

DOCUMENTATION  
D.R. - D.S.C.R.

**B i l a n a n n u e l**

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

**e t**

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

**A n n é e 1 9 9 5**

*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*
- Anne SAINT OURENS, *chargée d'études à l'Observatoire*
- Colette DECAMME, *assistante à l'Observatoire*
- Claude FILOU, *chargé de recherches à l'INRETS*
- Yves PAGE, *chargé d'études à l'Observatoire*
- Marie-Andrée ROUGÈS, *chargée d'études à l'Observatoire*
- Gilbert SALLE, *chef de la section statistique de la DLPAJ au ministère de l'Intérieur*
- Capitaine ROMMEVAUX, *bureau de la police administrative et de la circulation routière à la direction générale de la Gendarmerie nationale*
- Patrick LE BRETON, *conseiller technique en statistiques au SETRA*

## COMITÉ DE LECTURE

- Les membres du comité de rédaction
- Odile TIMBART, *responsable de la section pénale à la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice*
- 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'INRETS*
- Jacques ALEXIS, *chargé d'études au SETRA*
- Bertrand CHRISTIAN, *chargé d'études au CERTU*

# SOMMAIRE

## LIMINAIRE

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

## 1) Les principaux résultats

Synthèse des résultats de l'année 1995 .....	p. 9
Principales actions menées en 1995 .....	p. 12
Tendances générales .....	p. 18
Bilan 1995 et bilan des vingt années précédentes .....	p. 19
Bilan 1995/1994 – Global .....	p. 24
Bilan 1995/1994 – Par service de surveillance .....	p. 26
Parc en circulation .....	p. 27
Permis de conduire délivrés .....	p. 28
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants .....	p. 29

## 2) Les usagers

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

### *Comportement*

Mesure des 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
Taux de port de la ceinture de sécurité .....	p. 51

### *Contrôles et infractions*

Évolution des principales infractions de 1987 à 1994 .....	p. 53
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture en 1995 .....	p. 56

## 3) Analyse des accidents corporels

### *Analyse générale 1995/1994*

Victimes par catégories d'usagers .....	p. 61
Victimes par classes d'âges .....	p. 63
Nombre de tués par classes d'âges et catégories d'usagers en 1995.....	p. 65
Accidents et victimes par catégories de réseaux .....	p. 66
Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 1995 .....	p. 69
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne .....	p. 70

### *Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués*

Selon le mois .....	p. 72
Selon le jour de la semaine .....	p. 73
Selon l'heure .....	p. 74
Selon l'éclaircissement – la présence ou non d'une intersection .....	p. 75
Selon le type d'accident .....	p. 76

<b>Analyse relative des victimes en 1995</b>	
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population .....	p. 77
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population .....	p. 78
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc .....	p. 79
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc .....	p. 80
<b>4) Les comparaisons</b>	
Départementales métropolitaines .....	p. 83
Départementales d'Outre-mer .....	p. 86
Régionales .....	p. 87
Internationales .....	p. 88
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1994 .....	p. 91
<b>5) Ensemble des accidents matériels et corporels</b> .....	
p. 95	
<b>6) Évaluations</b>	
Le permis à points en 1995 .....	p. 101
Alcool et accidents .....	p. 105
Le modèle statistique de désaisonnalisation « Giboulée » .....	p. 107
Le coût de l'insécurité routière en 1995 .....	p. 110
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France .....	p. 112
Premiers résultats de l'enquête Transports et Communications de l'INSEE .....	p. 114
<b>7) Les grandes dates de la sécurité routière</b> .....	
p. 119	
<b>8) Bibliographie</b> .....	
p. 125	
<b>9) Bilan du 3<sup>e</sup> quadrimestre 1995</b>	
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme .....	p. 131
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme .....	p. 132
Taux de port de la ceinture de sécurité .....	p. 133
Victimes par catégories d'usagers .....	p. 134
Accidents et victimes par classes d'âges .....	p. 135
Accidents et victimes par catégories de réseaux .....	p. 136
Accidents et victimes selon le milieu urbain, la rase campagne .....	p. 137
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture .....	p. 138

## 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. Pour obtenir le nombre de tués à 30 jours, le coefficient multiplicateur est de 1,057 ;
- 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 ou un soin médical.

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 1995. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1996.

### LES CHIFFRES CLÉS EN 1995

- 132 949 accidents corporels,
- 8 412 tués à 6 jours,
- 181 403 blessés, dont 39 257 graves,
- circulation sur le seul Réseau National : + 3,0 %
- parc de véhicules immatriculés au 31/12/1994 : 30 040 000 « quatre roues »  
983 000 motocyclettes
- taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,5
- taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,4
- taux de tués tous réseaux (OEST - 1994 dernière année disponible) : 1,8

**NOMBRE DE TUÉS A 30 JOURS EN 1995 : 8 891**

### LES FAITS MARQUANTS EN 1995

- promulgation de la loi d'**amnistie**,
- le seuil d'**alcoolémie** passe de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang,
- certaines contraventions de la 4<sup>e</sup> classe donnant lieu à retrait de points font l'objet d'une **forfaitisation**.

1

# LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

## SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

**Baisse du nombre des tués de 1,4 %. Celui des accidents corporels augmente de 0,2 %.**

**Le bilan s'établit à 8 412 tués à six jours. 121 vies ont été épargnées.**

**La gravité diminue de 0,10 point.**

**La circulation sur le Réseau National a augmenté de 3 %.**

**Dégradation au cours des sept premiers mois.**

**Evolution favorable au cours des cinq derniers mois.**

**Forte incidence des effets de l'amnistie, mais aussi, en sens inverse, des effets de l'abaissement du taux d'alcoolémie.**

Pour la septième année consécutive en 1995, le nombre de tués est en diminution, certes modeste (- 1,4 % par rapport à 1994). Le nombre de blessés graves décroît, lui aussi, mais plus fortement, de 3,1 %. En revanche, l'évolution du nombre de blessés légers est défavorable (+ 1,3 %) comme celle du nombre d'accidents corporels (+ 0,2 %).

Le bilan s'établit à 132 949 accidents corporels, 8 412 tués à six jours (8 891 tués à 30 jours), meilleur chiffre depuis 1954, date à laquelle n'étaient pris en compte que les tués dans les trois jours après l'accident, 39 257 blessés graves et 142 146 blessés légers. 121 vies ont donc été épargnées par rapport à l'an passé.

La gravité des accidents, mesurée en nombre de tués pour cent accidents corporels, est passée de 6,43 à 6,33.

La circulation sur le Réseau National (autoroutes et routes nationales) a augmenté de 3 %.

L'année 1995 peut être divisée en deux périodes :

La première période s'étend de janvier à la fin du mois de juillet et présente une dérive similaire à celle survenue en 1988 dans des circonstances analogues d'amnistie, avec cependant moins d'ampleur. En dépit d'une stabilité en février et de bons résultats en mai, le nombre de tués croît de 3,3 % sur ces sept mois. Surtout sensible en rase campagne jusqu'à mai, cette dégradation gagne le milieu urbain à partir de juin, se prolongeant au-delà de la date où le bénéfice de la loi n'est plus acquis. Ce phénomène a débuté en novembre 1994 où les premiers effets d'anticipation ont pu être perçus.

Plusieurs faits marquants vont infléchir la tendance : la promulgation de la loi d'amnistie le 3 août, l'annonce de l'abaissement du taux d'alcool toléré dans le sang de 0,7 à 0,5 g/l, son application le 15 septembre relayée par deux campagnes de communication. Au cours de cette période, la diminution du nombre de tués atteint 7,2 %.

L'analyse de ce bilan souligne bien l'impact brusque et néfaste créé par l'anticipation des bénéfices espérés de la loi d'amnistie traditionnellement accordée à l'occasion de l'élection présidentielle. En revanche, l'arrêt de leurs effets et la nouvelle mesure relative à l'alcoolémie créent une dynamique favorable en relançant la tendance à la baisse de l'insécurité routière, sans résorber totalement la dégradation enregistrée en début d'année.

**Bilan globalement satisfaisant en rase campagne. Bilan décevant en milieu urbain.**

**Diminution du nombre de tués sur autoroutes de liaison, routes nationales et départementales. Aggravation sur les autoroutes de déviation.**

**Poursuite de la baisse du nombre de tués chez les motocyclistes et les piétons, mais détérioration chez les cyclistes.**

**Evolution contrastée chez les automobilistes au cours de l'année, mais globalement légère diminution du nombre de tués.**

**Augmentation du nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd de janvier à août mais diminution depuis septembre.**

## Analyse du bilan selon différentes typologies

La forte amélioration des résultats en rase campagne à partir de mai 1995 permet de maintenir le nombre global de tués à la baisse et de limiter la dégradation du nombre d'accidents corporels et de blessés. 131 vies sont épargnées en rase campagne soit une diminution de 2,3 %.

En revanche, en milieu urbain, on observe au cours de l'année une hausse de tous les indicateurs sauf de celui des blessés graves (- 3,2 %). Pour la première fois depuis sept ans, le nombre de tués est en légère hausse (+ 0,4 %). Celle-ci reste cependant concentrée sur les mois de juin (+ 21 %) et juillet (+ 22 %) ; les évolutions au cours des derniers mois de l'année sont plus favorables. Cet effritement est constaté dans les petites agglomérations, inférieures à 5 000 habitants (+ 4,3 %) et, dans une moindre mesure, dans les villes de plus de 100 000 habitants (+ 1,6 %).

Tous les indicateurs sont à la baisse, de façon bien marquée, sur les autoroutes de liaison, les routes nationales et les routes départementales ; le nombre de tués y diminue de 5,5 %, 3,8 % et 2,5 % respectivement. La dégradation est, en revanche, forte sur les autoroutes de déviation : tous les indicateurs sont à la hausse, que ce soit le nombre d'accidents corporels (+ 13,5 %), de tués (+ 8,1 %) ou de blessés (+ 14,6 %). Une évolution similaire est, en outre, observée sur le réseau communal avec un nombre de tués en augmentation de 6,8 %.

Les cyclistes présentent l'évolution la plus défavorable ; le nombre de tués augmente de 16,5 %, celui des blessés de 3,4 %. Cependant cette détérioration est circonscrite aux huit premiers mois, la situation étant nettement plus favorable au cours des derniers mois de 1995 avec 9 vies épargnées. La grève des transports a eu un fort impact sur les accidents légers subis par les cyclistes, mais limité essentiellement à Paris et à la petite couronne. Il faut se réjouir de la poursuite de la baisse de 4,4 % du nombre de motocyclistes tués, régulière depuis 1992. La baisse de 8,8 % du nombre de piétons tués permet d'espérer rapidement des bilans inférieurs aux 1 000 tués par an pour cette catégorie.

Après la forte dégradation du nombre d'automobilistes tués en début d'année, + 8,9 % au cours des quatre premiers mois, la reprise d'une évolution favorable, dès le mois de mai, est nette : au cours des quatre mois suivants, l'amélioration est manifeste avec une baisse de 2,7 % qui s'amplifie dans les derniers mois de l'année (- 6,4 %). C'est surtout sur cette catégorie d'usagers que les effets de l'amnistie et la mesure d'abaissement du taux d'alcoolémie sont sensibles. Sur l'ensemble de l'année, la diminution reste modeste (- 0,6 %), mais bien orientée.

Le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd est en forte augmentation au cours des huit premiers mois (+ 12,7 %), puis retrouve une évolution plus favorable au cours des quatre derniers mois en baissant de 14,8 %. Sur l'ensemble de l'année, il augmente de 2,1 %. Il est vrai que la forte augmentation du trafic « poids lourd » enregistrée au premier semestre (+ 7,9 %) contribue à expliquer cette détérioration.

***Poursuite de la baisse du nombre de tués chez les jeunes de 15 à 24 ans.***

***Baisse des vitesses de nuit en rase campagne comme en agglomération mais évolution contrastée sur les différents réseaux de jour.***

***Les taux de port de la ceinture progressent en 1995.***

***Le volume des contrôles préventifs de l'alcoolémie au volant augmente de 6,2 % en 1995.***

***Malgré la détérioration constatée au cours des sept premiers mois de l'année, la forte reprise des cinq derniers mois est encourageante.***

Les jeunes, de 15 à 24 ans, font partie de la classe d'âge la plus vulnérable. Cependant la diminution régulière du nombre de tués depuis 1990, se poursuit en 1995 avec une baisse de 3,0 %. Ce résultat satisfaisant est dû, en partie, à la situation économique réduisant temporairement le nombre des candidats au permis de conduire ou retardant son accès. En outre, la nette diminution du nombre de tués dans la classe d'âge des plus de 65 ans doit être soulignée (- 5,9 %).

#### **Quelques éléments explicatifs**

Les effets induits par l'anticipation des bénéfices de la loi d'amnistie, puis par l'application de l'abaissement du taux d'alcoolémie toléré ont été déjà appréciés.

L'analyse des vitesses pratiquées sur les différents réseaux est contrastée : baisse de 2 km/h, de jour comme de nuit, sur les autoroutes de liaison et de dégagement ; hausse de 2 km/h, de jour, sur les routes nationales et départementales, mais baisse de 2 km/h de nuit. On constate donc une amélioration la nuit sur la plupart des réseaux.

Les niveaux, toujours élevés, sur routes nationales et départementales, de jour, fragilisent néanmoins les bons bilans obtenus. En outre, les vitesses pratiquées sur ces deux réseaux atteignent désormais, voire dépassent, la vitesse limite autorisée.

La situation est globalement meilleure en agglomération où les vitesses de jour comme de nuit diminuent ou restent stables.

