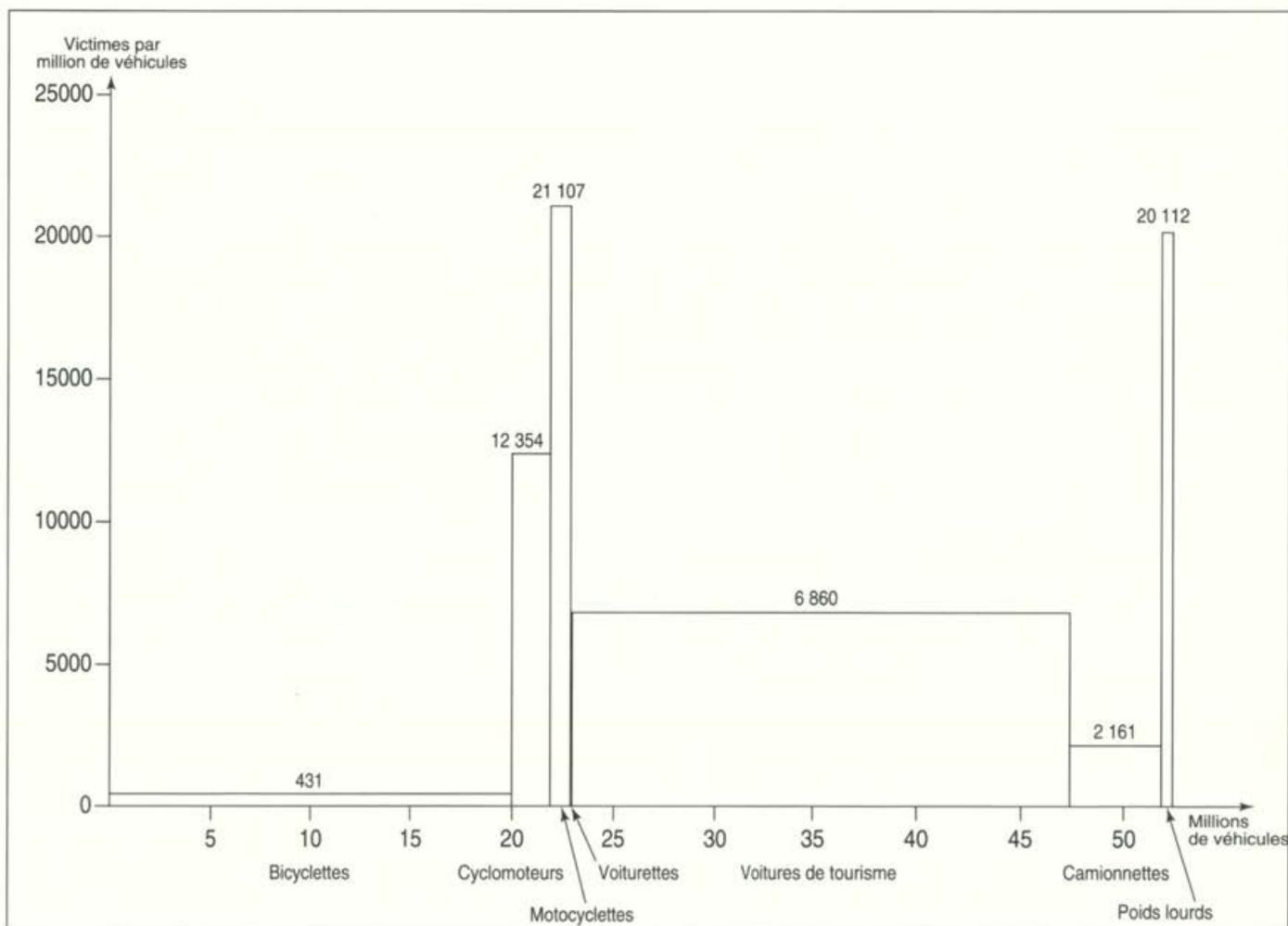
(1) Victimes (tués + blessés) en et hors des véhicules impliqués.

(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

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

(4) Estimation.

(5) 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 1994 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 1,8), les poids lourds (multiplication par un facteur 2,9) et les motocyclettes (multiplication par un facteur 3,1). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 3,2).

4

LES COMPARAISONS

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1994	1993	1994	1993	1994	1993
Ain	471	274	1 058	1 039	136	109	1 502	1 514
Aisne	537	309	1 079	1 075	103	99	1 504	1 558
Allier	358	216	967	940	103	86	1 320	1 303
Alpes-de-Haute-Provence	131	69	358	364	29	43	544	572
Hautes-Alpes	113	61	253	281	30	34	381	458
Alpes-Maritimes	972	919	4 069	4 691	99	107	5 468	6 168
Ardèche	278	140	533	541	40	43	751	777
Ardennes	296	184	612	612	55	48	830	836
Ariège	137	61	267	252	38	20	393	399
Aube	289	172	731	748	69	76	1 023	1 077
Aude	299	163	735	779	69	92	1 042	1 076
Aveyron	270	118	497	520	61	43	702	745
Bouches-du-Rhône	1 760	1 697	7 240	7 585	246	313	9 683	10 370
Calvados	619	384	1 383	1 377	102	111	1 997	1 947
Cantal	159	57	245	286	23	28	336	406
Charente	342	160	705	732	75	44	996	1 046
Charente-Maritime	527	280	1 248	1 309	129	133	1 674	1 900
Cher	322	189	932	899	69	72	1 312	1 241
Corrèze	238	118	553	565	39	46	711	783
Corse-du-Sud	119	75	564	622	20	26	814	956
Haute-Corse	132	71	586	578	42	47	912	923
Côte-d'Or	494	321	1 173	1 275	84	106	1 591	1 743
Côtes-d'Armor	538	245	663	766	72	89	952	1 084
Creuse	131	31	254	248	29	22	363	350
Dordogne	387	167	991	998	71	87	1 410	1 371
Doubs	485	321	1 163	1 144	68	84	1 560	1 576
Drôme	414	276	1 164	1 135	99	100	1 625	1 747
Eure	514	275	1 171	1 284	126	136	1 683	1 904
Eure-et-Loir	396	246	1 005	1 022	108	113	1 418	1 428
Finistère	839	537	1 324	1 380	110	122	1 737	1 904
Gard	585	432	1 708	1 828	133	150	2 492	2 704
Haute-Garonne	926	739	2 474	2 532	169	151	3 214	3 360
Gers	175	62	381	420	42	50	570	585
Gironde	1 214	925	3 588	3 867	192	221	5 005	5 624
Hérault	795	644	1 878	1 963	177	156	2 695	2 802
Ille-et-Vilaine	799	498	1 535	1 533	128	115	2 042	2 110
Indre	238	130	367	398	65	73	565	635
Indre-et-Loire	529	382	1 479	1 474	89	113	2 134	2 083
Isère	1 017	772	1 842	1 839	157	163	2 627	2 601
Jura	249	114	474	438	55	57	671	651
Landes	311	156	882	894	92	131	1 286	1 284
Loir-et-Cher	306	166	862	830	92	78	1 204	1 150
Loire	747	595	1 444	1 433	82	82	1 979	2 109
Haute-Loire	207	104	376	412	29	44	557	564
Loire-Atlantique	1 052	793	2 062	2 057	166	143	2 736	2 756
Loiret	581	423	1 498	1 575	116	142	2 020	2 238
Lot	156	53	439	412	40	38	645	617
Lot-et-Garonne	306	184	750	821	70	76	1 056	1 141

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

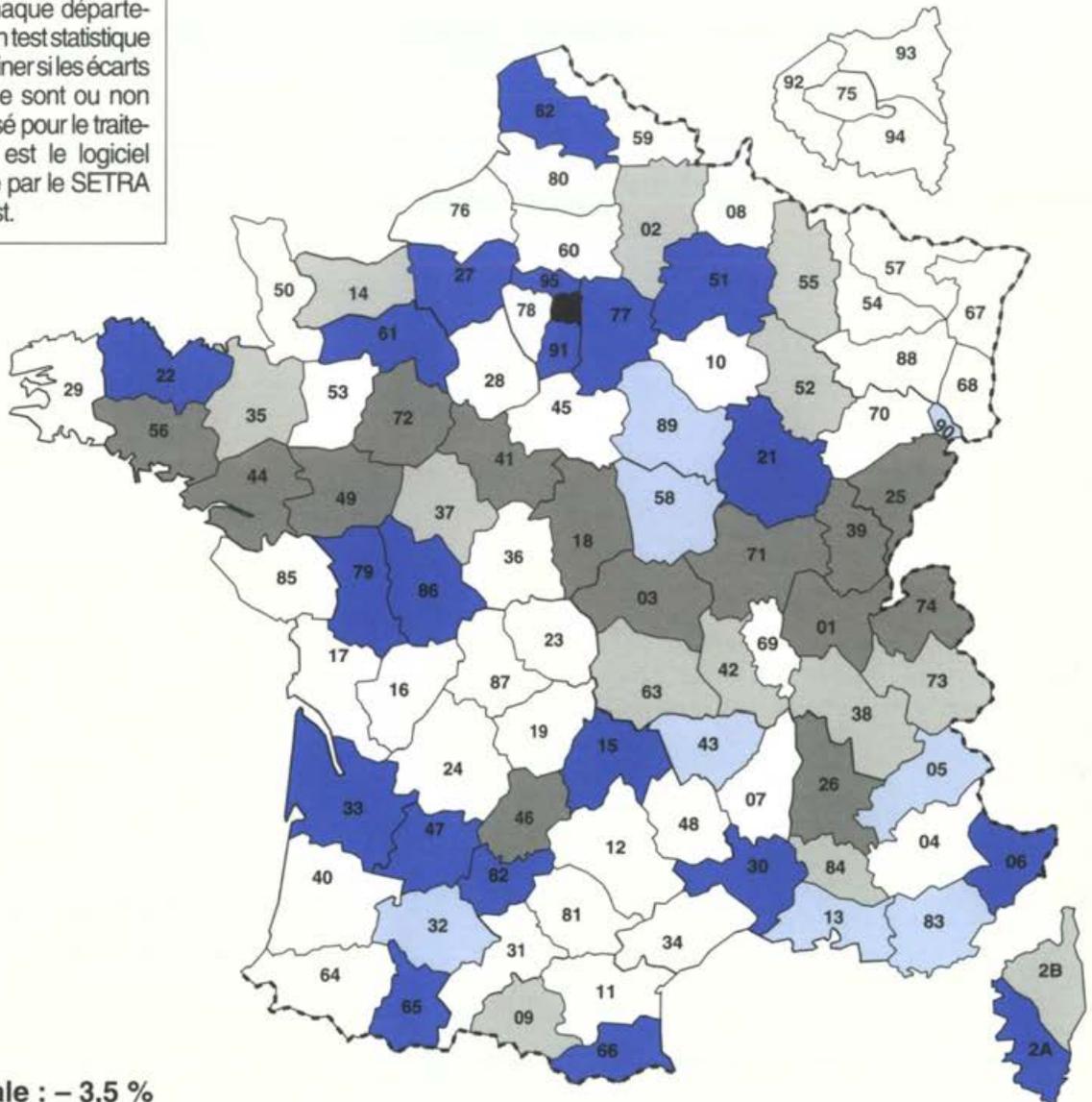
RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1994	1993	1994	1993	1994	1993
Lozère	73	25	197	198	16	15	276	293
Maine-et-Loire	706	430	1 135	1 119	97	103	1 609	1 571
Manche	480	227	1 052	1 065	68	76	1 551	1 592
Marne	558	384	1 208	1 244	108	116	1 650	1 761
Haute-Marne	204	10	400	389	45	38	566	553
Mayenne	278	131	390	404	40	38	593	578
Meurthe-et-Moselle	712	555	1 689	1 782	96	100	2 188	2 360
Meuse	196	90	656	649	55	64	890	841
Morbihan	620	322	812	701	110	92	1 141	1 004
Moselle	1 012	752	1 915	1 942	133	138	2 575	2 714
Nièvre	233	125	589	641	67	58	799	871
Nord	2 533	2 263	3 689	3 697	186	202	4 983	4 910
Oise	726	476	1 209	1 279	147	185	1 805	1 881
Orne	293	129	504	584	61	71	725	860
Pas-de-Calais	1 434	1 154	2 123	2 263	159	186	2 982	3 142
Puy-de-Dôme	598	397	1 639	1 633	94	80	2 216	2 151
Pyrénées-Atlantiques	579	400	1 332	1 339	84	89	1 758	1 787
Hautes-Pyrénées	225	133	616	690	27	38	834	923
Pyrénées-Orientales	364	284	691	782	73	88	1 006	1 151
Bas-Rhin	953	690	1 850	1 911	85	133	2 443	2 498
Haut-Rhin	671	513	1 252	1 282	81	88	1 665	1 682
Rhône	1 509	1 382	3 291	3 320	121	128	4 433	4 453
Haute-Saône	230	96	490	488	70	61	725	717
Saône-et-Loire	560	331	1 347	1 315	87	114	1 942	1 879
Sarthe	514	310	1 257	1 152	87	96	1 751	1 476
Savoie	348	231	719	711	64	71	1 010	976
Haute-Savoie	569	420	1 146	1 105	113	115	1 569	1 516
Paris	2 152	2 152	9 146	9 403	102	102	11 112	11 338
Seine-Maritime	1 224	920	3 360	3 430	145	165	4 500	4 717
Seine-et-Marne	1 079	867	2 408	2 681	210	239	3 551	3 906
Yvelines	1 308	1 219	2 854	2 966	131	131	3 850	4 042
Deux-Sèvres	346	169	538	670	68	62	762	935
Somme	548	318	1 352	1 418	124	145	1 975	2 104
Tarn	343	215	690	731	77	63	1 001	1 025
Tarn-et-Garonne	200	100	545	603	50	46	774	858
Var	816	709	2 842	2 991	161	154	3 891	4 058
Vaucluse	467	368	1 180	1 170	90	91	1 672	1 758
Vendée	509	248	922	943	109	105	1 244	1 302
Vienne	380	202	845	963	55	76	1 158	1 404
Haute-Vienne	354	222	819	834	60	62	1 149	1 200
Vosges	386	264	814	855	78	81	1 228	1 272
Yonne	323	146	687	748	86	105	911	1 114
Territoire-de-Belfort	134	106	282	314	22	8	390	401
Essonne	1 085	1 034	1 882	2 071	103	107	2 641	2 891
Hauts-de-Seine	1 392	1 392	2 891	2 977	53	62	3 507	3 705
Seine-Saint-Denis	1 381	1 381	3 230	3 314	55	54	4 008	4 096
Val-de-Marne	1 215	1 215	2 762	2 853	60	62	3 508	3 712
Val-d'Oise	1 050	999	1 917	2 107	82	87	2 583	2 866
Total France	56 630	41 904	132 726	137 500	8 533	9 052	180 832	189 020

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

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1994 PAR RAPPORT À 1993

Les évolutions de chaque département ont fait l'objet d'un test statistique permettant de déterminer si les écarts à l'évolution nationale sont ou non significatifs. L'outil utilisé pour le traitement des données est le logiciel METODS, développé par le SETRA et le CETE Sud-Ouest.