Les taux de port de la ceinture aux places avant ont progressé en rase campagne, jusqu'à trois points, par rapport à 1994. C'est avec satisfaction qu'il faut noter que les effets de la mesure de retrait d'un point pour non port de la ceinture (mai 1994) se sont maintenus. Le taux de port à Paris a progressé de quatre points en 1995 pour atteindre 71 %. Rappelons qu'il était de 60 % en 1993 et 67 % en 1994. La moyenne des taux observés en province est de 72 %, il était de 62 % en 1993 et 70 % en 1994.

Il est trop tôt pour quantifier la réalité de l'impact de la nouvelle réglementation sur l'alcoolémie au volant qui ne date que du 15 septembre 1995. L'effort consenti par les forces de l'ordre pour accroître en 1995 le nombre de contrôles préventifs (+ 6,2 %), garantira, s'il se poursuit, son efficacité sur la durée.

On ne peut que regretter les mauvais résultats des sept premiers mois de l'année, mais l'évolution favorable enregistrée au cours des cinq derniers mois est un encouragement à poursuivre nos efforts. Les autres pays de l'Union Européenne font eux-mêmes des progrès dans leur lutte contre l'insécurité routière. Au nombre de tués rapportés à la population, la France occupe la dixième place, sur les quinze pays membres, et la huitième pour le nombre de tués rapportés au parc de véhicules. On peut mesurer le chemin à parcourir à l'aune de ce classement.

## PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1995

### LA RÉGLEMENTATION



L'année 1995 a été marquée par un travail législatif et réglementaire soutenu...

– Loi du 1<sup>er</sup> février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial : s'agissant de l'activité de transport routier, la loi érige en délit les manipulations frauduleuses sur le limiteur de vitesse (1 an d'emprisonnement et 200 000 F d'amende). Elle prévoit, en outre, l'immobilisation du véhicule jusqu'à ce qu'il ait été réparé.

– Décret du 5 mai 1995 : vise à soumettre à la procédure de l'amende forfaitaire les contraventions de la 4<sup>e</sup> classe passibles de suspension du permis de conduire et susceptibles d'entraîner un retrait maximum de 3 points.

– Décret du 5 mai 1995 modifiant l'article R.242 du code de la route : crée une disposition spécifique pour les conducteurs de véhicules lourds (marchandises ou personnes) qui ont contrevenu aux obligations imposées en cas d'immobilisation d'un véhicule lourd et de les sanctionner plus lourdement (contravention de 5<sup>e</sup> classe) que les conducteurs de véhicules légers (4<sup>e</sup> classe).

– Décret du 5 mai 1995 modifiant l'article R.266 du code de la route : étend aux contraventions de la 4<sup>e</sup> classe, susceptibles d'entraîner un retrait maximum de 3 points sur le permis de conduire, le principe des amendes forfaitaires (c'est-à-dire plus de suspension du permis de conduire, timbre-amende et perte de points). Cette réforme vise à simplifier les procédures (administrative et judiciaire) et surtout à désengorger les tribunaux de police.

– Loi du 3 août 1995 portant amnistie + circulaire du 3 août 1995 relative à l'application de cette loi : il n'y a pas de retrait de points pour les contraventions routières commises avant le 18 mai qui n'ont pas été payées ou sont en cours de jugement, à l'exclusion de celles qui mettent le plus gravement en cause la sécurité des usagers de la route et entraînent un retrait de plus de 3 points du permis de conduire. Les contraventions jugées définitivement à cette date, bien qu'amnistiées, entraîneront un retrait de points.

– Décret du 24 août 1995 relatif à la prévention des risques résultant de l'usage des bicyclettes : rend obligatoire l'installation d'un système d'éclairage et oblige les distributeurs de bicyclettes à les vendre entièrement montées et réglées.

– Décret du 29 août 1995 modifiant les articles R.233-5, R.256 et R.266 du code de la route : abaisse le taux contraventionnel d'alcoolémie de 0,7 à 0,5 g/l de sang. L'infraction est toujours sanctionnée par une contravention de la 4<sup>e</sup> classe mais relève désormais de l'amende forfaitaire (donc plus de suspension du permis de conduire) et le nombre de points retirés est ramené à 3 au lieu de 4.

– Arrêté du 4 septembre 1995 (*J.O.* du 17 octobre 1995) : crée une qualification complémentaire « sécurité routière des cyclomotoristes » du brevet d'Etat d'éducateur sportif 1<sup>er</sup> degré option motocyclisme pour pouvoir encadrer les stages d'initiation à la conduite des cyclomoteurs organisés pour l'obtention du brevet de sécurité routière. Cette qualification est délivrée à l'issue d'une formation de 73 heures (une partie théorique de 24 heures, une partie pratique de 40 heures, et d'une formation en situation de 9 heures). Les annexes à cet arrêté présentant le programme détaillé de la formation sont publiées au *Bulletin officiel* du 31 octobre 1995.

– Décret du 6 septembre 1995 relatif au dispositif de limitation de vitesse par construction et à l'appareil de contrôle permettant l'enregistrement de la vitesse (pris en application de la loi du 1<sup>er</sup> février 1995 créant le délit pour débridage du limiteur de vitesse) : prévoit d'une part l'équipement obligatoire de certains véhicules (véhicules de transport de marchandises d'un PTAC supérieur à 12 tonnes et véhicules de transport en commun de personnes d'un PTAC supérieur à 10 tonnes) d'un limiteur de vitesse et, d'autre part, de pouvoir immobiliser le véhicule et de faire effectuer les réparations qui s'imposent. De plus, en cas d'immobilisation, l'agent verbalisateur peut désormais retirer l'ensemble des pièces administratives requises pour la circulation des poids lourds.

### LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE

#### DES VÉHICULES



En 1995, un décret et trente-deux arrêtés ont été signés.

Parmi les plus importants, il faut citer :

– le décret n° 95-398 du 12 avril 1995 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux véhicules à moteur à deux ou à trois roues, aux quadricycles à moteur et à leurs remorques ;

– les arrêtés des 25 et 26 janvier 1995 relatifs aux systèmes de retenue pour enfants transportés à bord des véhicules à moteur ;

– l'arrêté du 2 mars 1995 relatif à l'équipement en extincteurs des véhicules de transport de marchandises ;

– les arrêtés du 20 avril 1995 relatifs à l'homologation communautaire des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur ;

– les arrêtés du 15 septembre 1995 et du 4 octobre 1995 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes.

#### • Contrôle technique

En 1995, les 3 333 centres agréés (2 721 centres spécialisés et 612 centres auxiliaires) ont effectué 12,5 millions de contrôles dont 10,6 millions de visites initiales, soit une progression de 18 % par rapport à l'activité de 1994.

En 1995, 18 % 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 1994, seuls 15,6 % des véhicules étaient dans ce cas, ce qui traduit une amélioration sensible de l'état du parc contrôlé, et ceci bien que les voitures particulières mises en circulation avant 1993 aient passé leur 2<sup>e</sup> visite technique.

Pour les points soumis à contre-visite, les principaux défauts constatés au cours de l'année 1995, sont les suivants :

– freinage : 11,5 % dont : déséquilibre freins arrière (5,5 %), frein de stationnement (4,7 %), fuites ou frottement circuit de freinage (3,3 %) ;

– roues - pneumatiques : 6,0 % dont : état des sculptures (3,9 %), déformations coupures (1,5 %) ;

– signalisation - éclairage : 11,9 % dont : état, fixation des feux de croisement (3,5 %), état des clignotants (2,2 %), non fonctionnement d'un ou deux feux stops (2,2 %), non fonctionnement de l'éclairage de la plaque (2,4 %), non fonctionnement des feux de position (2,2 %), état, fixation des feux de route (1,1 %) ;

– pollution (depuis le 1/10/1994) teneur excessive en monoxyde de carbone : 12 %.

#### • Réglementation internationale des véhicules

La réglementation en matière de véhicules est aujourd'hui élaborée dans le cadre de négociations internationales à Genève (règlements 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 et 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



En 1995, plusieurs campagnes de communication, des études, des publications, des actions de relations publiques et de presse ont été conduites dans une cohérence de communication globale, pour un montant de 44 MF.

• **Une campagne radio sur les vitesses excessives (mars/avril).** Dans la continuité des campagnes menées en 1994, l'année 1995 a commencé par une campagne de publicité sur la vitesse excessive. Avec une cinquantaine de messages adaptés à chaque jour, à chaque réseau et à chaque moment de la journée, la campagne s'est appuyée sur le même principe que celui des campagnes sur la ceinture et l'alcool de 1994 : en proximité avec les situations vécues, fondée sur les faits et non sur la morale, associant l'émotion et l'information.

La campagne s'est déroulée du 20 mars au 4 avril 1995 sur toutes les plus grandes stations.

Le post-test a montré son bon impact et une bonne compréhension, notamment pour le cœur de cible (les hommes de moins de 50 ans). 75 % des personnes interrogées l'ont entendue.

En terme d'agrément, les scores sont élevés, puisqu'elle a plu à 90 % des personnes interrogées. 82 % des personnes se sont senties concernées par les messages. Seulement 18 % ont déclaré ne pas se sentir du tout impliquées.

• **Une campagne d'été sur le comportement des conducteurs (juillet-août).** La campagne d'été de la sécurité routière a eu pour thème le comportement humain.

L'objectif de cette campagne était de faire comprendre, qu'en matière de sécurité, le comportement humain reste capital, quel que soit l'apport des progrès techniques.

Deux films (l'airbag ; je freine, j'accélère) ont été diffusés en alternance à la télévision à partir du 15 juillet et jusqu'à la fin août sur les chaînes nationales.

Les résultats du post-test ont montré que la campagne avait été vue par 75 % des personnes interrogées et qu'elle avait plu à 68 % d'entre elles, 71 % souhaitant qu'elle soit à nouveau diffusée.

• **La reprise de la campagne « Fragile » pour favoriser la cohabitation deux-roues/automobiles (septembre/octobre).** Dans le cadre du « Mondial du deux roues », la campagne menée en 1994, sur le thème « Fragile », en partenariat avec les associations de motards et les professionnels du deux roues, a été renouvelée.

• **Une campagne sur l'alcool au volant (septembre et novembre/décembre).** A l'automne, une campagne sur l'alcool au volant a été menée en deux phases :

– du 5 au 20 septembre, pour encadrer la nouvelle mesure d'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,5 g/l de sang, une première phase a été développée autour du slogan « Après deux verres tout s'accélère ».

Ce premier message de la campagne a eu un fort impact : 74 % des personnes interrogées l'ont entendu et il a plu à 85 % d'entre elles.

– du 15 novembre au 5 décembre, une seconde phase a été réalisée pour promouvoir l'autotest d'alcoolémie, autour d'un slogan, « Alcool au volant. Autotestez-vous » et d'un visuel fédérateur.

La campagne a bien fonctionné. 72 % des personnes ont été touchées et, parmi elles, 85 % l'ont appréciée positivement, 93 % ont dit qu'elle se comprenait bien et 82 % souhaitent la voir rediffuser.

• **Le Mondial du deux-roues** (du 27 septembre au 8 octobre 1995). Le stand sécurité routière, cette année, a eu comme thème prioritaire la formation. La présentation des éléments de protection tels qu'une glissière et la mise aux normes d'un passage surélevé, ont permis au public d'appréhender les efforts réalisés pour l'amélioration de la sécurité des motards.

#### • Les études

Outre les pré- et post-tests systématiques des campagnes, une étude de fond a été menée sur les effets des publicités automobiles sur la sécurité routière.

Cette étude réalisée en avril/mai 1995 par la société Gaultier-Gatard avait pour but de connaître les effets des publicités des constructeurs sur la notion de sécurité routière.

Elle montre que la sécurité représente un thème porteur dans l'univers de la conduite automobile. Pour autant, le désir de sécurité est d'abord un désir de protection dans la mesure où l'accident est vécu comme fatal. Les campagnes des constructeurs automobiles, de ce point de vue, rassurent le public.

Dans l'ensemble, l'apport des éléments de sécurité liés au véhicule est plus psychologique que réel, mais, contribuant à un sentiment de sécurité accru, ils peuvent amener certains conducteurs à prendre plus de risques. En revanche, le territoire de la sécurité n'est pas totalement confisqué par les constructeurs. Des attentes existent vis-à-vis de la sécurité routière : on lui demande un discours rationnel (« la sécurité c'est l'affaire de tous » ; « être protégé ne dispense pas de prudence ») mais également de faire naître davantage d'émotion. On lui demande aussi d'assurer l'égalité de tous devant la sécurité, alors que les constructeurs jouent au contraire sur la concurrence. L'Etat doit ainsi gérer cette contradiction majeure d'un automobiliste qui revendique sa responsabilité tout en réclamant une certaine prise en charge.

#### • Les actions techniques

Le bureau des moyens techniques a continué à réaliser, comme les années précédentes, différentes prestations à la demande pour l'ensemble de la direction. La modernisation des moyens, réalisée depuis 1992, a permis de répondre dans de bonnes conditions à la demande, aussi bien en terme de délais que de diversification de l'offre de service (reprographie, illustration, duplication).

Les réalisations les plus identifiables ont été :

- l'annuaire des « Monsieur Moto » ;
- le guide du contrôle technique ;
- la mise à jour du « Qui fait quoi » ;
- les couvertures des cassettes vidéos produites par la direction ;
- les reportages et recherches iconographiques pour la revue de la sécurité routière ;
- la réalisation vidéo des attestations scolaires de sécurité routière pour les classes de 5<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> des collèges ;
- la réalisation vidéo d'une cassette d'auto-formation à la conduite des cyclomoteurs (en collaboration avec le GEMA) ;
- la gestion des fichiers d'adresse ;
- le suivi du service Minitel.

## LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ

### SUR LE RÉSEAU ROUTIER



#### • Contrôle de sécurité des infrastructures

L'année 1994 avait été consacrée à l'évaluation des expériences prototypes réalisées en 1993 et à la mise au point de la poursuite de l'expérimentation. Le comité directeur du projet du 20 décembre 1994 a décidé la mise en œuvre d'expériences pilotes sur le réseau national et les réseaux de collectivités locales volontaires.

L'année 1995 a donc été consacrée à la réalisation d'expériences pilotes sur les sites suivants :

- environ 1 300 km du réseau national (routes et autoroutes) ;
- environ 1 000 km de routes départementales des départements des Bouches-du-Rhône, de l'Eure, du Puy-de-Dôme et de Seine-Maritime ;
- réseau principal des villes de Marseille, Aubagne, Grenoble, Annecy, Brignais, Mérignac, Dunkerque et Metz.

Un comité d'évaluation des expériences pilotes a été mis en place pour formuler des propositions de généralisation du contrôle de sécurité des infrastructures en 1996.

### • 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'usager une information juste au regard des conditions et des règles de circulation. Les actions de remise à niveau de la signalisation ont été poursuivies en 1995 par la réalisation d'opérations pilotes sur le réseau national dans chacune des zones d'actions des CETE. Ces opérations pilotes ont été évaluées pour formuler des propositions de généralisation de la démarche en 1996.

### • Réglementation et normalisation des infrastructures et équipements de la route

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

La DSCR a mis en place des groupes de travail en 1995 pour poursuivre cette démarche sur les thèmes suivants :

- obstacles latéraux le long des routes,
- carrefours giratoires,
- revêtements routiers colorés,
- équipements de la route : signalisation, balisage, dispositifs de retenue.

### • Actions en faveur des deux-roues

- Actions vélos : préparation et diffusion de l'instruction du 2 novembre 1995 relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie ; préparation d'un guide de signalisation des aménagements cyclables pour 1996.

- Actions motos : préparation d'un guide de recommandations sur les aménagements prenant en compte les motos ; développement des actions de mise en conformité des ralentisseurs et des dispositifs de retenue adaptés aux motos.

## LA FORMATION DU CONDUCTEUR



### • Les examens du permis de conduire

- Arrêté du 12 avril 1995 dispensant de l'épreuve théorique générale les titulaires du permis A et AL passant le permis B suivant la filière de la

conduite accompagnée.

- 19 juin 1995 : entrée en vigueur de la réforme du permis moto (arrêté du 26 avril 1995). Cette réforme intervenue à la suite d'une concertation approfondie avec l'ensemble des intéressés a pour conséquence :

- de modifier certains circuits de l'épreuve hors circulation,

- d'imposer de nouvelles obligations pour l'épreuve en circulation,

- d'accorder un caractère éliminatoire à l'interrogation orale.

Elle a pour objectif de renforcer la vérification des connaissances et savoirs indispensables à la sécurité et d'autre part, sans porter atteinte à la technicité de l'examen, de tenir compte des nouvelles populations accédant à la moto.

- Octobre 1995 : expérimentation au centre d'examen de Thiais (Essonne) d'une nouvelle méthode de passation de l'examen théorique (CDI).

- 31 octobre 1995 : réunion de concertation avec le monde de la moto (usagers, formateurs, constructeurs et importateurs) sur l'adaptation de la 2<sup>e</sup> directive européenne sur le permis de conduire prévue le 1<sup>er</sup> juillet 1996.

- Circulaire du 2 novembre 1995 : interdiction de la présence de moniteurs dans les salles d'examens théoriques.

### • Formation à la conduite

- Circulaire du 24 avril 1995 : acceptation des simulateurs homologués comme éléments de formation initiale.

- 15-16 juin 1995 : colloque européen sur la formation des jeunes conducteurs. Madame Anne-Marie IDRAC, secrétaire d'Etat aux Transports, expose la politique de formation pour les années à venir.

Un projet de réforme d'accès à la profession d'exploitant d'établissement d'enseignement de la conduite est examiné successivement par le Conseil supérieur de la Profession (CSECAOP) le 11 juillet et par le groupe interministériel permanent de sécurité routière (GIPSR) le 21 septembre.

### Divers :

- Avril 1995 : renforcement de l'inspection nationale du permis de conduire. Cette mesure s'inscrit dans le contexte d'amélioration de la déontologie du corps des inspecteurs du permis de conduire.

- Circulaire du 17 septembre 1995 : assouplissement des modalités d'échange des permis de conduire de l'Union Européenne contre des permis français.

## LA POLITIQUE LOCALE

## DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



L'année 1994 avait été marquée par la réalisation du document général d'orientations à 3 ans (1995, 1996, 1997) et la déconcentration au niveau de chaque département de l'approbation du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR) et des crédits correspondants.

Le PDASR 1995 avait été élaboré à partir des orientations du document général d'orientations et des priorités affichées depuis plusieurs années au plan national (jeunes, modération de la vitesse, motards, entreprises).

Le partenariat avec le secteur des entreprises s'est développé en 1995, notamment avec les caisses régionales d'assurance maladie.

Dans le cadre de la convention Etat-Assurances, le partenariat local s'est mis en place partiellement, et de manière progressive au cours de l'année. Des correspondants ont été identifiés notamment auprès des Mutuelles d'Assurances, avec GROU-PAMA et quelques sociétés d'assurances, et certains d'entre-eux sont devenus inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR). Des cofinancements pour des actions locales ont pu être dégagés dans quelques départements, mais sont restés trop limités.

Les deux campagnes de communication lancées pour l'abaissement à 0,5 g/l de sang du seuil d'alcoolémie ont été fortement relayées dans les départements ; les actions engagées sont très diverses : campagnes d'information avec les discothèques, clubs sportifs, lycées..., et distribution d'éthylotests pour inciter les usagers à l'autotest.

En ce qui concerne le programme REAGIR, le recrutement des IDSR s'est diversifié en 1995 et a permis d'intégrer des représentants du milieu professionnel (CRAM, entreprises) et des sociétés d'assurances (MACIF, MAAF, MAIF, GROU-PAMA, UAP notamment). Par ailleurs tous les départements ont lancé des enquêtes sur les accidents mortels impliquant un motocycliste, dans lesquelles se sont impliqués les « Monsieur Moto » et associations de motards. Une exploitation de ces enquêtes sera réalisée en 1996.

1995 a aussi été marquée par un renforcement de l'animation du réseau sécurité routière :

- formation initiale d'une semaine pour vingt-deux coordinateurs sécurité routière de préfecture ;
- mise en place de quinze vidéothèques régionales pouvant effectuer des prêts et copies des vidéos les plus pertinents ;
- organisation de sept réunions inter-régionales de deux jours regroupant sur le thème de la prévention en milieu professionnel, les coordinateurs sécurité routière et les chargés de mission ;
- lancement d'une formation de vingt-deux nouveaux chargés de mission pour renforcer le réseau actuel.

Les orientations pour 1996 se situent dans la continuité des orientations mises en œuvre en 1995 :

- le PDASR 1996 devra être élaboré dans le cadre du document général d'orientations établi en 1994 pour les années 1995, 1996, 1997. Les priorités nationales restent identiques. Il convient d'y ajouter le thème sur l'alcool ;

- REAGIR doit continuer à s'élargir vers de nouveaux partenaires et l'effort doit être poursuivi sur la qualité des enquêtes. En 1996, chaque collège technique REAGIR élaborera son programme d'actions.

## LE PARTENARIAT



### • Sécurité routière et monde du travail

- En application de la décision du CISR du 17 décembre 1993 désignant l'entreprise comme un axe prioritaire de l'action de l'Etat, le gouvernement a engagé avec les assurances une démarche partenariale en matière de prévention.

Dans le cadre de ce partenariat, la DSCR a défini avec ses partenaires les modalités de mise en œuvre de son action vers le milieu professionnel. Cette action comporte trois étapes :

- formation des réseaux de l'assurance et des caisses régionales d'assurance maladie ;
- définition d'une démarche méthodologique de prise en compte du risque routier par les entreprises ;
- contrôle de la qualité des prestations offertes par les consultants et bureaux d'études intervenant dans ce domaine.

- Cinq nouvelles chartes de sécurité routière ont été signées avec les entreprises suivantes : Esso, Europcar Lease (location longue durée), VIA GTI (transports urbains), GRAS SAVOYE (courtage d'assurances), LEASE PLAN FRANCE (location longue durée).

Elles prévoient pour chacune d'entre elles la mise en œuvre d'un programme d'actions visant à diminuer durablement le nombre et la gravité des accidents de la circulation liés au travail et à développer dans ces entreprises une véritable culture sécurité routière.

En outre, la compagnie Continent Assurances, avec laquelle une charte avait été conclue en 1993, a présenté cette année les premiers résultats de vingt-trois entreprises ayant réalisé un programme de maîtrise de leur risque routier ; le nombre et la gravité des accidents de ces entreprises ont diminué de 28 %. Le renouvellement de cette charte interviendra début 1996.

- Un module de sensibilisation aux enjeux de sécurité routière en milieu professionnel a été produit. Il a concerné les agents généraux d'AXA Assurances. Son but est de donner à ces agents les outils et les supports nécessaires pour sensibiliser et informer les chefs d'entreprise. Cette action sera renforcée en 1996.

- Le partenariat avec France-Routes a été reconduit pour la quatrième année consécutive dans le but de

développer différentes actions de communication en direction des chauffeurs routiers et de leurs employeurs.

• **Relations avec les associations**

En 1995, la DSCR a subventionné treize associations pour un montant total de 1,724 million de francs pour des actions de communication, de formation et d'éducation en matière de sécurité routière.

Outre la sensibilisation générale à la sécurité routière, deux thèmes ressortent plus particulièrement de ces programmes : l'aide aux familles de victimes et le « deux-roues », notamment dans le cadre du Mondial du deux-roues qui s'est tenu cette année.

• **Programme interministériel d'insertion des jeunes en difficulté par l'éducation à la sécurité routière et la formation à la conduite**

En 1995, 175 sites dans 79 départements ont mené une action de formation à la conduite en direction

de jeunes en difficulté soutenue financièrement par le Fonds Social Européen pour un montant total de 6,3 millions de francs. 3 500 jeunes sont inscrits dans ce dispositif et sont en cours de formation.

L'objectif d'insertion professionnelle des jeunes bénéficiaires, ainsi que la présence de cofinancements publics locaux ou nationaux, sont les deux conditions pour qu'un opérateur obtienne le soutien financier du FSE.

Une directive d'emploi précisant les critères d'attribution pour 1996 et le contenu des dossiers à présenter a été rédigée en étroite liaison avec la mission française du FSE et sera diffusée aux préfets prochainement.

Des bilans seront demandés aux opérateurs (réussite au permis de conduire et entrée dans la vie active) dans le but de réaliser une évaluation nationale.

## TENDANCES GÉNÉRALES

I – LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	ANNÉE 1994	ANNÉE 1995	CARACTÉRISTIQUES 1995/1994
Circulation	↗	↗	En augmentation.
Accidents corporels	☺	☹	Globalement en légère hausse. Fortes augmentations en mars et mai. Forte diminution en janvier.
Tués	☺	☺	Globalement en baisse. Fortes diminutions en septembre et décembre mais très forte augmentation en mars.
Blessés	☺	☹	Globalement en légère hausse. Fortes augmentations en février et mars. Forte diminution en janvier.
Gravité	☺	☺	En diminution.

II – LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1994	ANNÉE 1995	CARACTÉRISTIQUES 1995/1994
Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme	☹	☹	En hausse sur les routes nationales et départementales ainsi qu'en traversées de petites agglomérations. En baisse sur les autoroutes et en traversées d'agglomérations de plus de 20 000 habitants.
Vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	☹	☺	En baisse sur tous les réseaux sauf sur les voies d'entrées/sorties d'agglomérations.
Port de la ceinture de sécurité aux places avant	☺	☺	En hausse sur les voies rapides, stable sur les autres réseaux de rase campagne. En hausse en agglomération.

III – CONTRÔLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1994	ANNÉE 1995	CARACTÉRISTIQUES 1995/1994
Heures de contrôle consacrées à la vitesse	☺	☹	En diminution.
Dépistages de l'alcoolémie	☺	☺	En augmentation.

## BILAN 1995 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 (%)	
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
1995	132 949	+ 0,2	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33

Le bilan en tués est le meilleur jamais enregistré sur la période considérée. Il faut remonter en 1954, date à laquelle n'étaient pris en compte que les tués dans les trois jours après l'accident, pour trouver un meilleur résultat.

### En 1995, par rapport à 1994

Si l'on considère les résultats par service de surveillance, on assiste, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, à des diminutions des nombres d'accidents corporels (- 0,8 %), de tués (- 1,6 %) et de blessés graves (- 2,3 %) mais à une augmentation du nombre de blessés légers (+ 0,3 %) avec une légère diminution de la gravité des accidents. Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les nombres d'accidents corporels et de blessés augmentent légèrement (respectivement + 0,8 % et + 1,8 %) mais les nombres de tués et de blessés graves diminuent (respectivement de 0,9 % et 4,7 %), générant ainsi une diminution de la gravité des accidents.

La circulation, sur le seul Réseau National, a augmenté de 3,0 % et la consommation de carburants de 0,7 %.

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les automobilistes sont en légère baisse (1 km/h) sur les autoroutes et dans les traversées d'agglomérations moyennes. Elles augmentent légèrement (1 km/h) sur les routes départementales, les routes nationales ainsi que dans les traversées de petites agglomérations.

### 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 sont en baisse sur tous les réseaux de 2 à 4 km/h, sauf sur les voies d'entrées/sorties d'agglomérations moyennes (+ 2 km/h).

### **Vitesses de jour des poids lourds**

Globalement, en 1995 par rapport à 1994, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu et l'on peut conclure à une certaine stabilité sauf dans certains cas (augmentation de la vitesse des 4 essieux sur les routes nationales et départementales, diminution de la vitesse des trois essieux sur les autoroutes par exemple).