Moyenne nationale : - 3,5 %

Par rapport à l'évolution nationale, celle des départements présente une tendance :

Favorable		Écarts très ou assez significatifs
		Écarts peu significatifs
Équivalente		Écarts non significatifs
		Écarts peu significatifs
Défavorable		Écarts très ou assez significatifs

L'analyse partielle de la tendance défavorable montre que parmi les 14 départements dont les écarts sont "très ou assez significatifs" en 1994, un seul présentait les mêmes résultats en 1993 : le Cher (18).

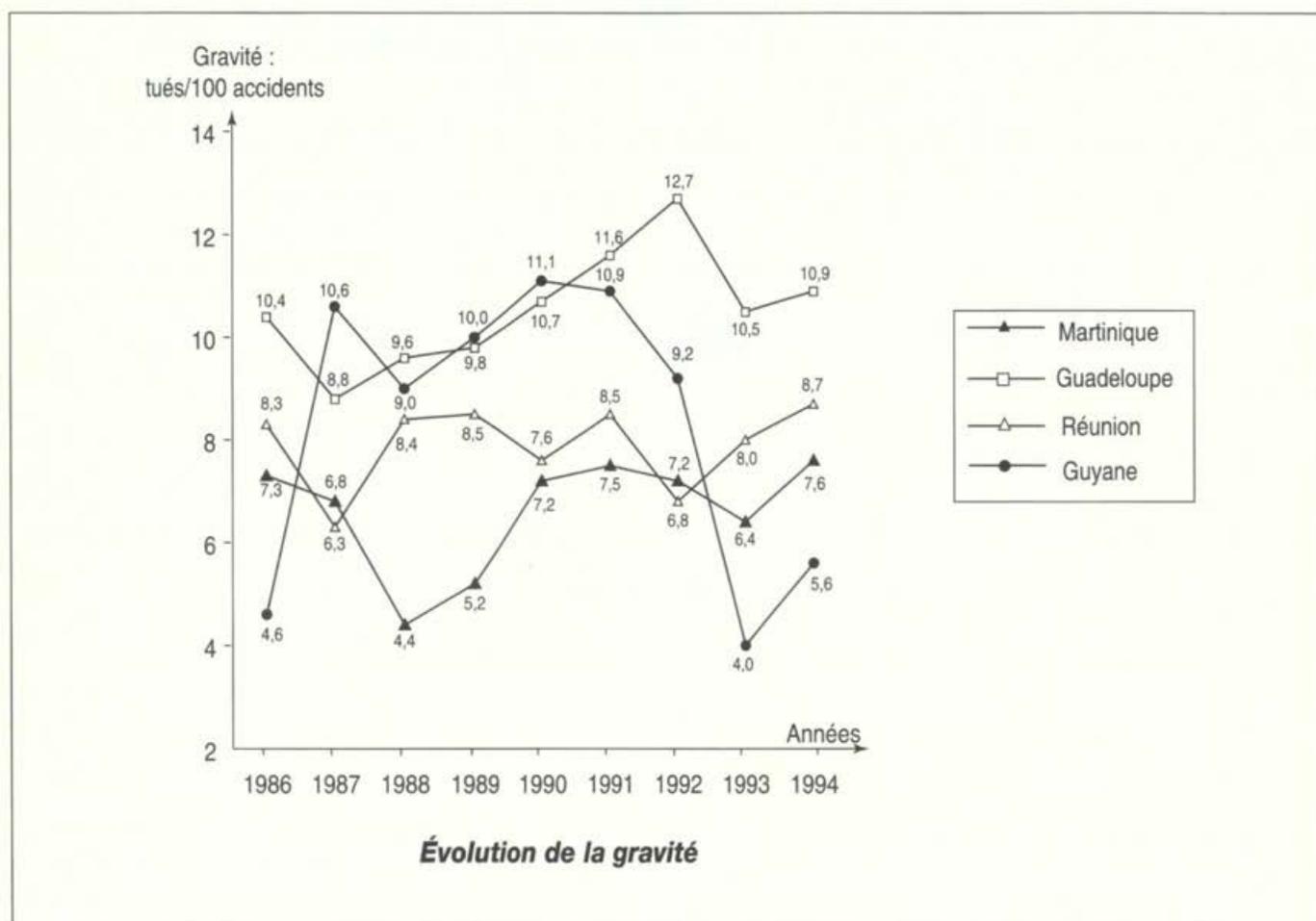
assez significatifs" en 1994, 5 présentaient les mêmes résultats en 1993 : les Alpes-Maritimes (06), la Corse-du-Sud (2A), la Marne (51), le Pas-de-Calais (62) et la Seine-et-Marne (77).

L'analyse partielle de la tendance favorable montre que parmi les 20 départements dont les écarts sont "très ou

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

DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994
Guadeloupe	840	756	88	83	1 173	1 135
Martinique	705	694	45	53	1 041	1 066
Guyane	580	539	23	29	776	740
Réunion	1 098	1 086	88	94	1 559	1 438

Source : DDE des départements concernés.



En 1994, par rapport à 1993, le nombre d'accidents corporels baisse pour chacun des départements. En revanche, sauf pour la Guadeloupe, le nombre de tués augmente légèrement.

Par rapport à l'évolution nationale des accidents corporels, le test statistique (voir encadrés page 97) appliqué aux départements d'Outre-Mer montre que :

- les résultats de la Martinique et de la Réunion sont "non significatifs" : la tendance est équivalente à celle

observée en métropole ;

- les résultats de la Guyane sont "peu significatifs", néanmoins, la tendance est favorable ;

- les résultats de la Guadeloupe sont "très ou assez significatifs" : la tendance est favorable.

L'évolution de la gravité est en augmentation pour les quatre départements d'Outre-Mer.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION TOTALE (en milliers) sans double compte	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
			1994	1993	1994	1993	1994	1993
Nord - Pas-de-Calais	3 967	3 417	5 812	5 960	345	388	7 965	8 052
Picardie	1 811	1 103	3 640	3 772	374	429	5 284	5 543
Ile-de-France	10 662	10 259	27 090	28 372	796	844	34 760	36 556
Centre	2 372	1 536	6 143	6 198	539	591	8 653	8 775
Haute-Normandie	1 738	1 195	4 531	4 714	271	301	6 183	6 621
Basse-Normandie	1 392	740	2 939	3 026	231	258	4 273	4 399
Bretagne	2 796	1 602	4 334	4 380	420	418	5 872	6 102
Pays-de-la-Loire	3 059	1 912	5 766	5 675	499	485	7 933	7 683
Poitou-Charentes	1 595	811	3 336	3 674	327	315	4 590	5 285
Limousin	723	371	1 626	1 647	128	130	2 223	2 333
Aquitaine	2 797	1 832	7 543	7 919	509	604	10 515	11 207
Midi-Pyrénées	2 432	1 481	5 909	6 160	504	449	8 133	8 512
Champagne-Ardenne	1 347	840	2 951	2 993	277	278	4 069	4 227
Lorraine	2 306	1 661	5 074	5 228	362	383	6 881	7 187
Alsace	1 624	1 203	3 102	3 193	166	221	4 108	4 180
Franche-Comté	1 098	637	2 409	2 384	215	210	3 346	3 345
Bourgogne	1 610	923	3 796	3 979	324	383	5 243	5 607
Auvergne	1 322	774	3 227	3 271	249	238	4 429	4 424
Rhône-Alpes	5 353	4 090	11 197	11 123	812	811	15 496	15 693
Languedoc-Roussillon	2 116	1 548	5 209	5 550	468	501	7 511	8 026
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	4 259	3 823	15 942	17 082	655	742	21 639	23 384
Corse	251	146	1 150	1 200	62	73	1 726	1 879
Total France	56 630	41 904	132 726	137 500	8 533	9 052	180 832	189 020

(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.

Evolution des accidents corporels

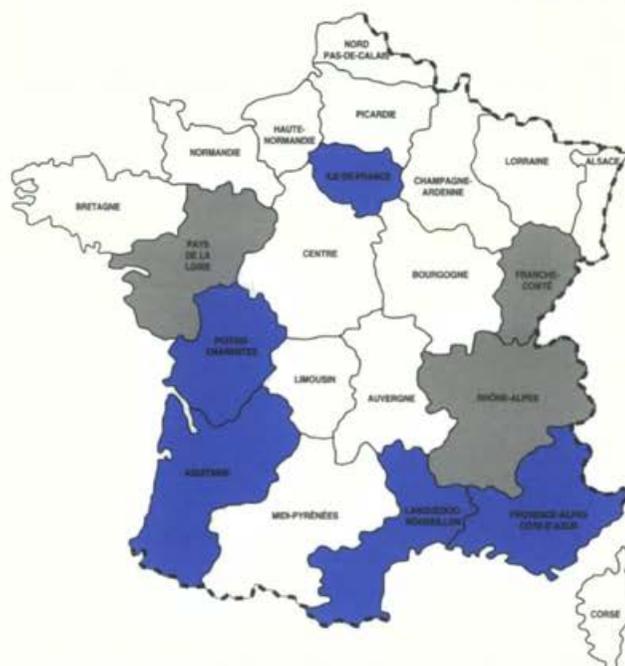
Parmi les 3 régions qui évoluent plus défavorablement que la moyenne nationale, aucune ne se situait dans cette tendance en 1993.

Des 5 régions qui évoluent plus favorablement que la moyenne nationale, seule la Provence-Alpes-Côte-d'Azur se situait dans cette tendance en 1993.

Sur les 14 régions qui évoluent comme la moyenne nationale, 5 se situaient dans la même tendance en 1993 : la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, l'Auvergne, le Limousin et l'Alsace.

Moyenne nationale : - 3,5 %

Par rapport à l'évolution nationale, celle des régions présente une tendance :	
Favorable	Écarts très ou assez significatifs
Équivalente	Écarts non significatifs
Défavorable	Écarts très ou assez significatifs



COMPARAISONS INTERNATIONALES

Remarque préalable

Les pays membres de l'Union Européenne 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 1994

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 1994/1993 (en %)	Nombre	Évolution 1994/1993 (en %)	Nombre	Évolution 1994/1993 (en %)
Allemagne	9	289 896	+ 1	7 065	- 4	381 038	+ 1
Belgique	6	25 900	- 4	718	+ 6	35 820	- 4
Danemark	11	7 495	- 4	501	- 3	8 727	- 4
Espagne	8	51 349	- 1	3 702	- 11	74 662	- 2
France	12	132 726	- 3,5	8 533	- 5,7	180 832	- 4,3
Grèce	6	10 605	+ 8	827	+ 10	14 147	+ 8
Irlande	9	4 977	+ 2	298	- 9	6 799	- 2
Italie	8	105 353	+ 8	4 027	- 4	147 816	+ 9
Luxembourg	11	771	+ 4	69	- 1	1 317	+ 2
Pays-Bas	9	30 450	0	920	- 1	36 425	0
Portugal	8	30 802	- 6	1 698	- 7	40 974	- 9
Royaume-Uni	6	115 523	+ 4	1 761	- 3	154 797	+ 5

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union Européenne/ Direction générale des Transports (DG VII B du 19/12/1994) sauf pour la France, origine ONISR.

Remarques

La définition du tué étant variable suivant les pays (du tué à 24 heures au Portugal, au tué à 30 jours en Allemagne

en passant par le tué à 6 jours en France), nous nous limiterons ici aux évolutions 1994/1993 de chaque pays.

Synthèse des résultats

L'Espagne confirme sur les huit premiers mois de 1994 les remarquables résultats de 1993, avec une diminution de 11 % du nombre de tués. Le Portugal et l'Irlande évoluent pour cet indicateur très favorablement (- 7 % et - 9 %). Les autres pays de l'Union Européenne présentent une situation plus contrastée, avec des évolu-

tions différenciées selon l'indicateur : on peut constater cependant que le nombre de tués diminue plus ou moins sensiblement dans tous les pays sauf en Belgique, où cependant les nombres d'accidents corporels et de blessés sont en baisse (- 4 %). En Grèce, la situation semble s'aggraver à nouveau sur les six premiers mois de 1994.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (À 30 JOURS) PAR MILLION D'HABITANTS

Pays de l'Union Européenne	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Allemagne*	191	167	138	146	130	134	128	126	117	133	123
Belgique	212	192	183	198	195	198	201	199	186	167	148
Danemark	131	130	151	141	136	139	130	123	117	113	115
Espagne	159	163	165	181	196	211	239	230	223	200	159
France	234	228	206	217	194	206	205	198	183	172	166**
Grèce	180	192	192	163	169	196	191	194	195	194	ND
Irlande	153	132	116	109	ND	131	ND	139	126	118	126
Italie	ND	134	134	132	ND	129	119	ND	136	130	118
Luxembourg	232	191	216	215	184	223	178	185	208	188	190
Pays-Bas	ND	112	99	105	101	92	98	92	86	82	82
Portugal	300	256	263	267	304	335	317	ND	357	334	286
Royaume-Uni	100	103	95	99	94	92	94	92	81	75	69

ND : Non disponible.

* Jusqu'en 1991 : République Fédérale d'Allemagne.

** Depuis le 1^{er} janvier 1993, le coefficient de correction pour passer au tué à 30 jours est de 1,057.

Avec l'ancien coefficient (1,09), le ratio serait de 172.

Sur 11 ans, pour l'ensemble des pays de l'Union Européenne, on peut observer une amélioration ou un retour à la situation initiale, sauf pour la Grèce où, depuis 1988, la situation se stabilise sans s'améliorer.

Cependant, si dans 9 pays sur 12, la diminution a été continue, l'Espagne et le Portugal ont connu une forte dégradation qui a culminé pour la première en 1989 et pour le second en 1991.

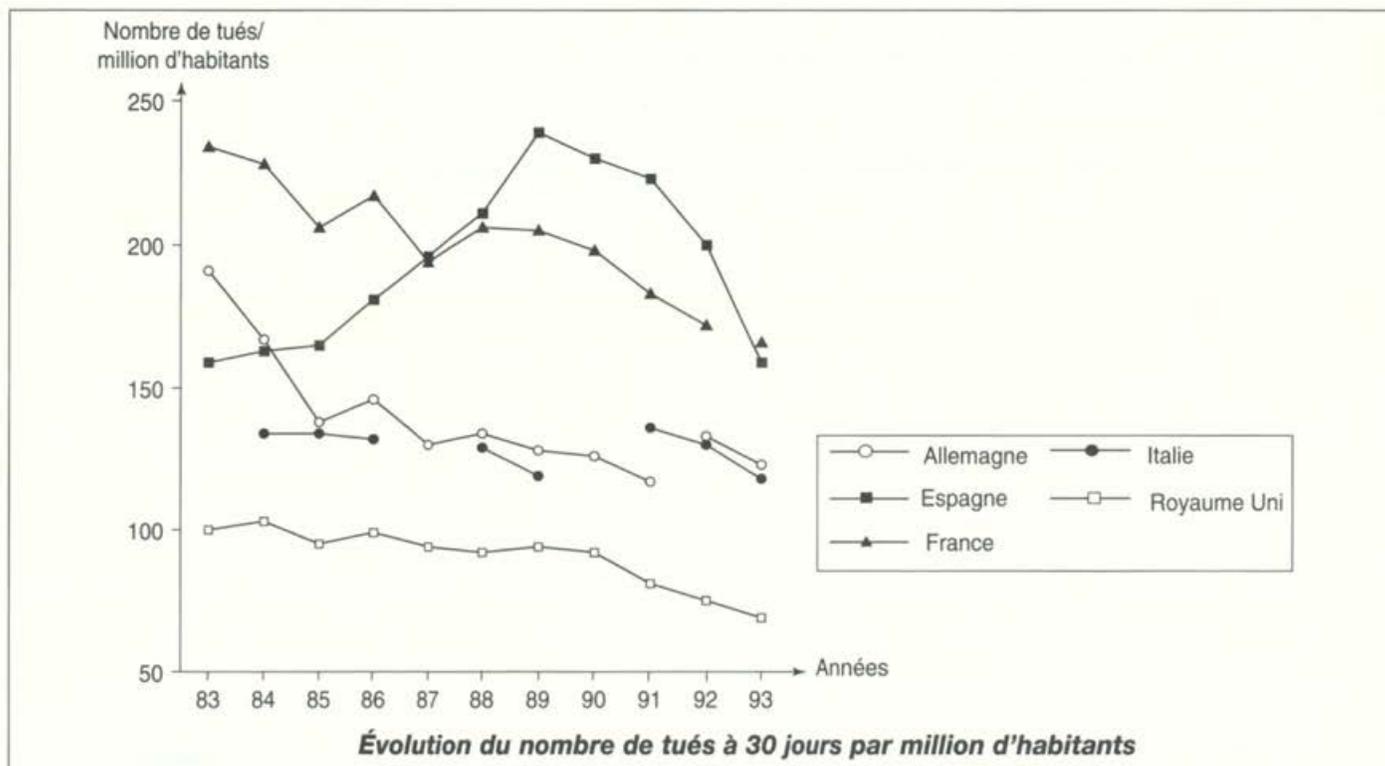
Depuis, le rétablissement pour l'Espagne est spectaculaire puisqu'elle dépasse désormais la France pour ce ratio. Il convient de noter les bons résultats d'une année sur l'autre du Royaume-Uni. Le ratio de l'Allemagne ne peut être comparé à celui des années antérieures car il prend en compte, depuis 1992, la situation de l'ex-RDA. On peut néanmoins noter que le chiffre de 1993 est déjà meilleur que celui de 1990 pour la seule RFA.

Au moment où l'Autriche, la Finlande et la Suède intègrent l'Union Européenne, il apparaît utile de faire le point sur la situation de la sécurité routière dans ces trois pays.

	1990	1991	1992	1993
Autriche	194	192	195	178
Finlande	129	126	119	97
Suède	94	87	86	75

On observe qu'entre 1990 et 1993, la situation, déjà remarquable de la Finlande et de la Suède, continue à s'améliorer à un rythme soutenu.

En Autriche, après une période de stagnation entre 1990 et 1992, l'année 1993 marque un redressement sensible.



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

Pays de l'Union Européenne	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Allemagne*	444	376	302	309	266	265	250	239	222	250	232
Belgique	579	519	487	521	495	490	480	460	422	373	331
Danemark	410	393	436	393	371	376	353	332	317	308	301
Espagne	588	603	581	612	622	635	672	624	567	486	387
France	534	521	467	482	410	424	413	394	369	341	329**
Grèce	1 078	1 097	1 012	810	798	764	816	771	694	689	ND
Irlande	663	571	498	465	532	520	ND	496	446	418	441
Italie	366	340	326	311	270	285	255	ND	246	239	198
Luxembourg	491	389	457	446	370	433	345	348	379	346	360
Pays-Bas	343	313	263	282	264	236	246	223	207	199	196
Portugal	1 415	1 196	1 116	1 083	1 168	1 163	1 008	ND	916	779	756
Royaume-Uni	296	295	266	272	255	217	219	207	187	175	165

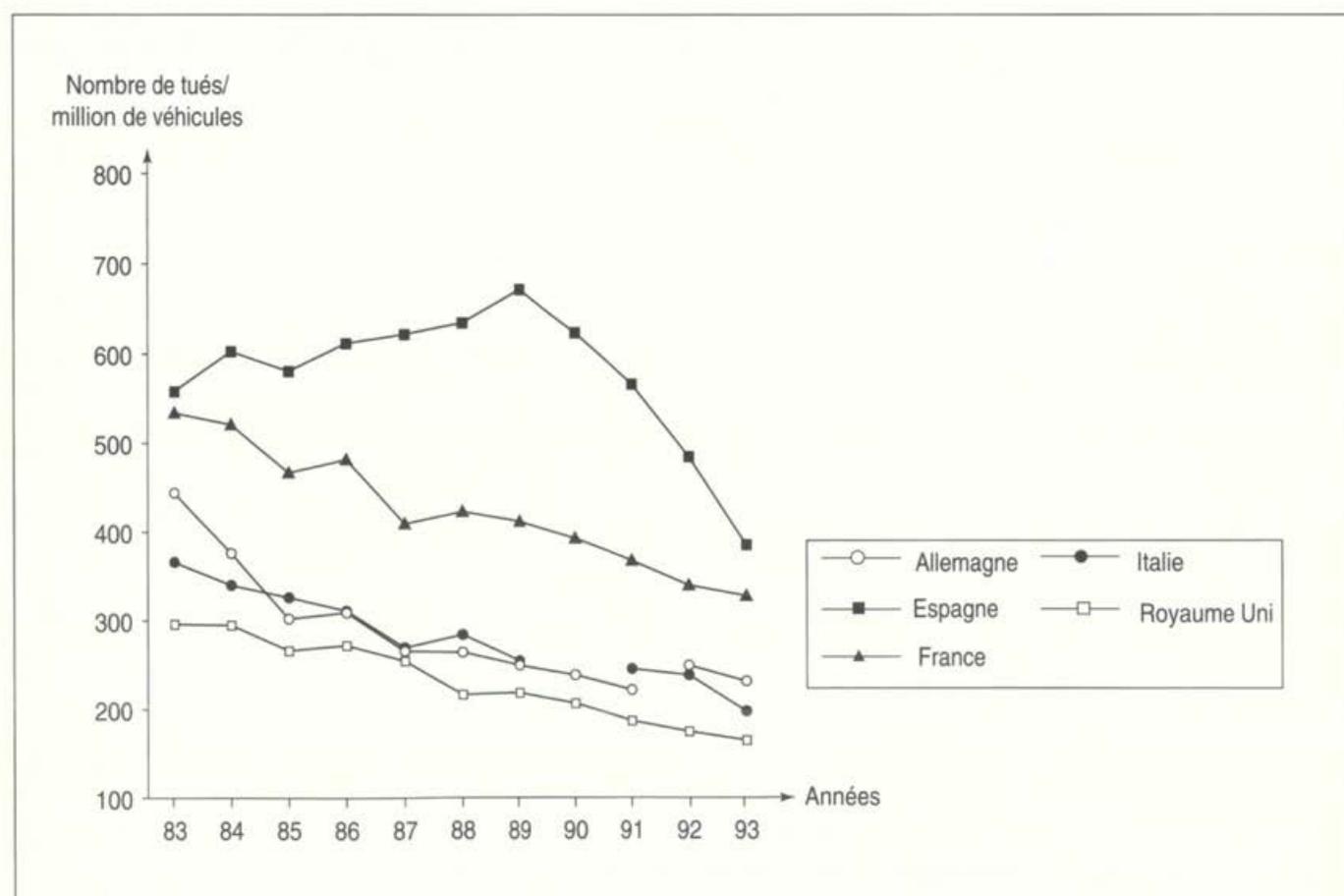
ND : Non disponible.

* Jusqu'en 1991 : République Fédérale d'Allemagne.

** Depuis le 1^{er} janvier 1993, le coefficient de correction pour passer du tué à 30 jours est de 1,057. Avec l'ancien coefficient (1,09), le ratio serait de 340.

Sur 11 ans, l'ensemble des pays pour lesquels on dispose des données annuelles progresse. En particulier, on peut noter la forte amélioration constatée en

Espagne qui se poursuit toujours sur le même rythme. Le Royaume-Uni, qui présente le taux le plus bas, s'améliore régulièrement.



5

**ENSEMBLE
DES ACCIDENTS
MATÉRIELS ET CORPORELS**

ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1972 À 1993

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 1993

RESPONSABILITÉ CIVILE

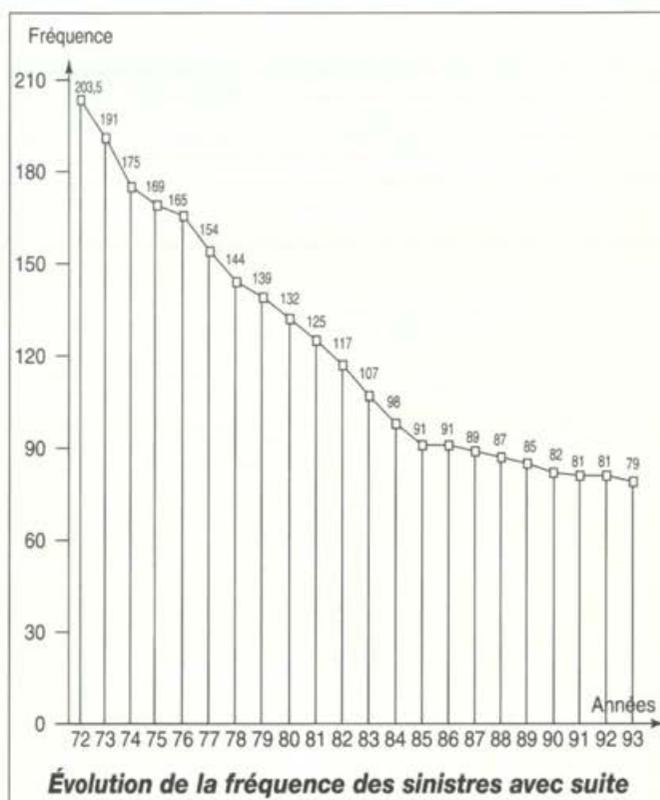
Ces résultats établis par la Statistique Commune Automobile, ne couvrent pas les véhicules à 2 ou 3 roues à moteur ; ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants.