### **Vitesses de jour des motocyclettes**

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont stables sur tous les réseaux avec une baisse significative sur les autoroutes de dégagement. Dans tous les cas (sauf sur autoroutes de liaison) la vitesse moyenne se situe au dessus de la vitesse limite réglementaire.

### **Ceinture**

Le taux de port de la ceinture de sécurité est en hausse sur les réseaux rapides, stable sur les autres réseaux de rase campagne et en hausse en agglomération (+ 3 points à Lille, + 4 points à Nantes, Lyon, Toulouse et Paris).

### **Contrôles - Sanctions**

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la surveillance de la vitesse par les forces de l'ordre a diminué (- 5,9 %) ainsi que le nombre d'infractions constatées (- 0,4 %). Le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité est en forte diminution (- 12,0 %). En revanche, le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie a augmenté de 6,2 % pendant que le nombre de dépistages positifs augmentait de 7,6 %.

### **Usagers**

La répartition des victimes par catégories d'usagers montre une diminution du nombre de tués pour la plupart des catégories, sauf pour les cyclistes (+ 16,5 %) et les usagers de poids lourds (+ 4,9 %).

Le nombre de blessés diminue pour les piétons et les « quatre-roues » mais augmente pour toutes les catégories de « deux-roues » (+ 1,2 % pour les motocyclistes, + 3,4 % pour les cyclistes et + 7,0 % pour les cyclomotoristes).

### **Classes d'âges**

Le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âges, en particulier pour les personnes âgées de 65 ans et plus (- 5,9 %) mais augmente pour les 25-44 ans (+ 2,4 %). Le nombre de blessés diminue pour les moins de 15 ans (- 1,5 %) et les 25-44 ans (- 0,3 %) mais augmente pour toutes les autres classes.

### **Réseaux**

C'est sur les routes nationales et les routes départementales que les résultats ont été les plus favorables avec une diminution de tous les indicateurs d'insécurité. En revanche, ils sont quasiment tous en augmentation sur les autoroutes de dégagement ainsi que sur les voies communales (sauf le nombre de blessés graves sur ce dernier réseau). Sur les autoroutes de liaison, l'augmentation du nombre d'accidents corporels s'accompagne d'une diminution du nombre de victimes.

### **Milieu urbain/rase campagne**

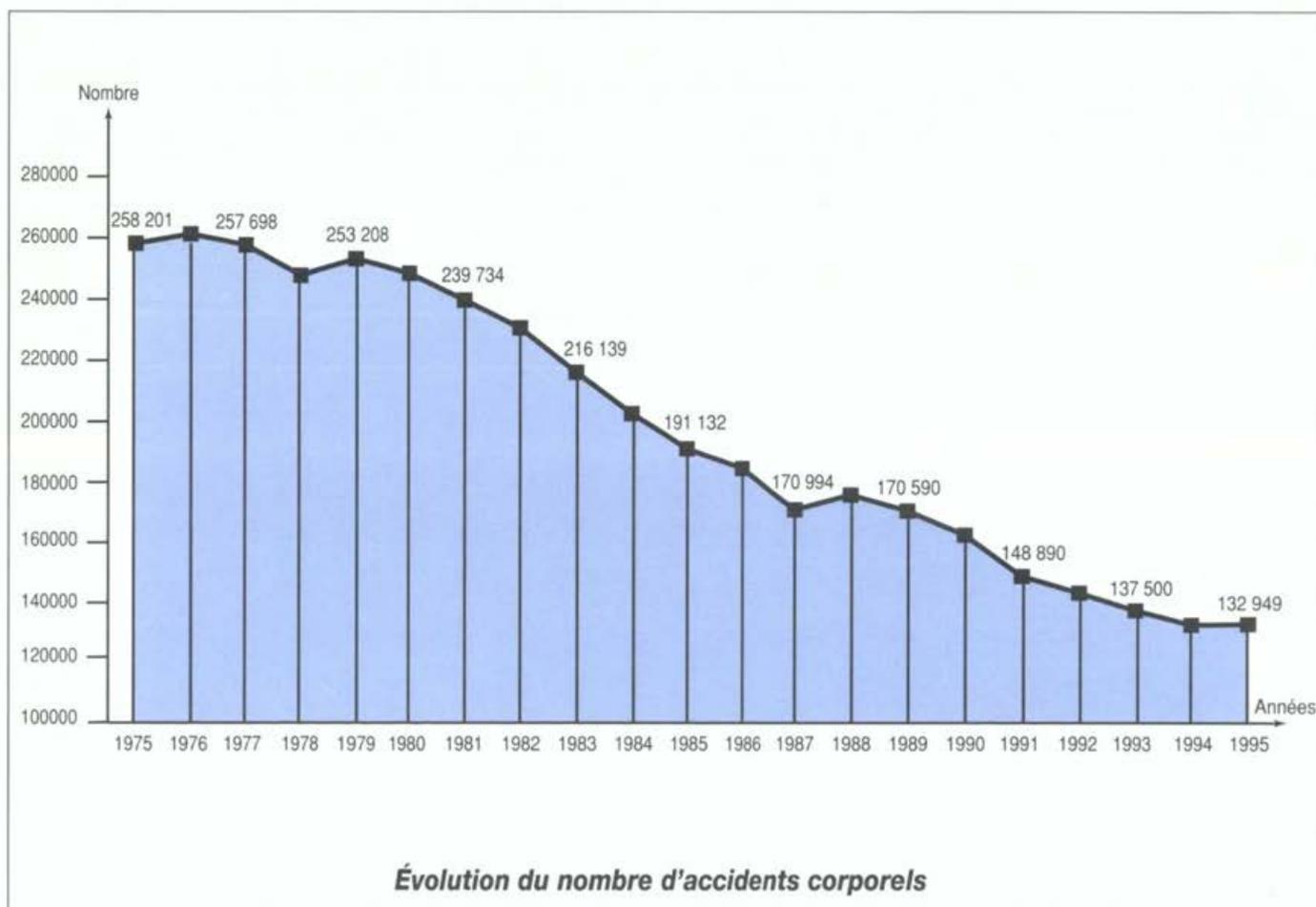
On assiste en milieu urbain à des augmentations faibles et homogènes des nombres d'accidents corporels (+ 0,5 %), de tués (+ 0,4 %) et du nombre total de blessés (+ 0,7 %). Seul le nombre de blessés graves diminue (- 3,2%). En rase campagne, les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont faibles et du même ordre (respectivement - 0,5 % et - 0,4 %) et le nombre de tués enregistre une baisse un peu plus marquée (- 2,3 %). En revanche, le nombre de blessés légers augmente très légèrement (+ 0,8 %).

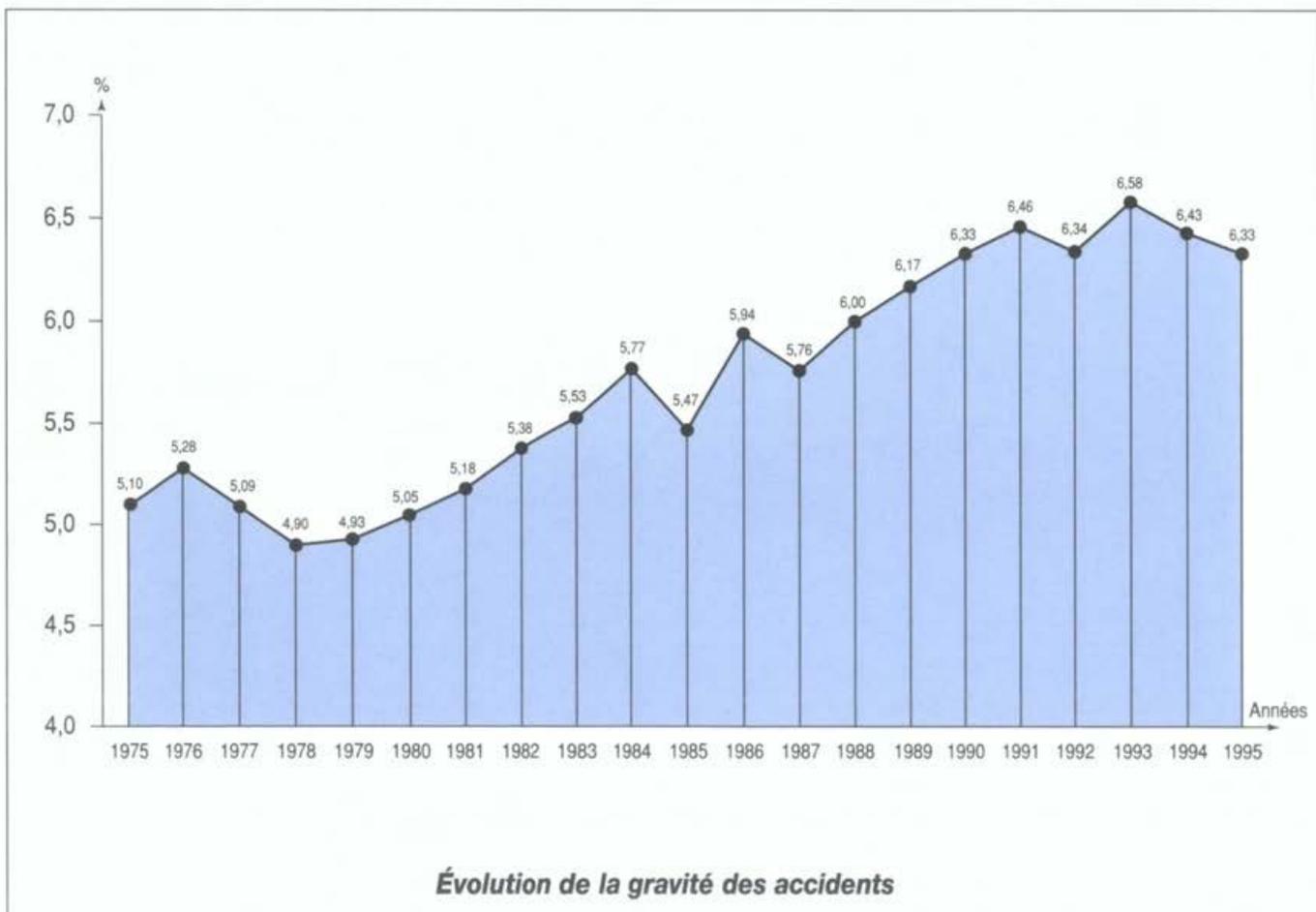
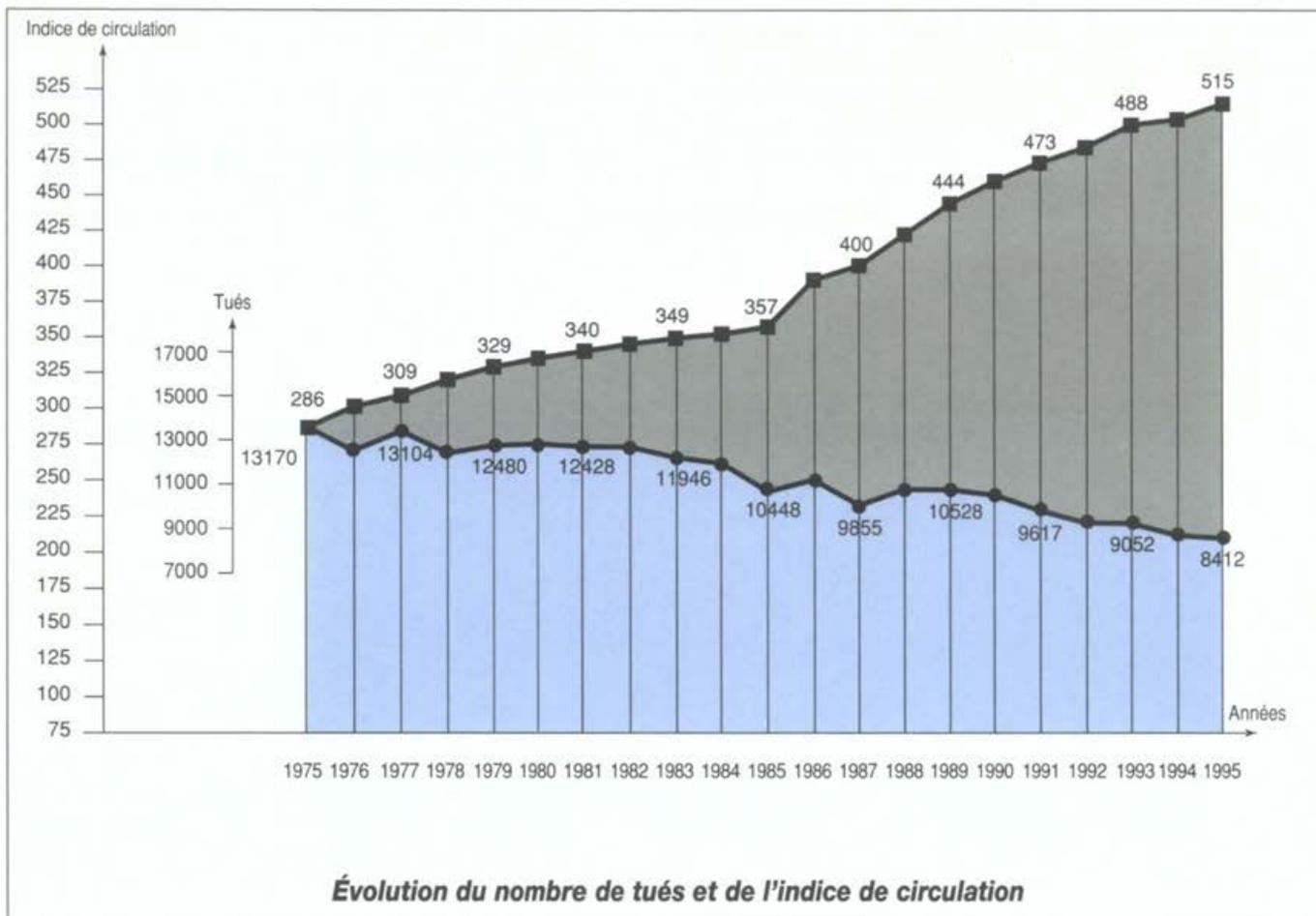
## Départements