L'ensemble de ces portefeuilles constitue un parc d'environ 5 400 000 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	1982
Fréquences	203,5	191	175	169	165,5	154	144	139	132	125	117
Années	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Fréquences	107	98	91	91	89	87	85	82	81	81	79

La fréquence a diminué très fortement et très régulièrement entre 1972 et 1985, puis beaucoup plus faiblement de 1985 à 1993. 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 2,6) que celle du nombre d'accidents corporels sur la même période (divisée par 1,9), alors que les accidents corporels rapportés au parc automobile sont divisés par plus de 3 sur la même période.

Par rapport à 1990, la fréquence des sinistres matériels avec suite a beaucoup moins baissé que celle des sinistres corporels.



ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN

(EN FRANCS COURANTS) DES

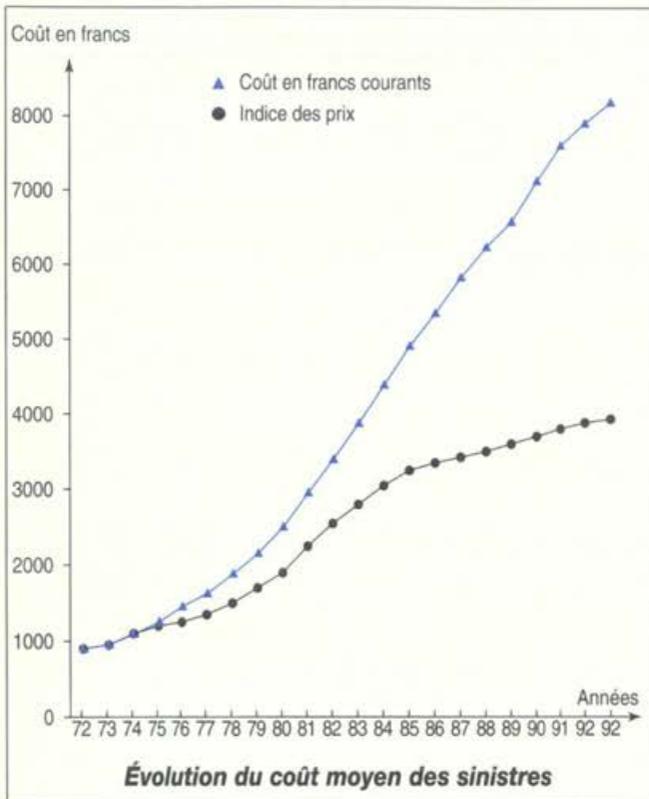
SINISTRES MATÉRIELS AVEC SUITE DE

1972 À 1993 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	1982
Coût	895	950	1090	1250	1450	1620	1880	2150	2500	2950	3390
Années	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Coût	3870	4380	4900	5340	5820	6230	6570	7130	7600	7900	8180

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 1993

En 1993, 4 300 000 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 $4\,300\,000 / 1,72 = 2\,500\,000$. Il s'agit d'accidents sur la voie publique faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurances. Pour les accidents survenus en 1993, les entreprises d'assurances ont payé ou provisionné 67,3 milliards de francs. 49,7 milliards pour les sinistres matériels et 17,6 milliards pour les sinistres corporels.

ÉVOLUTION DES SINISTRES MATÉRIELS DE LA CONVENTION

Sinistres matériels de la convention IDA

ANNÉE DE PRÉSENTATION	NOMBRE	MONTANT (en milliers de francs)	COÛT MOYEN (payé aux assurés)	FORFAIT IDA 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
1991	1 873 000	10 322 000	5 512	5 800
1992	1 870 000	10 696 000	5 720	5 800
1993	1 828 000	10 900 000	5 962	5 800

IDA (INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ)

SUR LA PÉRIODE 1986-1993

La convention IDA s'applique si :

- il y a collision entre deux 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 1986-1993.

RÉPARTITION DE 100 FRANCS DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1993

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

Dommmages matériels réparations

Main d'œuvre	15,3
Pièces détachées	21,9
Pertes totales	13,2
Total des dommages matériels	50,4
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	4,8

Dommmages corporels

Frais médicaux et pharmaceutiques, et hospitalisation	11,6
Incapacité temporaire	5,9
Capitaux constitutifs	15,3
Pretium doloris	4,3
Préjudice esthétique	1,0
Préjudice moral	3,7
Autres	3,4
Total des dommages corporels	45,2

Frais*

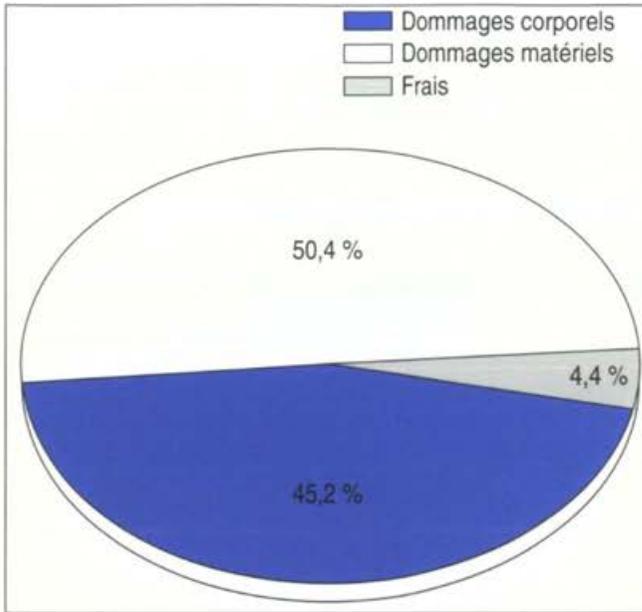
Total des frais de justice, d'expertise	4,4
---	-----

TOTAL GÉNÉRAL 100

*Les frais de gestion sont exclus

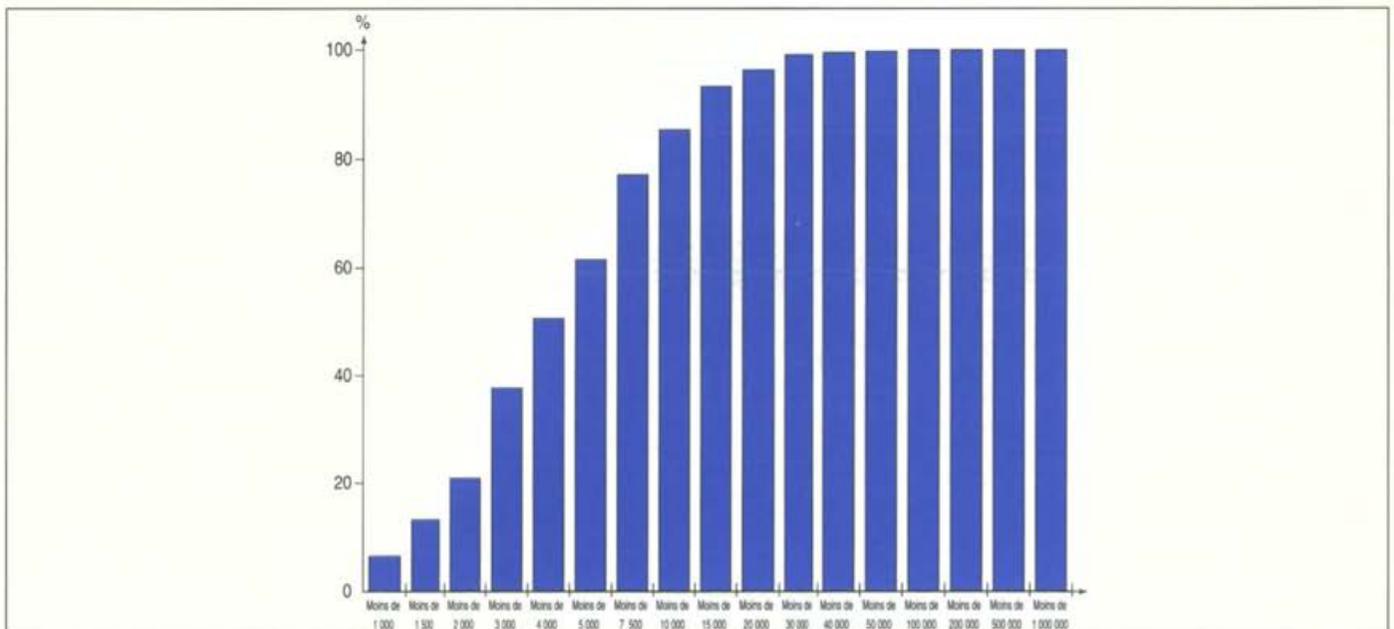
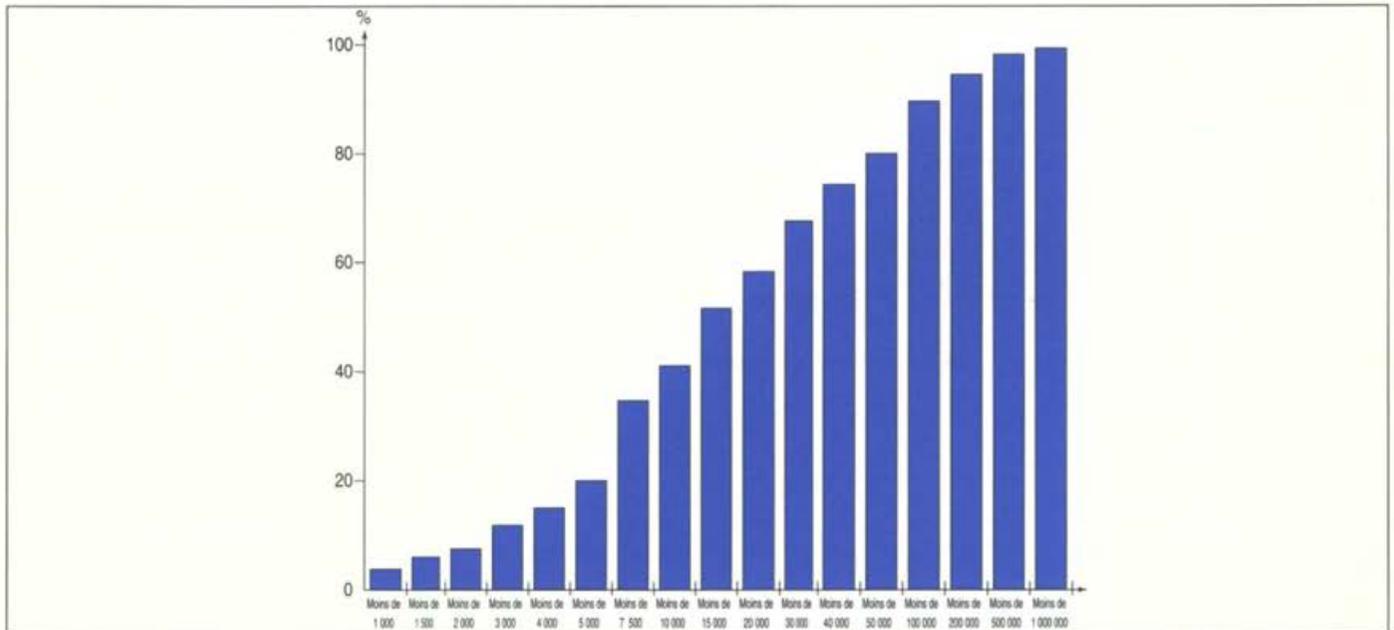
Globalement sur 100 francs de sinistres payés,

- 45,2 concernent les dommages corporels
- 50,4 les dommages matériels
- 4,4 les frais divers.



◀ Répartition de 100 francs de sinistre au titre de la responsabilité civile

Répartition des sinistres corporels par tranche de coût ▼



Répartition des sinistres matériels avec suite par tranche de coût

Distribution des sinistres de responsabilité civile (1990 vu fin 1992)

TRANCHES DE COÛT (en francs)	SINISTRES MATÉRIELS		SINISTRES CORPORELS	
	Nombre %	Montant %	Nombre %	Montant %
Moins de 1 000	6,5	0,6	3,8	
Moins de 1 500	13,2	1,9	6,0	0,1
Moins de 2 000	20,9	4,2	7,5	0,1
Moins de 3 000	37,7	11,1	11,8	0,3
Moins de 4 000	50,6	19,4	15,0	0,5
Moins de 5 000	61,5	26,8	20,0	0,9
Moins de 7 500	77,2	42,9	34,7	2,4
Moins de 10 000	85,4	54,5	41,1	3,4
Moins de 15 000	93,3	67,6	51,5	5,5
Moins de 20 000	96,3	78,6	58,3	7,5
Moins de 30 000	99,1	90,6	67,6	11,3
Moins de 40 000	99,5	94,1	74,3	15,2
Moins de 50 000	99,7	96,1	80,0	19,5
Moins de 100 000	100,0	99,1	89,6	30,8
Moins de 200 000	100,0	99,7	94,5	42,4
Moins de 500 000	100,0	99,8	98,2	61,0
Moins de 1 000 000	100,0	99,9	99,3	73,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Un sinistre matériel sur deux a un coût inférieur à 4 000 francs, et représente globalement près de 20 % des sommes versées. Quatre sinistres corporels sur cinq ont un coût inférieur à 50 000 francs et ne représentent globalement que

20 % des sommes versées. En outre, moins de 1 % des sinistres corporels ont un coût supérieur à 1 000 000 de francs, mais ils représentent 27 % des montants.

6 ÉVALUATIONS

LA MONTÉE EN RÉGIME DU PERMIS A POINTS EN 1994

1. Un rythme de retrait en progression mais encore insuffisant

Avec 519 vies épargnées, l'année 1994 se termine par un bon bilan.

L'augmentation du rythme des retraits de points est indissociablement liée à l'amélioration globale de la chaîne de "contrôle-sanction" qui pré-existait au système lui-même. Les nombreux dysfonctionnements de la chaîne ont été bien identifiés. Les améliorations destinées à les réduire sont de nature variée : accélération de l'informatisation des greffes, dotation en effectifs, fiabilisation progressive des fichiers du SNPC, formation des personnels, mesures réglementaires comme la forfaitisation prévue d'un certain nombre de contraventions de 4^e classe, etc.

Si beaucoup de ces améliorations sont en chantier, d'autres sont prévues. En outre, l'expérience acquise depuis plus de deux ans contribue naturellement à son efficacité.

La complexité des problèmes à résoudre et le nombre des acteurs déterminent la rapidité de montée en puissance du système.

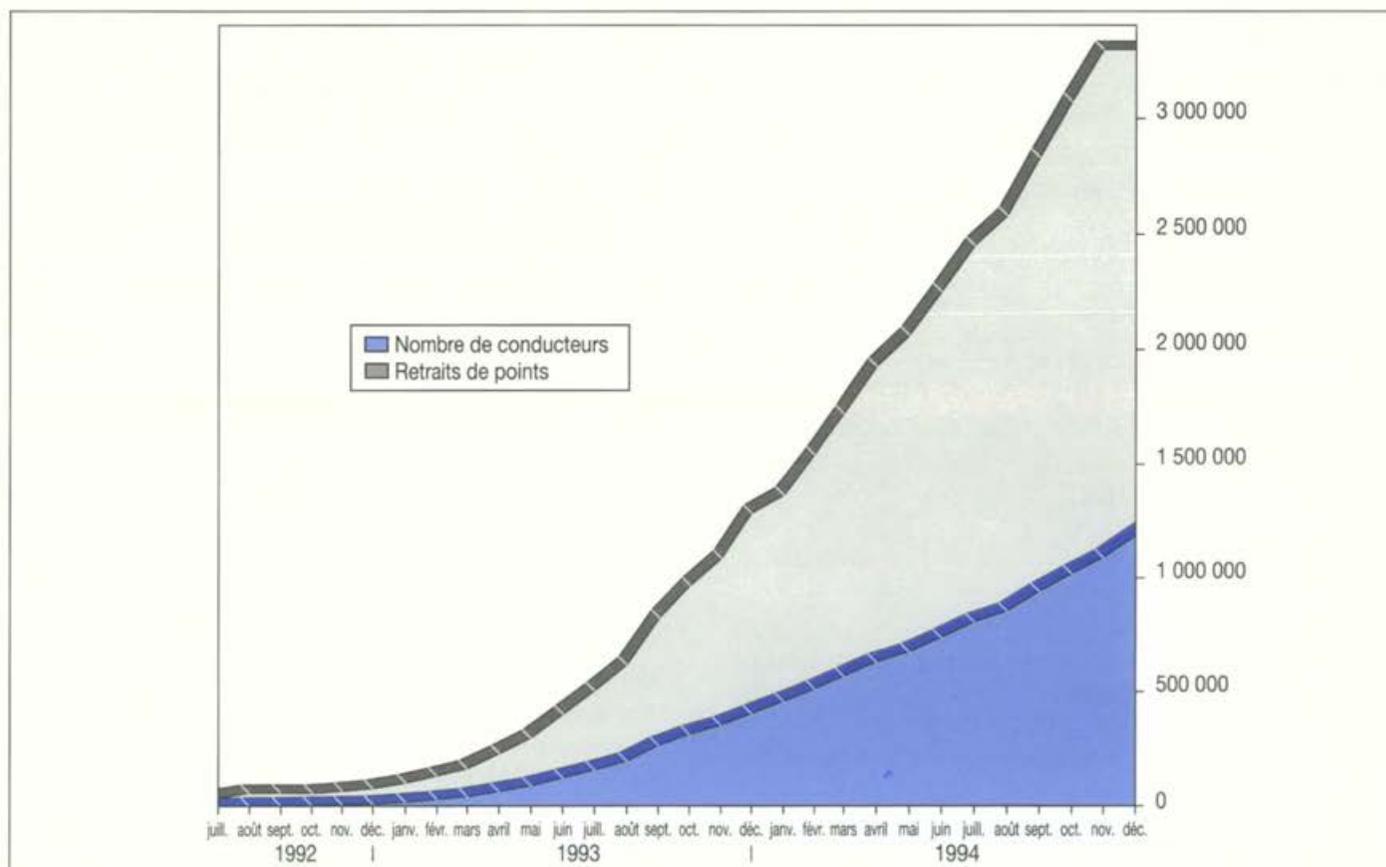
Cependant, le niveau atteint est déjà honorable, il fonde la crédibilité du permis à points qui devient une réalité.

La mesure de retrait d'un point pour le non-port de la ceinture ou du casque par le conducteur a contribué à augmenter le volume de retrait (16 000 à 20 000 points par mois).

Le rythme atteint à la fin de décembre 1994 est de 100 000 conducteurs sanctionnés par mois à qui 300 000 points sont retirés. Cependant, pour atteindre le flux des infractions constatées, ce rythme devrait être doublé.

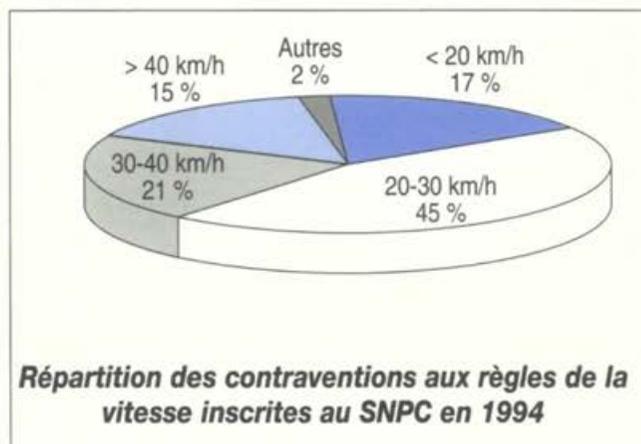
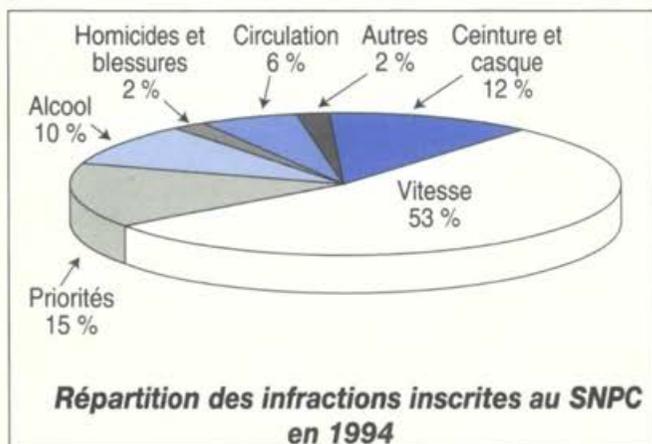
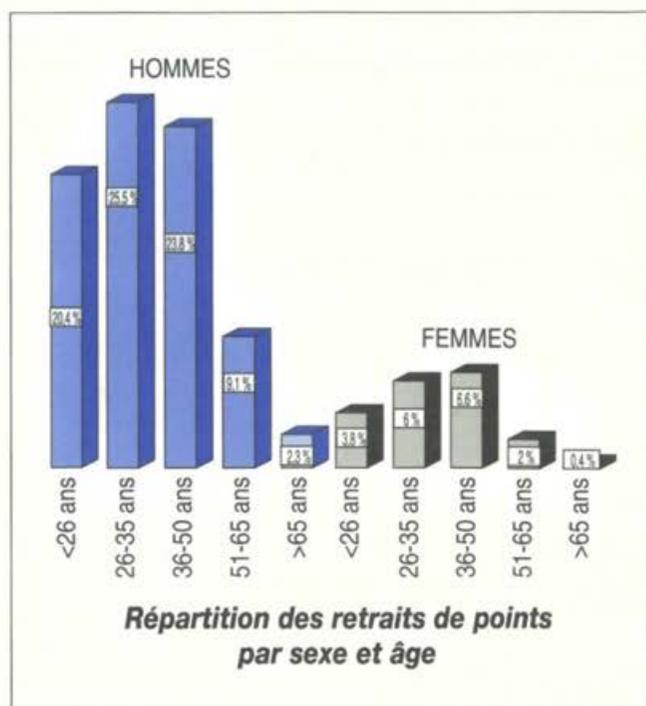
Au 31 décembre, le nombre de conducteurs sanctionnés depuis le 1^{er} juillet 1992 est de 1 215 296, dont 803 712 pour la seule année 1994, à qui 3 628 560 points ont été retirés, dont 2 433 160 pour l'année 1994. En outre, 2 885 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points au cours de cette même année.

2. L'analyse des points retirés et des conducteurs sanctionnés



De janvier à décembre 1994, 58 % des infractions commises ayant donné lieu à des retraits de points sont des infractions aux règles de la vitesse (la moitié d'entre elles sont des excès de vitesse entre 20 et 30 km/h, et un cinquième sont des excès de vitesse de moins de 20 km/h).

10 % sont des délits d'alcoolémie, 15 % des contraventions aux règles de priorité, feux et stops, et 6 % des contraventions aux règles de circulation (dépassements, sens interdits, manœuvres dangereuses, etc.). Enfin 12 % sont des contraventions pour non-port de la ceinture ou du casque. 20 % sont des retraits à un point, 22 % à deux points, 18 % à trois points, 25 % à quatre points, 11 % à six points, 1,7 % à huit points ; les pourcentages des retraits à cinq et sept points restent marginaux. 79 % des conducteurs sont des hommes, parmi lesquels les deux-tiers ont entre 26 et 50 ans. Pour mieux apprécier le "sur-infractionnisme" des hommes, on peut rappeler qu'ils effectuent 63 % des kilomètres parcourus annuellement en France. Par voie de conséquence, les femmes, effectuant 37 % du parcours annuel, sont responsables des 21 % des infractions inscrites au SNPC.



LES CENTRES DE RECYCLAGE

1. L'organisation

Le permis à points a été instauré en France par la loi n° 89-489 du 10 juillet 1989.

L'article L 11-6 prévoit pour le titulaire du permis de conduire la possibilité d'une reconstitution partielle de son nombre de points initial (dans la limite de 4 points) s'il se soumet à une formation spécifique de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route.

Dans ce cadre, l'administration a organisé la mise en place de centres départementaux (pour certains

organisés en réseaux) servant de supports juridique et administratif à l'organisation des stages. Mis en place dès 1991, l'agrément des centres par les Préfets se fait selon une procédure précise : article 3 de l'arrêté du 25 juin 1992. Au 31 décembre 1994, 377 centres sont agréés.

Cinq réseaux ont une représentation nationale : la Prévention Routière, France Sécurité Routière, l'Association Nationale pour la Promotion de l'Education Routière, l'AFT - IFTIM, PROMOTRANS. Il existe d'autre part des centres locaux.

2. Les stages de sensibilisation

Le nombre de stages de récupération de points reste encore modeste. Les stagiaires concernés sont intégrés dans les stages de sensibilisation mis en place dans le cadre de l'alternative aux poursuites en 1991 et qui ont servi à tester le contenu pédagogique des stages de récupération de points.

Ces stages, d'une durée de deux jours, comportent quatre modules : un commun à tous, deux mis en œuvre selon la nature des infractions, un quatrième en fonction de l'origine des participants (module poids lourds développé).

Pour l'ensemble des infractionnistes :

- un module tronc commun permettant de sensibiliser les stagiaires aux problèmes de l'insécurité routière, des infractions, des accidents de la route et de leurs conséquences, et d'aborder la connaissance des phénomènes liés à la vision et aux réflexes. Ce module peut comporter une phase pratique d'observation et d'analyse de conduite en circulation ;

- et, selon le cas de l'infraction, soit un module portant sur l'alcool, soit un module portant sur la vitesse. Leurs contenus respectifs ont pour objectif de permettre aux stagiaires de comprendre et d'explicitier les différents facteurs d'accidents qui sont liés à la consommation d'alcool ou à la vitesse excessive et de connaître les données générales des phénomènes en cause (dénoncer les idées fausses notamment) ;

- si les participants au stage sont des professionnels de la route (routiers, transports en commun) et s'ils ne représentent pas plus de 50 % de l'effectif du groupe, une spécificité supplémentaire est donnée aux modules précédents : vitesse avec "poids lourds", alcool avec "poids lourds". Le contenu de cette partie plus spécifique a pour objet de sensibiliser l'ensemble des stagiaires aux particularités de la conduite et de l'utilisation de la route par les véhicules des groupes "lourds" et "transports en commun".