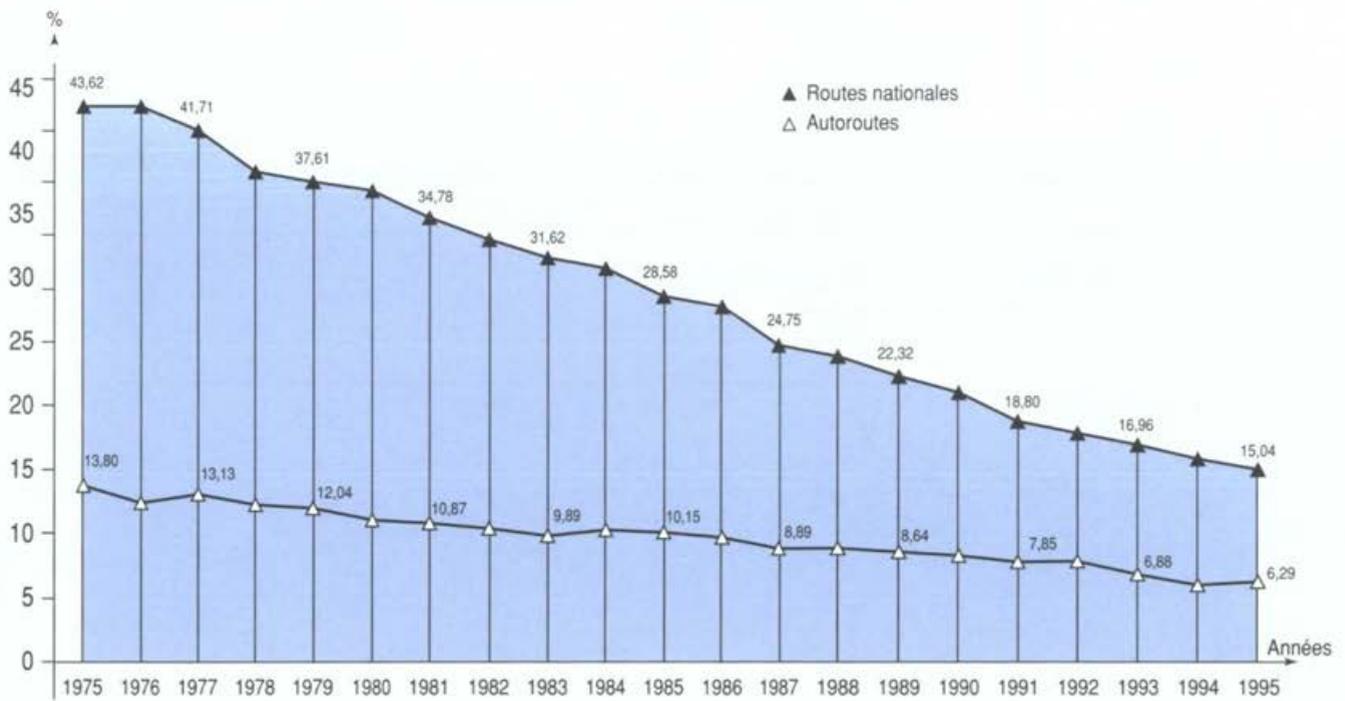
L'Aude (11), la Creuse (23) et la Haute-Saône (70) sont les trois départements français pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1995 est la plus marquée (baisse >20 %). De 1993 à 1994, la tendance pour ces départements était plutôt à la stabilité. La Corse-du-Sud (2A) et la Haute-Loire (43) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (>10 %). L'augmentation du nombre de tués y est également non négligeable alors que ces départements connaissaient plutôt une amélioration de leur situation en 1994.

## Régions

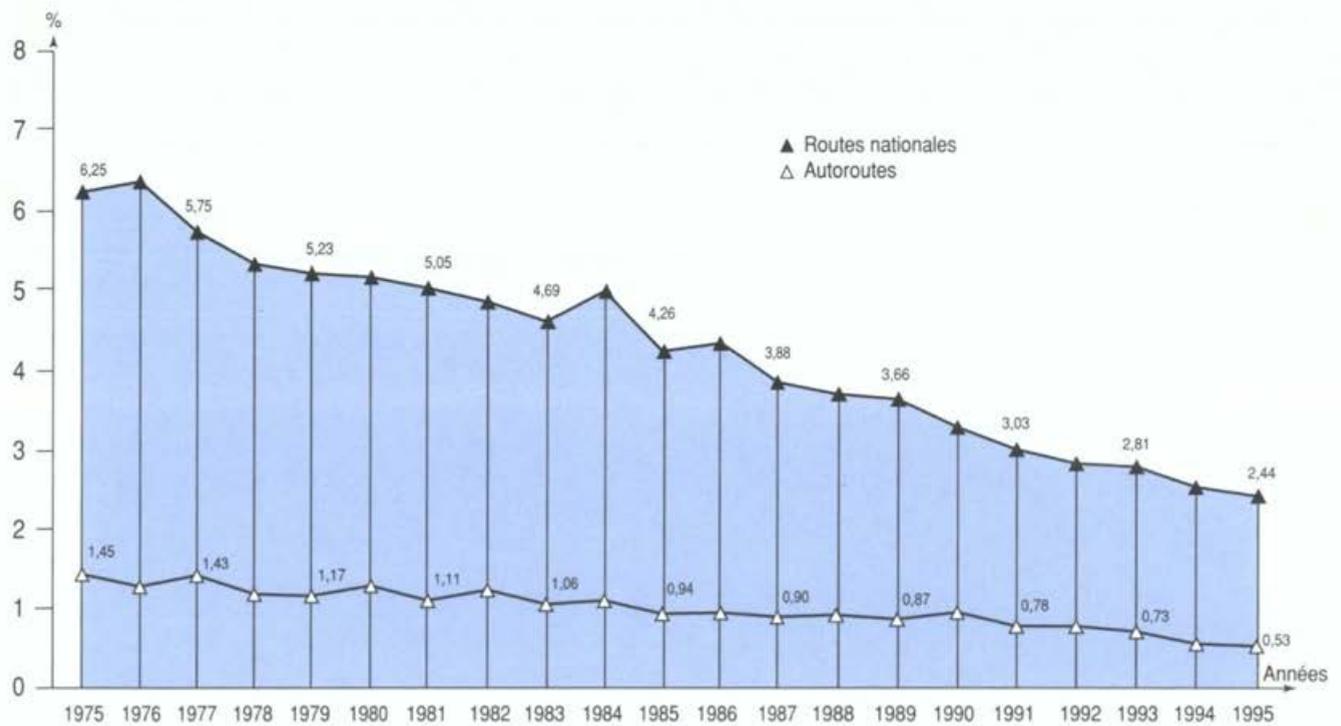
Rhône-Alpes, Corse, Ile-de-France et Bourgogne sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement plus mauvaise que celle de la France. Ces dégradations ne sont cependant pas très prononcées. Pour la région Rhône-Alpes, cette tendance était déjà amorcée en 1994. Les régions de Haute et Basse-Normandie, ainsi que la Franche-Comté, se démarquent par de bons résultats avec une baisse de plus de 5 % du nombre d'accidents.







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



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

## BILAN 1995/1994 - GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	10 251	- 9,2	686	+ 0,6	2 910	10 743	13 653	- 11,1	6,69
Février	9 754	+ 4,7	571	- 0,3	2 782	10 489	13 271	+ 5,7	5,85
Mars	10 826	+ 5,9	652	+ 17,5	3 111	11 407	14 518	+ 8,1	6,02
Avril	10 079	- 4,3	657	+ 5,6	3 056	10 916	13 972	- 4,5	6,52
1 <sup>er</sup> quadrimestre	40 910	- 1,1	2 566	+ 5,5	11 859	43 555	55 414	- 1,0	6,27
Mai	11 540	+ 6,0	662	- 6,8	3 497	12 361	15 858	+ 6,4	5,74
Juin	11 905	+ 0,6	745	+ 5,4	3 526	12 435	15 961	+ 1,7	6,26
Juillet	11 650	+ 1,2	843	+ 3,9	3 885	12 590	16 475	+ 1,9	7,24
Août	10 458	+ 3,0	749	- 2,5	3 554	11 504	15 058	+ 1,8	7,16
2 <sup>e</sup> quadrimestre	45 553	+ 2,6	2 999	+ 0,1	14 462	48 890	63 352	+ 2,9	6,58
Septembre	11 352	- 0,5	663	- 10,4	3 232	12 094	15 326	- 1,4	5,84
Octobre	12 231	- 2,8	752	- 4,1	3 389	12 828	16 217	- 4,2	6,15
Novembre	11 203	+ 0,7	702	- 6,8	3 050	11 727	14 777	- 0,3	6,27
Décembre	11 700	- 1,3	730	- 11,8	3 265	13 052	16 317	+ 1,8	6,24
3 <sup>e</sup> quadrimestre	46 486	- 1,0	2 847	- 8,3	12 936	49 701	62 637	- 1,1	6,12
Année 1995	132 949	+ 0,2	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33

Les bilans mensuels ont été généralement contrastés. Trois mois ont connu des résultats défavorables quel que soit l'indicateur retenu : juin, juillet et particulièrement mars avec + 5,9 % d'accidents corporels, + 17,5 % de tués et + 8,1 % de blessés.

Seuls deux mois ont été favorables : septembre et octobre avec une diminution de tous les indicateurs.

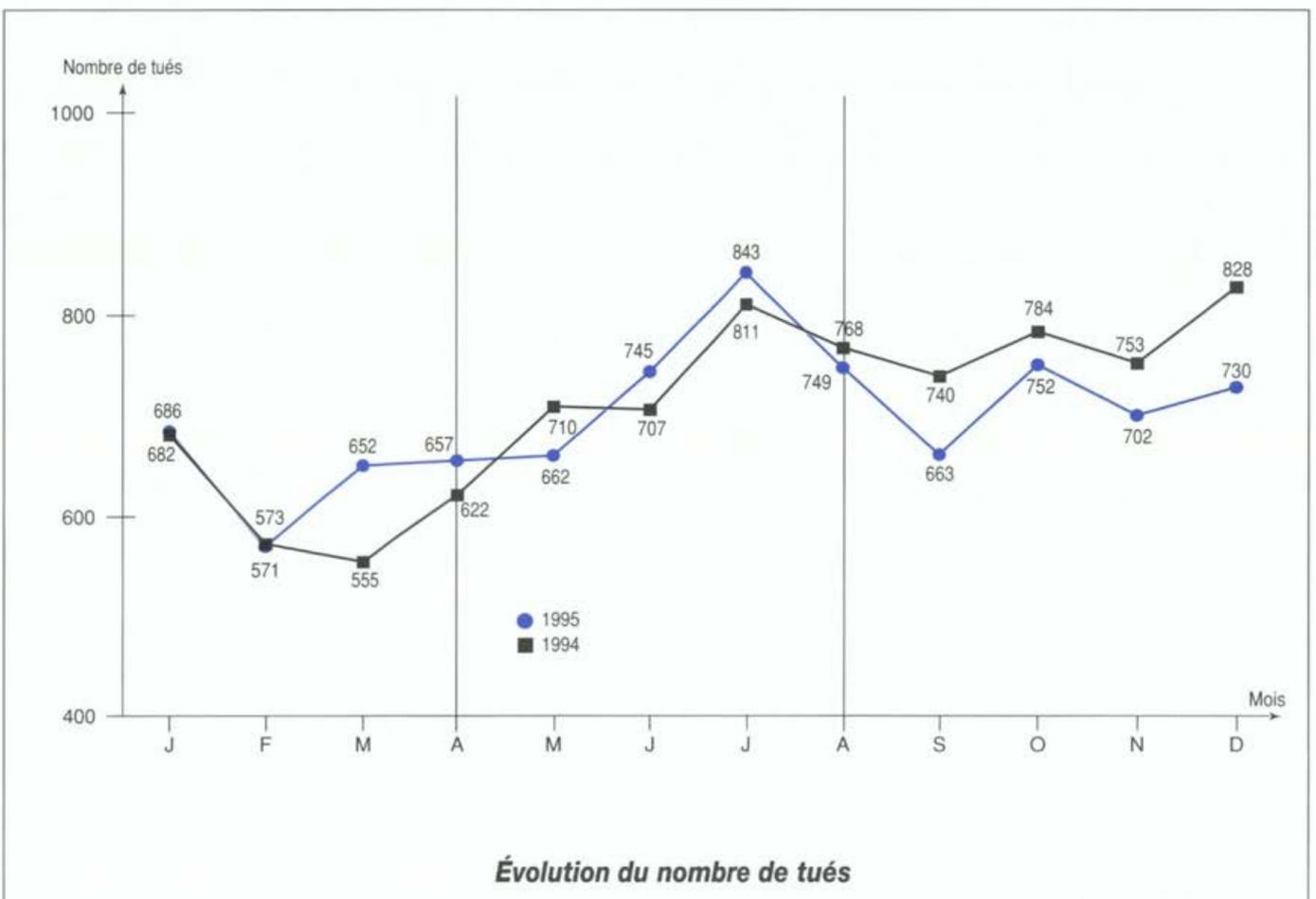
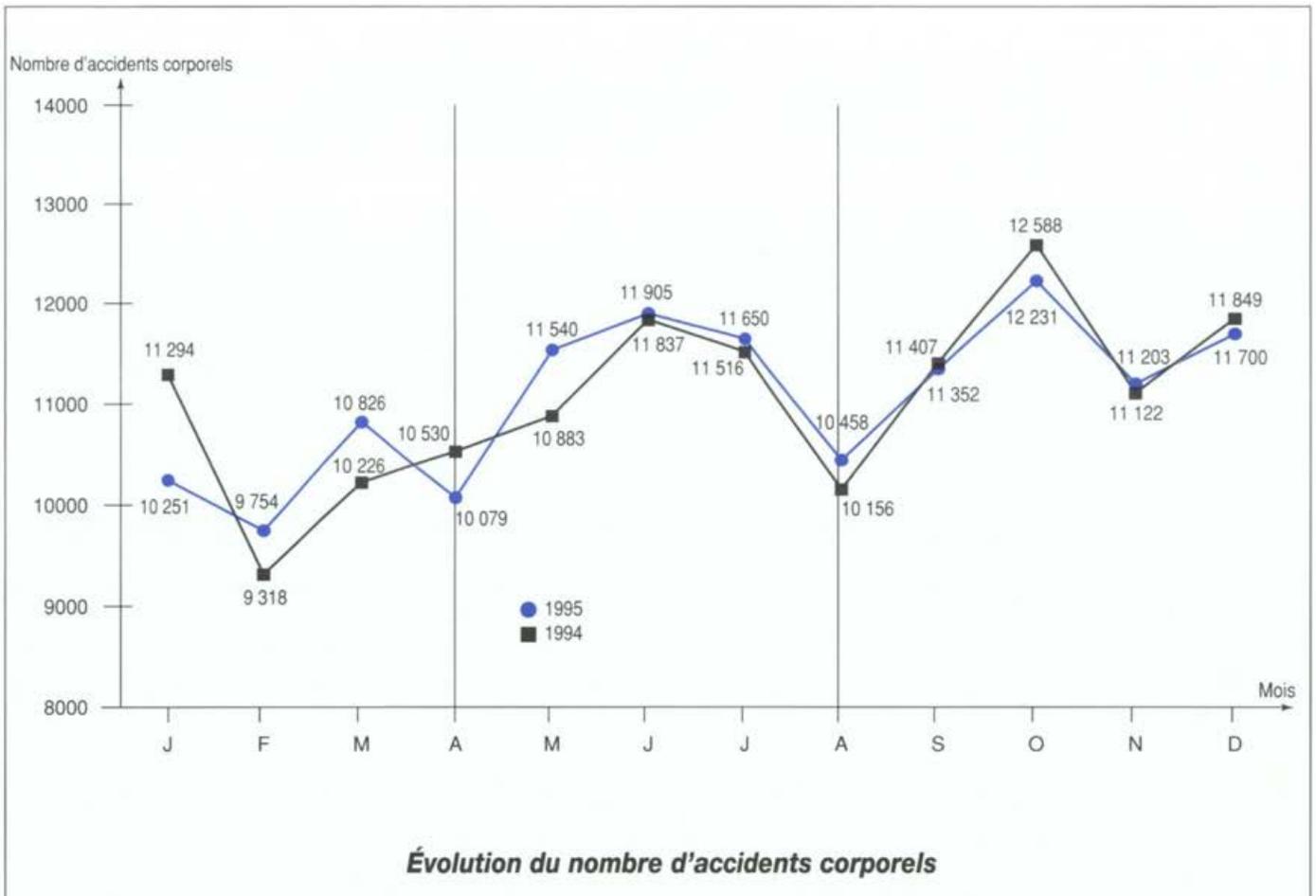
Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels a enregistré sept mois de hausse supérieure à la moyenne (+ 0,2 %), dont quatre mois consécutifs, tout au long du 2<sup>e</sup> quadrimestre. On trouve les plus fortes augmentations en mai (+ 6,0 %) et en mars (+ 5,9 %). Il a toutefois fortement diminué en janvier (- 9,2 %) ;