Afin de donner une efficacité maximum à la sensibilisation du public concerné, il a été décidé par les pouvoirs publics que l'animation de ces stages serait assurée conjointement par un enseignant de la

conduite et par un psychologue. A cet effet, des sessions de formation, à l'intention des futurs formateurs, d'une durée de deux mois sont organisées par le Ministère chargé des transports (Directions de la sécurité et de la circulation routières) avec le concours de l'Ecole nationale de sécurité routière et de recherches (ENSERR).

Une session de formation a eu lieu en 1994. A ce jour, plus de 190 équipes sont opérationnelles.

Le programme de ces stages de formateurs porte sur les aspects théoriques relatifs à la sécurité routière, le comportement des conducteurs, l'accidentologie et les thèmes relatifs à la vitesse et à l'alcool (durée : un mois). Il comporte également des stages pratiques en situation d'animation ou d'observation sur le terrain. Le contenu de l'enseignement a été élaboré par les spécialistes de l'INRETS, des professeurs en médecine, des professionnels de l'enseignement de la conduite et le bureau de la pédagogie de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.

Les stages, dans le cadre de "l'alternative aux sanctions" ont été mis en place dès 1990 pour vérifier et expérimenter les modules de sensibilisation des conducteurs infractionnistes. Ce sont conjointement le préfet et le procureur qui proposent au conducteur cette alternative.

Ces stages fonctionnent depuis quatre années ; leur nombre, modeste en 1990 et 1991 (de l'ordre de 300 sur deux ans), a progressé dès 1992 où l'on recensait plus de 200 stages, pour se développer en 1993 et 1994 (on trouvera ci-dessous un tableau comparatif pour ces deux dernières années).

Les stages dans le cadre de la "récupération de points" : leur nombre est devenu significatif au cours de l'année 1994, il avait été de deux en 1993. Actuellement, ils ne drainent pas tous les conducteurs souhaitant récupérer quatre points ; en effet le nombre de demandes n'étant pas suffisant pour organiser régulièrement des sessions, bon nombre de conducteur sont orientés sur des stages dits "mixtes" où se retrouvent candidats à "l'alternative" et à la "récupération de points". Le tableau ci-dessous recense l'ensemble des cas de figure.

THÈMES \ ANNÉES	1993	1994	PROGRESSION
Dossiers traités	402 917	803 712	x 2
Points retirés	1 170 855	2 433 160	x 2
Permis invalidés	352	2 885	x 8
Stages alternatifs	2 144	1 479	+ 33,1 %
Stages mixtes (alternatifs et permis à points)	En 1993, cumulés avec les stages alternatifs	1 375	
Stages récupération de points	2	57	
Stagiaires "alternatifs"	30 199	38 650	+ 28,0 %
Stagiaires permis à points	322	3 396	x 11

ALCOOL ET ACCIDENTS

A partir d'un recueil par sondage de procès-verbaux d'accidents corporels, l'INRETS a analysé les informations sur les résultats relatifs à l'alcool :

- connaissance de l'alcoolémie (dépistage et vérification),
- présence d'une alcoolémie illégale lors de l'accident,
- vérification, le cas échéant, de cette alcoolémie par prise de sang ou éthylomètre.

En 1992, 85 % des résultats d'alcoolémie sont connus dans les accidents corporels, soit par dépistage simple dans le cas d'un dépistage négatif, soit par un complément avec prise de sang ou éthylomètre. Dans le cas d'accidents mortels, 78 % des résultats sont connus.

1 - Si l'on fait l'hypothèse que la population pour laquelle les résultats sont inconnus se répartit comme celle pour laquelle les résultats sont connus, il apparaît alors que 8 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 22 % de ceux impliqués dans un accident mortel ont des alcoolémies illégales (plus de 0,8 g/l de sang ou plus de 0,4 mg/l d'air expiré). Si l'on restreint l'analyse aux conducteurs pré-

sumés responsables ou aux conducteurs impliqués dans un accident à véhicule seul, on obtient respectivement 32 % ou 47 % d'alcoolémies illégales mais les taux de résultats connus plus faibles (76 % et 70 %). On retrouve des résultats déjà mentionnés dans d'autres études de l'INRETS ou dans les études du Professeur Got.

Taux de résultats connus et taux d'alcoolémie illégale selon le type d'accident (1992)

	EFFECTIFS BRUTS DANS L'ÉCHANTILLON	TAUX DE RESULTATS CONNUS RAPPORTES A L'ÉCHANTILLON	TAUX D'ALCOOLÉMIES ILLÉGALES (1)
Conducteurs impliqués dans les accidents corporels	6 740	84,7 %	7,8 %
Conducteurs impliqués dans les accidents non mortels	5 368	85,4 %	7,1 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	1 372	77,8 %	21,5 %
Conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents mortels	566	76,1 %	31,9 %
Conducteurs impliqués dans les accidents à un véhicule seul sans piéton	92	70,2 %	47,3 %

Source : fichier des procès-verbaux INRETS/DERA

(1) Pourcentages calculés sur les seuls cas connus.

2 - En outre, l'analyse des accidents mortels, et non plus des conducteurs impliqués, montre qu'une alcoolémie illégale est mentionnée dans 37 % de

l'ensemble de ces accidents. Cette proportion s'élève à 47 % lorsqu'il s'agit d'accidents mortels à un véhicule seul sans piéton.

LE MODÈLE STATISTIQUE DE DÉSAISONNALISATION “GIBOULÉE”

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière utilise un modèle statistique développé par le SETRA, l'OEST et l'INRETS (voir “un modèle de désaisonnalisation des indicateurs d'insécurité routière” Ruth Bergel, Bernard Girard, Sylvain Lassarre, Patrick Le Breton - OEST 1995 - rapport du groupe de travail) et exploité au SETRA pour analyser l'évolution de l'insécurité routière à partir des séries chronologiques journalières d'un certain nombre d'indicateurs de sécurité routière. Ce modèle permet, pour ces indicateurs, de séparer la **tendance des effets saisonniers** d'une part et de l'**aléa** d'autre part. Il permet d'affiner l'analyse de l'évolution de l'insécurité routière et en particulier de détecter l'impact des grandes mesures.

Les corrections

Pour comparer les niveaux de sécurité d'un mois à l'autre, il faut, en effet, les rendre comparables en effectuant des corrections statistiques sur les séries : les valeurs mensuelles des indicateurs classiques de sécurité sont ainsi **corrigées des variations saisonnières** (CVS). La correction s'effectue en deux étapes :

a) correction journalière : l'opération consiste à prendre en compte d'une part les effets nationaux et régionaux des **conditions météorologiques**, et d'autre part les effets induits par la structure du **calendrier** : l'“hebdomadaire” permet de distinguer les différents jours de la semaine ; ainsi, par exemple, les mois comportant quatre dimanches seront rendus comparables aux mois comportant cinq dimanches et les “jours exceptionnels” (vacances scolaires, jours de départ et de retour de vacances, jours de fêtes, ponts...) sont identifiés comme tels et leur effet est redressé. Les données journalières sont ensuite agrégées au niveau du mois.

b) correction de l'effet du mois ou saisonnalité : c'est la correction classique qui permet de distinguer les caractéristiques spécifiques de chaque mois et qui est mise en œuvre avec la méthode de désaisonnalisation CENSUS X 11.

La tendance

A partir des données CVS, et par la même méthode, on peut déterminer par lissage statistique une tendance qui traduit l'évolution durable de l'insécurité sur longue période.

Eléments d'analyse pour l'année 1994

L'analyse est faite à partir d'une classification de variables qui a permis d'identifier leurs caractéristiques (voir pour plus de détails “instruments d'analyse de l'évolution de la sécurité routière” Patrick Le Breton - Françoise Vervialle : rapport d'étude SETRA 1994). Elle nous amène à identifier trois types de variables :

- les indicateurs peu fiables ;
- les indicateurs identifiés comme habituellement sensibles aux mesures ou aux événements de sécurité routière ;
- à l'inverse, les indicateurs qui n'y sont pas sensibles.

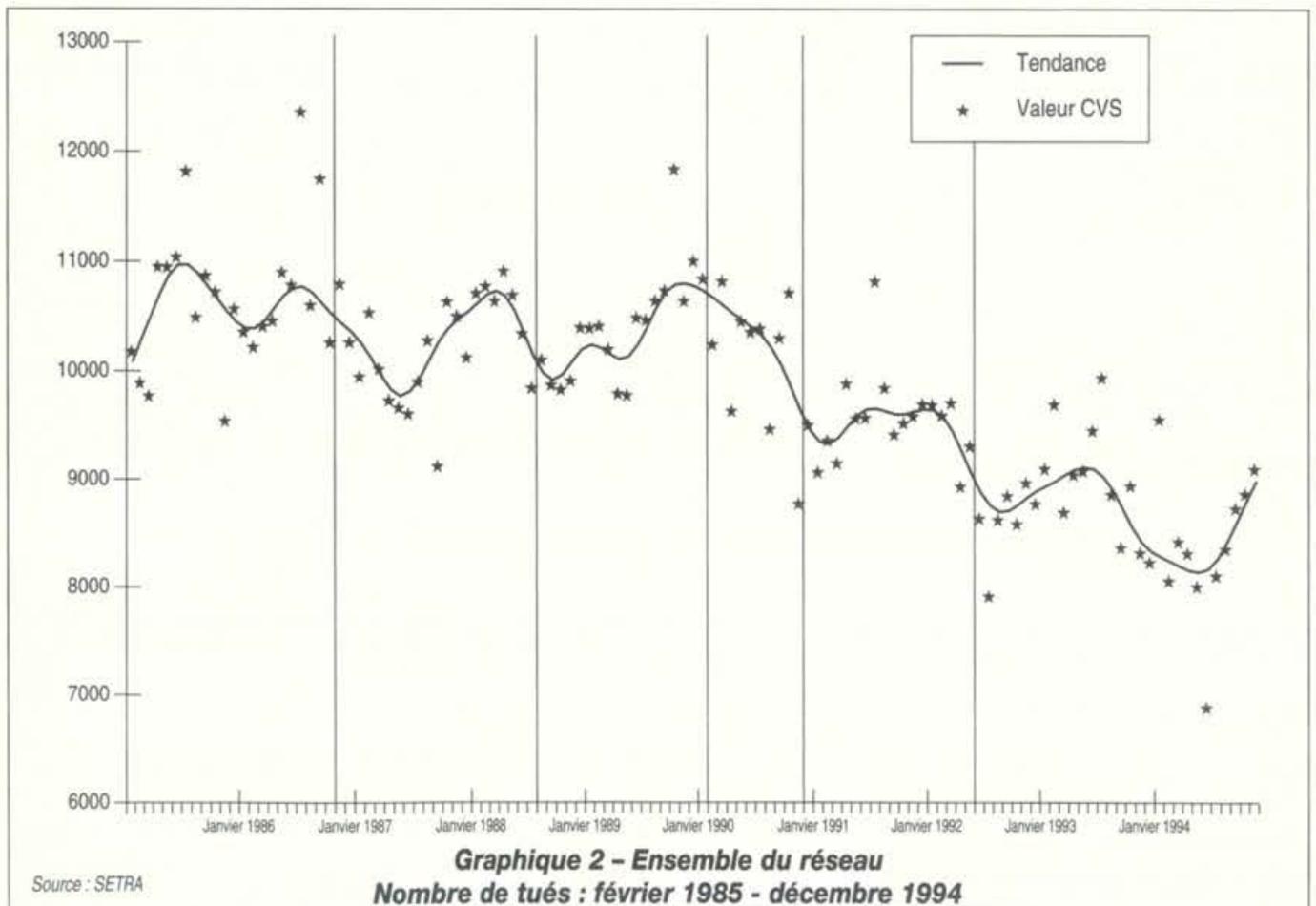
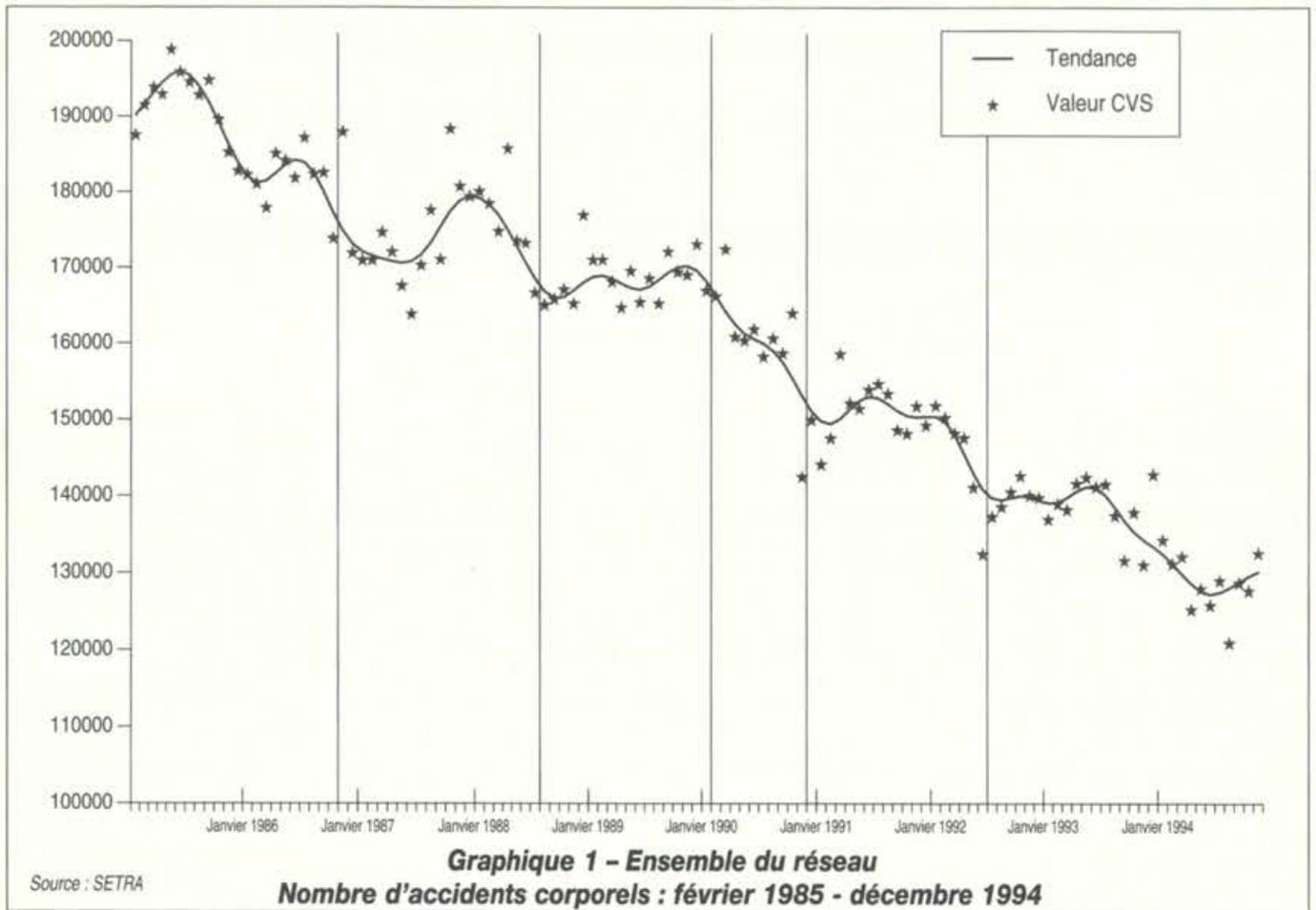
Nous sélectionnons, parmi les indicateurs fiables, quatre variables (voir graphiques) :

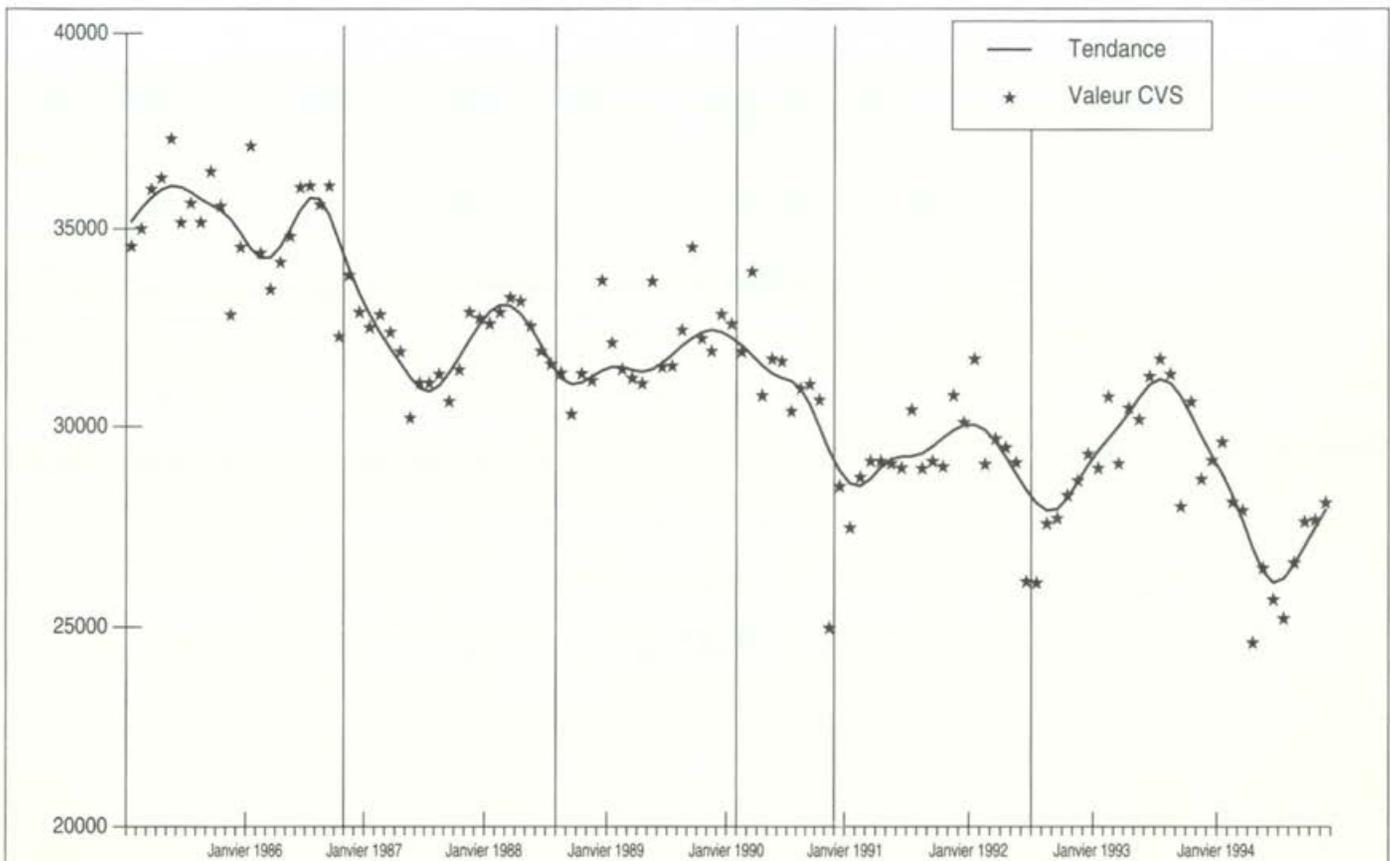
- deux indicateurs globaux : les accidents et les tués sur l'ensemble du réseau ;
- deux autres indicateurs particulièrement sensibles aux mesures : les accidents à un véhicule sans piéton sur l'ensemble du réseau et les accidents entre véhicules légers en rase campagne.

L'année 1994 se décompose en deux périodes. Du début de l'année jusqu'à juillet-août, les indicateurs diminuent (la perte d'un point pour non port de la ceinture et la baisse à 0,7 g/l de la limite du taux d'alcoolémie sont intervenues en mai et juillet). La dernière partie de l'année est, à l'inverse, caractérisée par une dégradation générale.

Ainsi, pour les indicateurs globaux, le nombre mensuel de tués atteint en fin d'année le niveau élevé de la mi 93 ; la dégradation des accidents est moins marquée car elle s'inscrit dans un mouvement de tendance à la baisse sur une longue période.

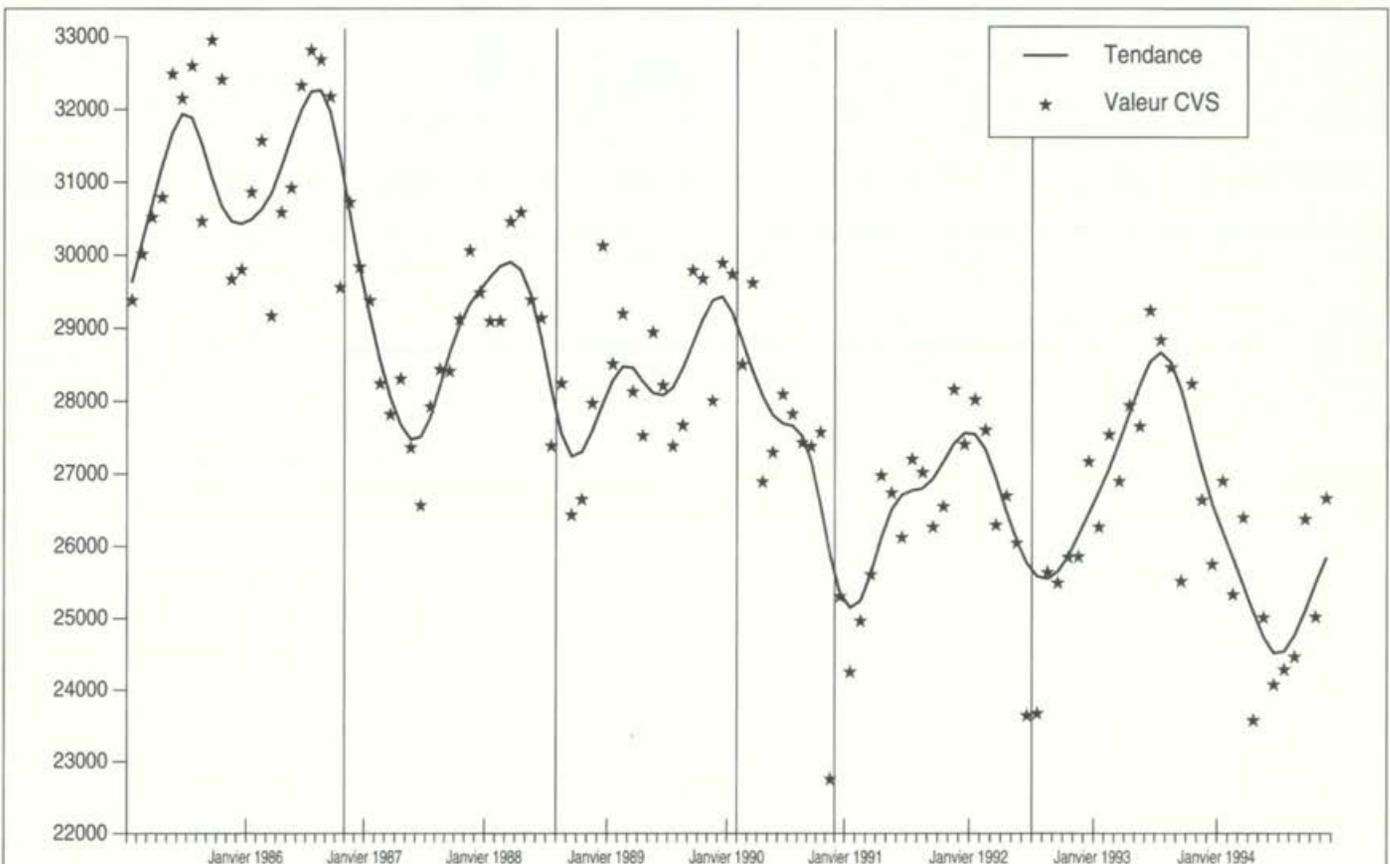
Pour les deux autres indicateurs, on observe que le gain enregistré en première partie de l'année est presque neutralisé en fin d'année.





Graphique 3 - Ensemble du réseau
Accidents à un véhicule sans piéton : février 1985 - décembre 1994

Source : SETRA



Graphique 4 - Rase campagne
Accidents mortels entre VL : février 1985 - décembre 1994

Source : SETRA

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1994

En juillet 1992, M. Michel LE NET, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, a remis au Commissariat général du plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports un rapport de recherche sur le "Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière". Ce rapport décrit les composantes du prix de la vie humaine, expose les différentes méthodes d'évaluation de ce prix, compare les caractéristiques propres à chaque méthode de calcul et applique, en la formalisant, la "méthode du capital humain compensé" aux statistiques de 1990. Ce rapport, commandé par le Commissariat général du plan, aboutit donc à une actualisation, parmi d'autres, de la méthode de calcul économique du coût global de l'insécurité routière pour la collectivité. Nous présentons ici avec l'accord de l'auteur et du CGP les principaux résultats issus de ce travail, à savoir la ventilation des coûts de l'insécurité à partir d'une classification des composantes du prix de la vie humaine selon leur nature économique.

Hubert DUVAL, chargé de recherche à l'INRETS, propose une autre approche, la "méthode de la valeur collective des années de vie sauvegardées" qui permet d'évaluer de façon cohérente dix effets de la sauvegarde d'une vie. Cette méthode – fondée sur les budgets-temps annuels affectés aux différentes classes d'activités humaines – estime de façon générale chaque effet par une somme pondérée de produits : des budgets-temps annuels multipliés par des valeurs collectives horaires appropriées. La cohérence de cette méthode est assurée par un modèle de représentation de l'homme qui appartient à une classe de modèles du capital humain définie par G. BECKER. En choisissant les valeurs des paramètres les plus conformes aux perspectives socio-économiques françaises, l'INRETS a proposé de réactualiser la valeur collective de la sauvegarde d'une vie à 4,0 millions de francs 1993 ; cette méthode ne permet pas encore de calculer un coût global de l'insécurité routière pour la collectivité.