- le nombre de tués, globalement en baisse de 1,4 %, a connu trois mois forts : mars avec une augmentation de 17,5 %, septembre et décembre avec des diminutions respectives de 10,4 % et 11,8 % ;

- le nombre de blessés, en très légère augmentation en moyenne sur l'année (+ 0,3 %), a connu de fortes augmentations en mars (+ 8,1 %) et en février (+ 5,9 %) mais aussi une forte diminution en janvier (- 11,1 %). Tout comme le nombre d'accidents corporels, il a connu, lui aussi, quatre mois consécutifs de hausse au cours du 2<sup>e</sup> quadrimestre ;

- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,33 sur l'année, a atteint ses valeurs les plus élevées en juillet (7,24) et août (7,16) et les plus basses en février (5,85), septembre (5,84) et mai (5,74).



## BILAN 1995 COMPARÉ AU BILAN 1994 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

### 1. Bilan global

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1995	132 949	8 412	39 257	142 146	181 403	6,33
Année 1994	132 726	8 533	40 521	140 311	180 832	6,43
Différence	+ 223	- 121	- 1 264	+ 1 835	+ 571	- 0,10
Pourcentage	+ 0,2 %	- 1,4 %	- 3,1 %	+ 1,3 %	+ 0,3 %	

### 2. Bilan Gendarmerie nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1995	49 966	6 279	25 449	48 741	74 190	12,57
Année 1994	50 373	6 381	26 036	48 600	74 636	12,67
Différence	- 407	- 102	- 587	+ 141	- 446	- 0,10
Pourcentage	- 0,8 %	- 1,6 %	- 2,3 %	+ 0,3 %	- 0,6 %	

### 3. Bilan Police nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1995	82 983	2 133	13 808	93 405	107 213	2,57
Année 1994	82 353	2 152	14 485	91 711	106 196	2,61
Différence	+ 630	- 19	- 677	+ 1 694	+ 1 017	- 0,04
Pourcentage	+ 0,8 %	- 0,9 %	- 4,7 %	+ 1,8 %	+ 1,0 %	

En 1995, par rapport à 1994, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, tous les indicateurs (à l'exception du nombre de blessés légers qui augmente de 0,3 %) sont en diminution, de façon assez faible pour les nombres d'accidents corporels (- 0,8 %) et de blessés (- 0,6 %) et légèrement plus marquée pour le nombre de tués (- 1,6 %) entraînant une légère diminution de la gravité des accidents (- 0,10 point).

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les nombres d'accidents corporels et de blessés augmentent légèrement (respectivement + 0,8 % et + 1,8 %) mais les nombres de tués et de blessés graves diminuent (respectivement de 0,9 % et 4,7 %), générant ainsi une très légère diminution de la gravité des accidents (- 0,04 point).

## PARC EN CIRCULATION

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

QUATRE ROUES	1991	1992	1993	1994	1995
Voitures particulières	23 810	24 020	24 385	24 900	ND
Véhicules utilitaires	4 763	4 781	4 814	4 881	ND
Tracteurs routiers	187	190	175	181	ND
Autocars – Autobus	76	76	76	78	ND

ND : non disponible.

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

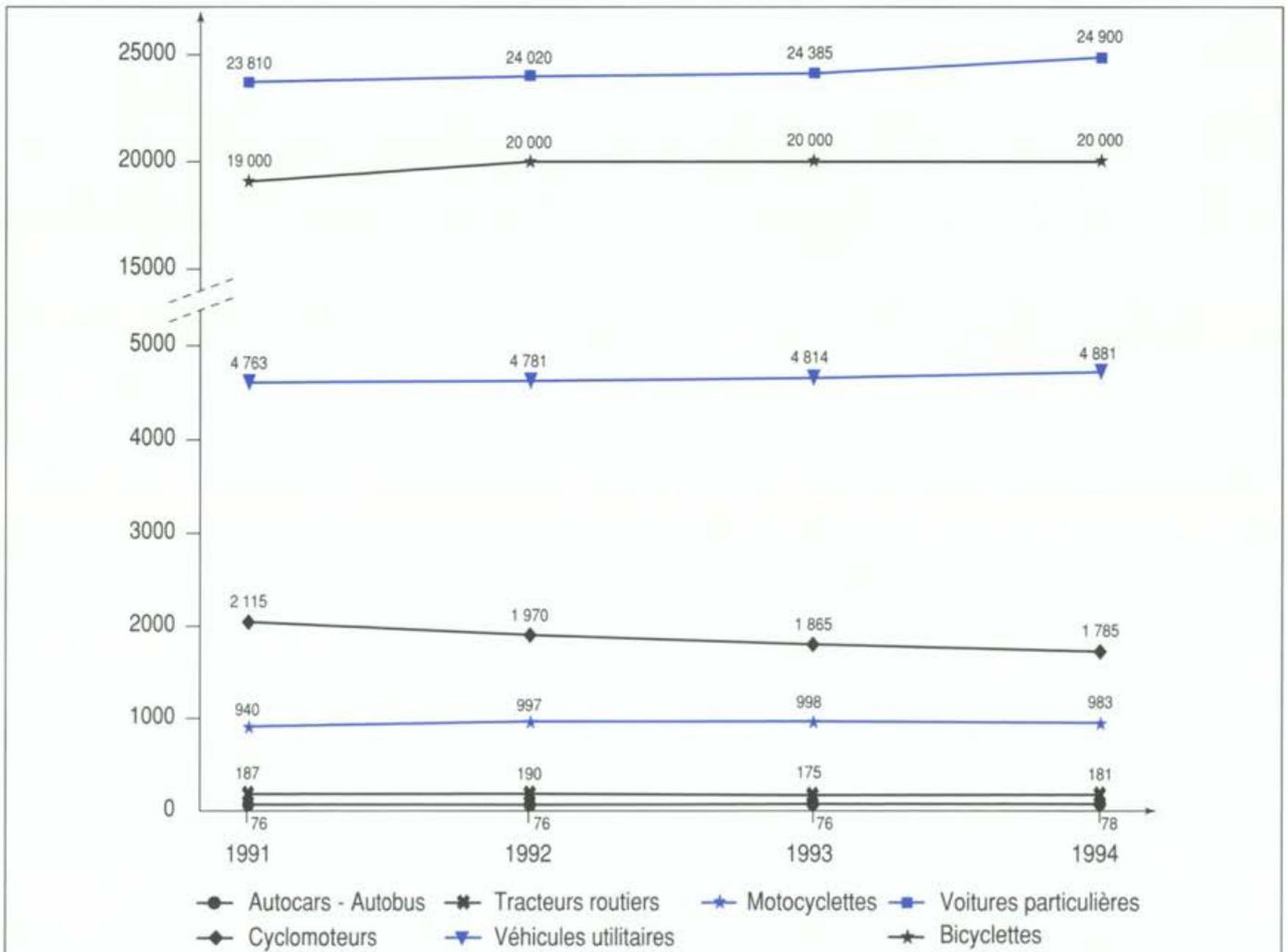
DEUX ROUES	1991	1992	1993	1994	1995
Bicyclettes*	19 000	20 000	20 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	2 115	1 970	1 865	1 785	ND
Motocyclettes	940	997	998	983	ND

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 ». En revanche, le parc de cyclomoteurs ne cesse de diminuer et le parc de motocyclettes diminue, pour la première fois, en 1994.



## PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

### Nombre de permis de conduire délivrés

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Permis AT	462	420	273	254	285	397
Permis AL	20 503	19 824	14 423	10 507	9 004	7 505
Permis A	94 997	101 597	114 973	97 131	102 703	107 706
Permis B + BA	799 088	830 645	822 638	818 586	802 596	760 087
Permis CL + C*	15 596	18 772	25 924	26 926	23 971	21 586
Permis C + EC*	28 284	24 011	15 631	16 063	14 103	12 672
Permis D	10 984	11 452	7 189	7 659	6 821	5 741
<b>Total</b>	<b>971 601</b>	<b>1 006 721</b>	<b>1 001 051</b>	<b>977 126</b>	<b>959 483</b>	<b>915 694</b>

\* Au 01/07/1990.

#### Définition des permis :

- AT : tricycles et quadricycles à moteur.
- AL : depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm<sup>3</sup> et moins.
- A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm<sup>3</sup>.
- 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 1995 représente la plus forte baisse de la période concernée.

Entre 1995 et 1994, seules deux catégories de permis de conduire enregistrent une progression :

- le permis AT (+ 39,3 %),
- le permis A (+ 4,9 %).

## ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

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

1995/1994	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	+ 5,7 %	0,0 %	+ 2,7 %
Février	+ 3,9 %	+ 1,3 %	+ 2,6 %
Mars	+ 6,4 %	+ 0,3 %	+ 3,3 %
Avril	+ 6,5 %	+ 2,0 %	+ 4,3 %
Mai	+ 3,2 %	+ 0,6 %	+ 1,8 %
Juin	+ 7,7 %	+ 4,3 %	+ 5,9 %
Juillet	+ 2,5 %	+ 1,6 %	+ 2,0 %
Août	+ 1,3 %	+ 1,0 %	+ 1,2 %
Septembre	+ 3,5 %	+ 1,5 %	+ 2,5 %
Octobre	+ 6,6 %	+ 2,7 %	+ 4,6 %
Novembre	+ 3,9 %	+ 0,5 %	+ 2,2 %
Décembre	+ 7,5 %	+ 0,5 %	+ 3,9 %
<b>Total</b>	<b>+ 4,7 %</b>	<b>+ 1,4 %</b>	<b>+ 3,0 %</b>

### 2. La consommation de carburants

1995/1994	SUPERCARBURANT + ESSENCE	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	- 1,8 %	+ 10,9 %	+ 5,0 %
Février	- 6,0 %	+ 7,2 %	+ 1,2 %
Mars	- 4,0 %	+ 8,0 %	+ 2,5 %
Avril	- 5,9 %	+ 1,7 %	- 1,8 %
Mai	- 3,9 %	+ 6,5 %	+ 1,6 %
Juin	- 2,7 %	+ 5,3 %	+ 1,6 %
Juillet	- 5,2 %	+ 5,2 %	+ 0,1 %
Août	- 7,7 %	+ 3,2 %	- 2,3 %
Septembre	- 7,5 %	+ 2,0 %	- 2,3 %
Octobre	- 2,9 %	+ 6,9 %	+ 2,5 %
Novembre	- 4,0 %	+ 5,6 %	+ 1,4 %
Décembre	- 2,9 %	+ 2,1 %	- 0,1 %
<b>Total</b>	<b>- 4,6 %</b>	<b>+ 5,4 %</b>	<b>+ 0,7 %</b>

- En 1995, par rapport à 1994, la circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 3,0 %, augmentation légèrement inférieure à celle enregistrée en 1994 (+ 3,5 % par rapport à 1993) et 1993 (+ 3,3 % par rapport à 1992). Cette augmentation provient essentiellement du réseau autoroutier.