COMPOSANTES DU PRIX DE LA VIE HUMAINE

LIÉES AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE

1. Les coûts marchands directs

- **Les coûts médicaux et sociaux** (coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile).

- **Les coûts matériels** (dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...).

- **Les frais généraux** (frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coûts des services d'assurance, frais d'administration divers).

2. Les coûts marchands indirects

- **Perte de production future** des tués, des blessés – perte de production temporaire –, des personnes emprisonnées – éventuellement – suite à l'accident, des personnes bloquées par l'accident, des personnes visitant les accidentés, des membres du ménage du(des) blessé(s).

- **Perte de production potentielle** (de la descendance potentielle de l'accidenté, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités).

3. Les coûts non marchands

- **Cas du tué** (préjudice moral, pretium mortis, transfert du pretium doloris du mort aux héritiers).

- **Cas du blessé** (pretium doloris, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet).

COÛTS GLOBAUX SELON LEUR NATURE EN 1990

Nature du coût	Élément de coût	Tué	Blessé grave	Blessé léger	Blessé "moyen"
Coûts marchands directs	Coûts médicaux et sociaux	12 100 F	28 200 F	10 400 F	17 700 F
	Coûts matériels	55 600 F	55 600 F	55 600 F	55 600 F
	Frais généraux	155 400 F	16 200 F	3 500 F	8 700 F
Coûts marchands indirects (perte de production) (*)		2 884 700 F	225 000 F	0	92 700 F
Total des coûts marchands		3 107 800 F	325 000 F	69 500 F	174 700 F
Coûts non marchands		150 600 F	13 700 F	2 900 F	7 400 F
Total		3 258 400 F	338 700 F	72 400 F	182 100 F

(*) Hypothèses : taux de croissance : 2,6 % ; taux d'actualisation : 8 %

En actualisant ces chiffres pour 1994 (LE NET, septembre 1994), on obtient les valeurs suivantes :

1994		Tué	Blessé grave	Blessé léger	Blessé "moyen"
Total		3 700 000 F	384 000 F	82 000 F	207 000 F

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1994

1. Estimation du coût des accidents corporels en 1994

Nombre de tués à 30 jours : 9 019 ; coût des tués : 33,4 milliards de francs.

Nombre de blessés graves : 40 035 , coût des blessés graves : 15,4 milliards de francs.

Nombre de blessés légers : 140 311 ; coût des blessés légers : 11,5 milliards de francs.

Soit un coût de **60,3 milliards de francs 1994.**

2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels

(coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance)

60 milliards de francs 1994.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ESTIMÉ À 120,3 MILLIARDS DE FRANCS EN 1994

QUELQUES GRANDS CHIFFRES SUR LE RÉSEAU ROUTIER ET LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN FRANCE

1. Le réseau routier

Au 1^{er} janvier 1994, la longueur totale du réseau routier était estimée à 915 800 km :

RÉSEAU	LONGUEUR
Autoroutes concédées	5 900 km
Autoroutes non concédées	1 700 km
Routes nationales	28 200 km
dont routes à chaussées séparées	2 600 km
Routes départementales	354 000 km
Routes communales (y compris réseau urbain)	526 000 km
Total	915 800 km

Source : SETRA, Direction des routes, OEST

2. La circulation

En 1993, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 471 milliards de km :

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PARCOURS (en milliards de km)
Voitures de tourisme immatriculées en France	341 (72,4 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	74 (15,7 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	21 (4,5 %)
Motocyclettes immatriculées en France	7 (1,5 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	19,7 (4,2 %)
Bus et cars immatriculés en France	2,3 (0,5 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	3,5 (0,7 %)
Autres véhicules lourds immatriculés en France	2,5 (0,5 %)
Total	471 (100 %)

Source : OEST

CATÉGORIE DE ROUTE	PARCOURS (en milliards de km)
Autoroutes concédées	50 (10,6 %)
Autoroutes non concédées	29 (6,1 %)
Routes nationales	80 (17,0 %)
Routes départementales et communales	185 (39,3 %)
Réseau local urbain	127 (27,0 %)
Total	471 (100 %)

Source : OEST

14 % du parcours sur routes nationales est effectué par les poids lourds. Ce taux atteint respectivement 20 % et

15 % pour les autoroutes concédées et les autoroutes non concédées (source SETRA, 1990).

La circulation sur le Réseau National, mesurée par les parcours en 100 millions de kilomètres parcourus a évolué de la façon suivante :

ANNÉES	INDICE (base 100 en 1980)	ANNÉES	INDICE (base 100 en 1980)
1980	100	1988	131
1981	103	1989	138
1982	105	1990	143
1983	106	1991	148
1984	107	1992	150
1985	110	1993	155
1986	117	1994	161
1987	123		

En 14 ans, la circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 55 %.

3. La mobilité

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 1991 (source : INRETS) :

- le kilométrage moyen annuel était de 13 200 km (14 140 km pour les hommes et 11 690 km pour les femmes, 15 530 km pour les 25-29 ans et 7 620 km pour les plus de 70 ans) ;
- les trajets automobiles s'effectuent pour un tiers dans

les zones urbaines, à 18 % sur autoroutes, et pour moitié sur routes ;

- les gros rouleurs (20 % des conducteurs) effectuent 43 % des trajets automobiles ;
 - 45 % des véhicules sont conduits par plusieurs conducteurs.
- Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante :

PROFESSIONS ET CATÉGORIES SOCIALES (PCS)	KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN
Agriculteurs, exploitants	11 300
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	17 800
Cadres supérieurs et professions intellectuelles supérieures	16 760
Professions intermédiaires	15 510
Employés	13 030
Ouvriers	13 810
Retraités	9 900
Personnes sans activité professionnelle	11 510

7

**LES GRANDES DATES
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

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.

1972

Décret du 5 juillet instituant un Comité Interministériel de Sécurité Routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

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 en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

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,
- 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 antiblocage 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.

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 défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier 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 à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

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 autres sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

• A 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.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

• 1^{er} janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.

Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

• 1^{er} juillet : mise en application du permis à points.

• 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.

• Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.
- Septembre : autorisation du 3^e feu stop sur les automobiles.
- 17 décembre : Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon quatre axes :
 - le développement de la prévention,
 - l'amélioration de la formation,
 - l'efficacité du système dissuasif,
 - la sécurité des véhicules et de l'infrastructure.

1994

- 5 mai : décret prévoyant le retrait d'un point du permis de conduire pour non port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.
- 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 4^e classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.
- 15 novembre : convention entre l'Etat et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurances de responsabilité civile à des actions de prévention.

8

BIBLIographie

INRETS

2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 ARCUEIL CEDEX
Tél. : (1) 47 40 71 18

LE CONTRÔLE PÉNAL DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

DÉLITS ET CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE

La recherche engagée en 1990 a pour objet l'observation et l'analyse du traitement pénal d'une cohorte d'affaires routières (délits et contraventions de 5^e classe) depuis la constatation des faits par les forces de l'ordre jusqu'à leur aboutissement dans le processus judiciaire. Elle porte sur les faits constatés en 1988 par un commissariat de police et trois brigades territoriales de gendarmerie situés dans le ressort d'un tribunal de grande instance du Nord. Ont été dépouillés 999 dossiers, concernant 1 832 individus (auteurs présumés et victimes), dont 68 % sont des accidents et les autres des délits routiers et contraventions de 5^e classe constatés en dehors d'un contexte accidentel (54 % sont des délits d'alcoolémie, 31 % des défauts d'assurance). Le suivi de la cohorte dans les filières pénales révèle que 798 dossiers sont transmis au Ministère Public et 386 impliqués condamnés par la justice. Les condamnations sont analysées ainsi que les principaux délais de traitement de la constatation des faits à la décision finale. Il est également procédé à une brève analyse des infractions connexes aux accidents, quelle que soit leur gravité. Les résultats montrent que le fonctionnement de la justice pénale apparaît comme un filtre à plusieurs niveaux et une certaine faiblesse des magistrats du siège dans la combinaison des peines prononcées assortie d'un manque de diversité dans le choix des peines. En revanche, l'impact

de l'utilisation de procédures rapides par le Ministère Public sur la rapidité de la réponse à l'infraction a été mise en évidence. La méthode utilisée permet d'identifier tous les intervenants dans le traitement et d'en connaître les dates importantes donc de mesurer avec certitude le phénomène d'abandon de poursuites à chaque stade de la procédure et les délais de traitement.

Rapport sur convention DSCR/INRETS 92-41029
Février 1994

Autres rapports concernant la recherche

- Présentation de la recherche. Guilbot M., juillet 1990. Convention DSCR/INRETS n° 89-41017
- Questions méthodologiques et premiers résultats. Guilbot M., mars 1992. Convention DSCR/INRETS n° 91-41024
- Mesures affectant le permis de conduire. Guilbot M., janvier 1995 (à paraître).
- Convention DSCR/INRETS n° 93-40026.

*Contacts INRETS - DERA :
Michèle GUILBOT*

L'ÉVALUATION DU SYSTÈME RÉGLEMENTAIRE DE PRÉVENTION

La prévention qui s'appuie sur l'action réglementaire met en œuvre une politique de contrôle et de répression des infractions dont on sait difficilement estimer l'efficacité que ce soit en termes d'effets dissuasifs ou de diminution du risque. L'instauration du permis à points a renouvelé certaines questions sur l'analyse et l'évaluation du système préventif articulant les comportements des usagers, le contrôle des infractions, leur répression et la survenance d'accidents. Aussi est-il important de confronter les connaissances actuelles relatives aux différents domaines associés à l'étude de l'action réglementaire, que ces connaissances soient issues d'instruments de suivi des politiques de sécurité routière (procès-verbaux, observatoires), qu'elles consistent en

méthodes et résultats de recherche ou qu'elles procèdent de la réflexion critique sur les systèmes existants. Il est aussi utile, de façon prospective, de concevoir le champ de la prévention réglementaire comme un système à partir duquel on peut définir d'autres méthodologies d'analyse et d'évaluation. Tels étaient les objectifs de la journée INRETS consacrée à l'évaluation du système réglementaire de prévention qui tente d'apporter, en matière d'aide à la décision, une double contribution : une contribution à l'amélioration de la gestion et du fonctionnement de la chaîne contrôle-sanctions et une contribution à la définition de nouveaux outils d'évaluation de l'action réglementaire s'appuyant sur une base de données pilote élaborée dans le Pas-de-Calais. L'ensemble

des communications de cette journée est réuni dans le document suivant :

Infractions routières et risque d'accident
L'évaluation du système réglementaire de prévention
Actes INRETS n° 39
Coordination M. B. BIECHELER et M. C. JAYET
Juin 1994

Cette journée est à situer dans le cadre d'un ensemble de recherches initiées à l'INRETS en collaboration avec la DSCR à partir des années 1990 et coordonnées sous l'intitulé "L'évaluation de l'action réglementaire". Ces recherches ont donné lieu à la publication de nombreux rapports dont les principaux sont mentionnés ci-après :

L'enquête sur route. Enquête en rase campagne 1991.
Premiers résultats
Convention DSCR/INRETS n° 91-41024
M.B. BIECHELER-FRETEL, C. FILOU, P.A. HOYAU, J.F. PEYTAVIN
Janvier 1993

L'enquête en ville. Premiers résultats
Convention DSCR/INRETS n° 92-41029
M.B. BIECHELER-FRETEL, C. FILOU, P.A. HOYAU, J.F. PEYTAVIN
Septembre 1993

Étude des infractions routières détectées par la Gendarmerie Nationale
Analyse spatio-temporelle et socio-démographique des données du contrôle répressif
Convention DSCR/INRETS n° 93-40026
A. ALOUDA, M.C. JAYET
Juillet 1994

Évolution des vitesses au niveau local
Les enquêtes complémentaires en ville et rase campagne 1993, comparaisons avec les enquêtes 1991-1992
Rapport intermédiaire
Convention DSCR/INRETS n° 93-40026
J.F. PEYTAVIN
Décembre 1994

Le système de données EVICA
Développement d'un outil d'analyse et d'évaluation des relations entre infractions, comportements et accidents
Rapport intermédiaire
Convention DSCR/INRETS n° 93-40026
M.B. BIECHELER, M.C. JAYET, P.A. HOYAU
Décembre 1994

*Contact INRETS - DERA :
Marie-Berthe BIECHELER*

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Grande Arche
92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX 04
Tél. : (1) 40 81 80 28

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité routière a publié en 1994 :

- Bilan annuel 1993, statistiques et commentaires,
- Bilan du 3^e quadrimestre 1993, statistiques et commentaires,
- Bilan des 1^{er} et 2^e quadrimestres 1994, statistiques et commentaires,

- La sécurité des poids lourds en 1993, étude sectorielle,
- La sécurité des motocyclettes en 1993, étude sectorielle,
- Les cahiers de l'Observatoire, Numéro 1,
- Les grands thèmes de la sécurité routière en 1993,
- La sécurité routière au Québec,
- La sécurité routière à travers les chiffres (dépliant).



Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme
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 70 F