- La consommation de carburants est globalement en augmentation de 0,7 %. Cette légère hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de

gazole (+ 5,4 %) puisque l'on enregistre même une diminution de la consommation d'essence et de supercarburant (- 4,6 %). 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 1995 marque la poursuite de la mise en œuvre des décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 décembre 1993.

### 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<sup>e</sup>.

Le brevet de sécurité routière sera exigé à partir du 1<sup>er</sup> 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, période 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<sup>e</sup>.

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.

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 ?

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

Depuis le 15 septembre 1995 (décret du 29 août 1995), le taux contraventionnel a été abaissé de 0,7 g/l à 0,5 g/l. Cette contravention n'entraîne plus de suspension du permis de conduire et le retrait de points a été abaissé de 4 à 3.

Les infractions caractérisant la conduite en état alcoolique sont :

- la contravention de 4<sup>e</sup> classe pour tout taux égal ou supérieur à 0,5 g/l, sans atteindre 0,8 g/l ;
- le délit pour tout taux égal ou supérieur à 0,8 g/l.

Rappel : par décret du 5 juillet 1994 :

- le contrôle technique des voitures particulières de plus de 4 ans est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995 ;
- la périodicité des visites à 2 ans est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996, on passe de 15 à 31 points de contrôle soumis à obligation de réparation sur les 52 points contrôlés relatifs à la sécurité et à la protection de l'environnement (décret du 4 octobre 1995).

- La première mesure, entrée en vigueur en mars 1994, concerne par session environ 700 000 élèves.

• En ce qui concerne le Brevet de Sécurité Routière (BSR) on retiendra - les deux Assemblées ayant adopté la loi dans les mêmes termes - que :

- la mise en œuvre progressive du BSR pourra commencer dès parution du décret et de l'arrêté en définissant les modalités prévues au cours du 1<sup>er</sup> semestre 1996 ;
- dans un premier temps, seule l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière de 5<sup>e</sup> sera exigée ;
- la session pratique sera organisée au cours de l'année suivante.

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 »).

La prochaine étude est prévue en 1997.

## 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 5 mai 1994).

- De nouvelles dispositions pour les conducteurs issus de la « conduite accompagnée » sont à l'étude.

Le texte visant la création d'un délit pour grand excès de vitesse a été retiré par le gouvernement. Ce retrait, fondé sur la difficulté de prouver l'intention délictuelle en matière de vitesse routière, n'exclut en rien la possibilité de poursuivre l'auteur d'un grand excès de vitesse. La poursuite s'exercera en l'occurrence à travers l'application du délit de mise en danger de la vie d'autrui créé par l'article 223-1 du nouveau Code Pénal.

Les modalités d'application du cadre réglementaire sont en cours d'élaboration.

- Cette mesure est entrée en vigueur le 9 mai 1994 (décret du 5 mai 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.
- Le taux de port de la ceinture est en augmentation sur tous les réseaux en 1995.

## 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<sup>e</sup> 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 limiteurs 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 personnalités 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.
- La concertation interministérielle est en cours.

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<sup>er</sup> janvier 1995. Cette convention vise à développer la politique de prévention des accidents de la route.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1995 (décret du 5 mai 1995), les contraventions entraînant un retrait de moins de 4 points sont soumises à la forfaitisation et ne sont plus passibles de la suspension du permis de conduire.

- Ces mesures sont publiées dans la loi du 1<sup>er</sup> février 1995 sur les clauses abusives.
- Le délit de débridage est prévu à l'article L9-1 du code de la route et ses modalités d'application par le décret du 6 septembre 1995.

La publication du Livre Blanc à l'automne 1995 a permis d'entamer une phase de réflexion et de coordination interministérielle dans le but de définir des mesures réglementaires.

## 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 » ou « souhaitée » par le conducteur, caractérisant alors le niveau de vitesse désiré.

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 des ponts 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 les années 1993, 1994, et publiera pour l'année 1995 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 estimation, son intervalle de confiance. Pour ne pas alourdir la lec-

ture des tableaux, nous publions ces intervalles exclusivement pour l'estimation de la vitesse moyenne des véhicules. Ainsi, pour chaque estimation de vitesse moyenne lue dans un des tableaux des pages suivantes, on peut retrouver l'intervalle de confiance correspondant.

Vitesse moyenne le jour	Voitures	Motocyclettes	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et plus	Transports de matières dangereuses
<b>Significativité</b>	99 %	95 %	99 %	95 %	99 %	95 %
<b>Autoroutes de liaison</b>	$v \pm 0,2$ km/h	$v \pm 2,5$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h	$v \pm 1,2$ km/h	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h
<b>Autoroutes de dégagement</b>	$v \pm 0,2$ km/h	$v \pm 2$ km/h	$v \pm 0,7$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies</b>	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 3,6$ km/h	$v \pm 1,3$ km/h	$v \pm 1,4$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 1,6$ km/h
<b>Routes nationales à 2 ou 3 voies</b>	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 2,7$ km/h	$v \pm 1$ km/h	$v \pm 1,2$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 1,5$ 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	$v \pm 1,7$ km/h	$v \pm 1,9$ km/h	$v \pm 1,3$ km/h	$v \pm 2,3$ 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	$v \pm 1,6$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h	$v \pm 1,6$ km/h
Traversées d'agglomérations moyennes (centre ville)	$v \pm 0,4$ km/h	/	/	/	/	/
Traversées d'agglomérations moyennes (entrées/sorties)	$v \pm 0,4$ km/h	/	/	/	/	/

v : vitesse moyenne

Vitesse moyenne la nuit	Voitures de tourisme
Significativité	99 %
Autoroutes de liaison	$v \pm 0,9$ km/h
Autoroutes de dégagement	$v \pm 1$ km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	$v \pm 1$ km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	$v \pm 1,7$ km/h
Traversées agglomérations moyennes	$v \pm 1,7$ km/h

Ainsi, par exemple, si la vitesse moyenne pratiquée le jour par les voitures de tourisme est estimée à 90 km/h sur routes nationales à 2 ou 3 voies en 1995, en fait la vraie valeur a 99 % de chance d'être comprise entre 89,7 km/h et 90,3 km/h. On remarquera ainsi que la précision attachée aux mesures des vitesses des motocyclettes et des transports de matières dangereuses est faible, 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

	1991	1992	1993	1994	1995	1995 Intempéries
<b>Autoroutes de liaison (1)</b> (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	110	117	121	<b>122</b>	120	118
% de dépassement de vitesse limite	15	24	<b>38</b>	37	35	62
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	7	12	<b>22</b>	20	19	45
<b>Autoroutes de dégagement (2)</b> (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	99	105	105	<b>107</b>	106	100
% de dépassement de vitesse limite	27	39	42	<b>49</b>	43	52
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	12	19	24	<b>29</b>	23	34
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées</b> (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	105	104	106	109	<b>110</b>	107
% de dépassement de vitesse limite	43	36	44	48	<b>52</b>	64
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	18	25	27	<b>30</b>	41
<b>Routes nationales</b> (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	89	87	89	89	<b>90</b>	89
% de dépassement de vitesse limite	49	45	<b>52</b>	49	<b>52</b>	67
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	22	28	27	<b>29</b>	45
<b>Routes départementales à grande circulation</b> (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	92	89	92	91	<b>93</b>	91
% de dépassement de vitesse limite	54	47	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	69
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	30	25	34	<b>35</b>	34	50
<b>Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	<b>63</b>	61	62	61	62	61
% de dépassement de vitesse limite	<b>83</b>	79	80	81	82	82
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<b>57</b>	51	52	51	52	50
<b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération</b> (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	51	52	<b>53</b>	52	ND
% de dépassement de vitesse limite	50	51	56	<b>58</b>	55	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	21	23	24	<b>27</b>	24	ND
<b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération</b> (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	<b>62</b>	60	60	<b>62</b>	60	ND
% de dépassement de vitesse limite	<b>81</b>	78	77	<b>81</b>	79	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<b>52</b>	47	47	51	46	ND

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

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

ND : non disponible

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Globalement, de jour, en 1995, en gardant à l'esprit les limites des comparaisons avec les chiffres des années antérieures (cf. encadré), les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont en baisse sur les autoroutes (- 2 km/h sur les autoroutes de liaison, - 1 km/h sur les autoroutes de dégagement) et dans les agglomérations moyennes (- 1 km/h sur les artères et - 2 km/h sur les voies d'entrées/sorties). Sur les réseaux de rase campagne (routes nationales et départementales) ou dans les petits villages traversés par des routes nationales, la vitesse est en légère hausse de 1 à 2 km/h.

Sur les routes nationales, la hausse est régulière depuis 1992, surtout sur les routes à chaussées séparées où la vitesse moyenne atteint désormais le niveau de la limitation de vitesse (110 km/h).

On constate toujours que 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 (60-62 km/h), mais qu'elle demeure à peine au-dessus de 50 km/h (52 km/h) en centre ville (sur les voies qui permettent une vitesse quasi libre).

En ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses limite, on observe toujours que les automobilistes commettent des infractions essentiellement en milieu 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 ou 110 km/h où un conducteur sur deux dépasse cette limite, et enfin sur les autoroutes de liaison (un conducteur sur trois est en infraction).

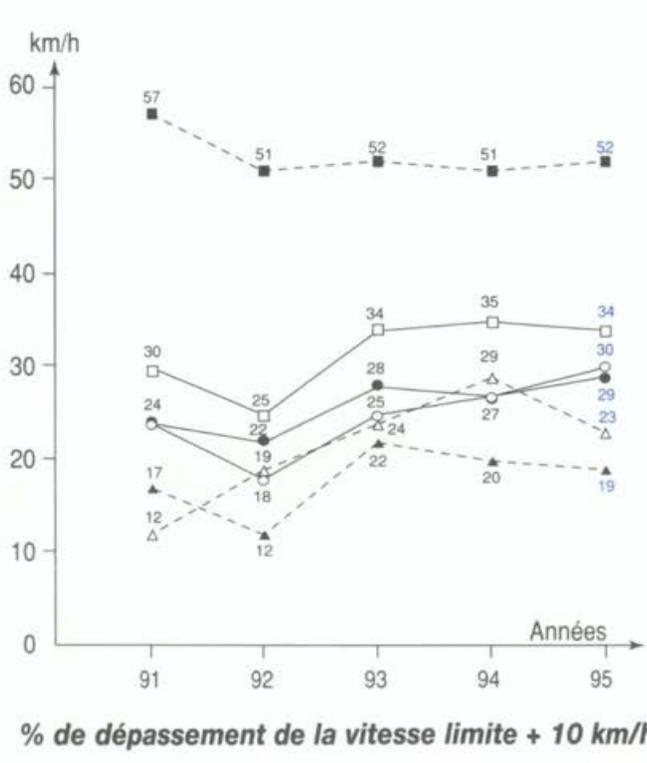
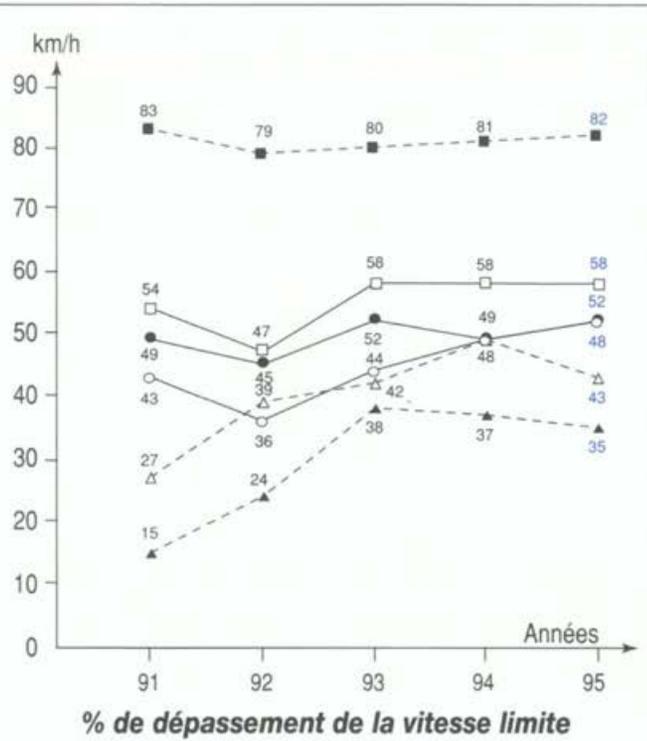
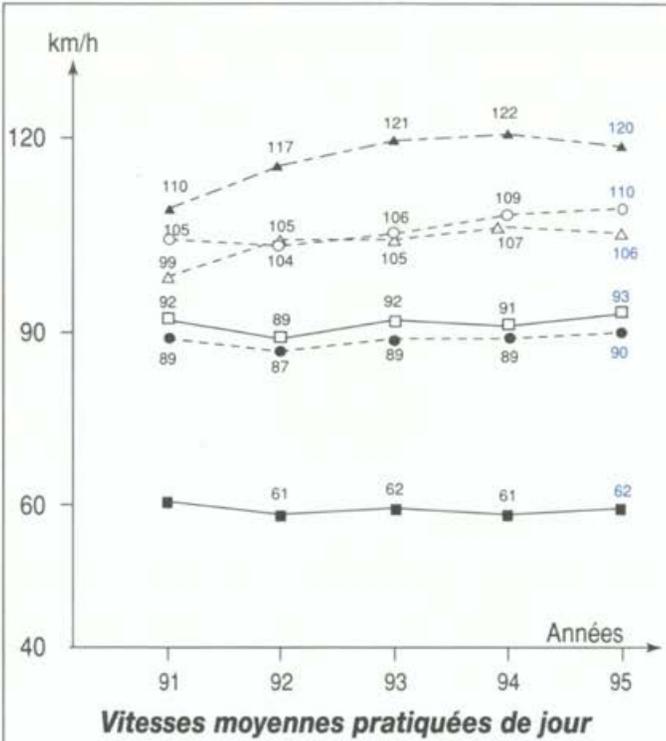
Nous avons ajouté cette année les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorolo-

giques particulières (pluie, neige, grêle, vent fort...). Ils sont présentés dans le tableau des vitesses dans la colonne « intempéries ». On constate que les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes dans ces conditions sont inférieures de 1 à 3 km/h aux vitesses moyennes pratiquées dans des conditions météorologiques sans intempérie. La baisse atteint même 6 km/h sur les autoroutes de dégagement.

Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h selon les réseaux de rase campagne, on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+ 1 km/h et + 10 km/h) avec les limitations réglementaires par temps de pluie. On constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est beaucoup plus fort que l'infractionnisme sans intempérie ! La baisse des vitesses moyennes pratiquées atteint au plus 30 % de la baisse réglementaire (sauf sur les autoroutes de dégagement où elle atteint 60 %). Le réseau des autoroutes de dégagement est cependant celui sur lequel les mesures sont réalisées avec le plus fort débit, c'est donc celui sur lequel le débit peut influencer la vitesse pratiquée et on a tout lieu de penser que cette contrainte s'exerce d'autant plus que les conditions de visibilité sont détériorées. La baisse des vitesses sur ce réseau sous intempéries serait donc à la fois un effet de la météo, du respect de la réglementation et des conditions de trafic perturbées.

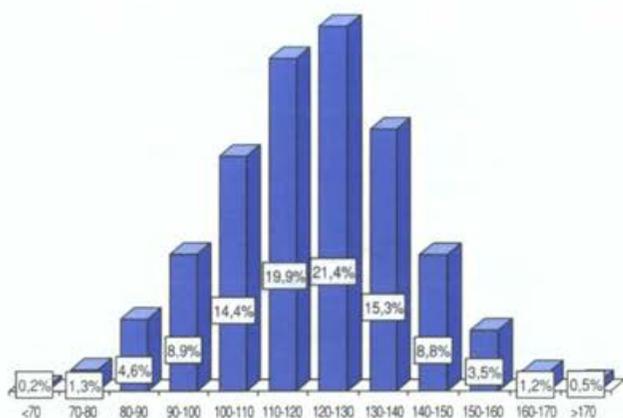
Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes de vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale, et le pourcentage des voitures dépassant des vitesses excessives. Le tableau suivant synthétise l'information :

VITESSES DE JOUR	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	5,2 %	1,7 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	7,9 %	2,5 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	110-120 km/h	11,5 %	4,3 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-90 km/h	9,9 %	3,3 %
Routes départementales à grande circulation	90-100 km/h	14,2 %	5,5 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	22,9 %	7,9 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	50-60 km/h	7 %	1,5 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	50-60 km/h	19,4 %	6,5 %

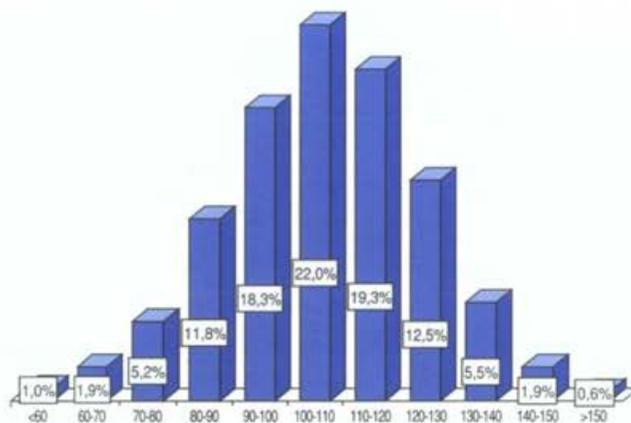


- ▲- Autoroutes de liaison
- △- Autoroutes de déchargement
- Routes nationales à 2 x 2 voies
- Routes nationales
- Routes départementales
- Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants)

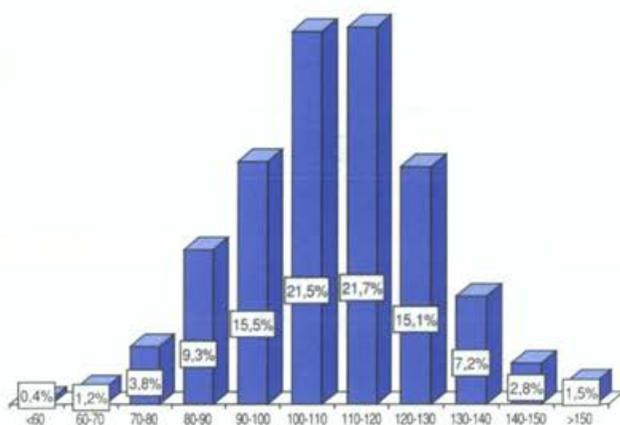
## RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



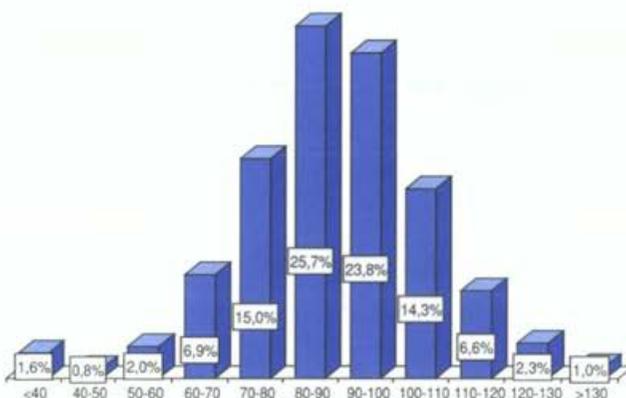
**Autoroutes de liaison**



**Autoroutes de dégagement**

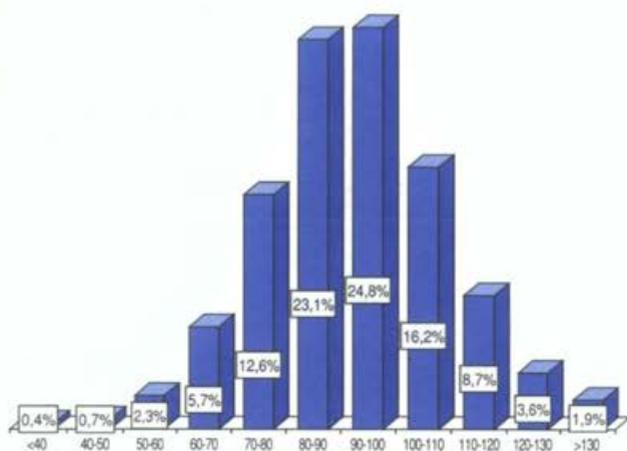


**Routes nationales à 2 x 2 voies  
avec chaussées séparées**

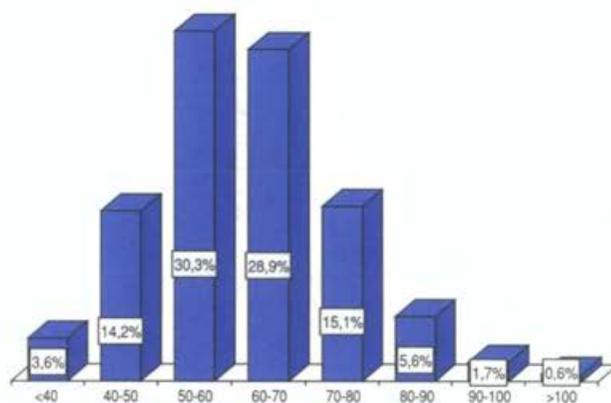


**Routes nationales à 2 ou 3 voies**

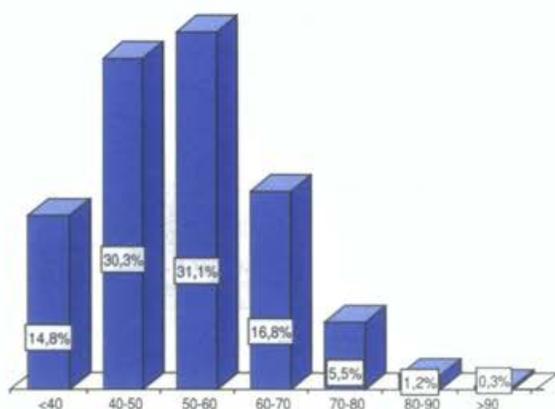
## RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



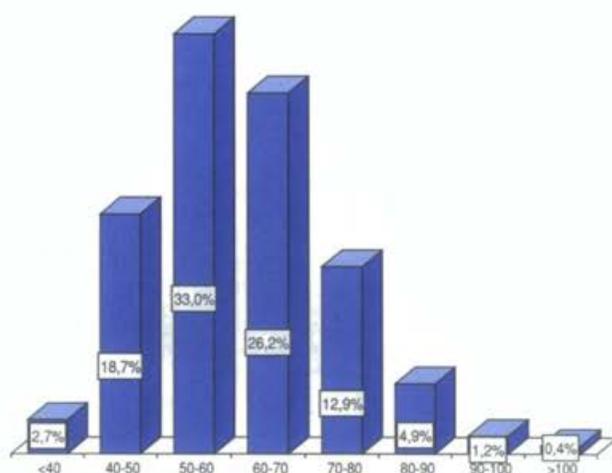
**Routes départementales à grande circulation**



**Routes nationales en traversées 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

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Autoroutes de liaison (1)</b> (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	112	113	<b>120</b>	118	116
% de dépassement de vitesse limite	21	21	<b>30</b>	29	23
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	12	11	<b>17</b>	14	10
<b>Autoroutes de dégagement (2)</b> (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	99	107	109	<b>113</b>	111
% de dépassement de vitesse limite	27	44	52	<b>55</b>	53
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	12	26	32	<b>34</b>	32
<b>Routes nationales à 2 ou 3 voies</b> (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	91	91	<b>96</b>	95	93
% de dépassement de vitesse limite	51	52	<b>67</b>	63	62
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	26	31	<b>41</b>	34	36
<b>Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN</b> (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	<b>74</b>	72	73	71	67
% de dépassement de vitesse limite	96	<b>97</b>	95	94	86
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	83	<b>89</b>	81	72	66
<b>Traversées d'agglomérations</b> (20 000 à 100 000 habitants) <b>par artères en agglomération</b> (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	57	<b>60</b>	57	59	57
% de dépassement de vitesse limite	66	<b>73</b>	63	72	67
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	39	<b>46</b>	37	42	36
<b>Traversées d'agglomérations</b> (20 000 à 100 000 habitants) <b>par voies d'entrée en agglomération</b> (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	64	64	65	67	<b>69</b>
% de dépassement de vitesse limite	84	85	85	89	<b>94</b>
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	55	56	58	67	<b>72</b>

(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, les vitesses moyennes sont en baisse sur tous les réseaux de 2 à 4 km/h sauf sur les voies d'entrées/sorties en agglomération (+ 2 km/h). Ces évolutions sont toutes statistiquement significatives.

Les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire sont supérieurs aux vitesses et taux de dépassement constatés le jour, sauf sur autoroutes de liaison.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

# 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 plus 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 <sup>er</sup> 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
<b>Autoroutes</b>	90 km/h	80 km/h	80 km/h	90 km/h
<b>Routes à grande circulation</b>	80 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
<b>Autres routes</b>	80 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
<b>Agglomérations</b>	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 <sup>er</sup> 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
<b>Autoroutes</b>	110 km/h	90 km/h	90 km/h	110 km/h	80 km/h	90 km/h (3)
<b>Routes prioritaires et signalées comme telles</b>	80 km/h (1)	80 km/h	80 km/h	80 km/h (1)	60 km/h (2)	90 km/h
<b>Autres routes</b>	80 km/h	80 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
<b>Agglomérations</b>	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)

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Autoroutes de liaison (1)</b> (130 km/h)	82	87	89	<b>91</b>	<b>91</b>
<b>Autoroutes de dégagement (2)</b> (110 km/h)	79	82	82	<b>85</b>	82
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées</b> (110 km/h)	86	84	88	90	<b>91</b>
<b>Routes nationales à 2 ou 3 voies</b> (90 km/h)	79	77	80	<b>82</b>	81
<b>Routes départementales à grande circulation</b> (90 km/h)	80	78	80	<b>81</b>	<b>81</b>
<b>Traversées d'agglomérations</b> (- 5000 habitants) <b>par RN</b> (50 km/h)	<b>60</b>	58	57	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.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

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

	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	79	83	86	<b>87</b>	85
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	78	78	78	<b>81</b>	79
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	72	77	76	NS	<b>82</b>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	76	76	78	<b>80</b>	<b>80</b>
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	75	74	76	<b>77</b>	<b>77</b>
Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants) par RN (50 km/h)	<b>62</b>	56	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.

NS : non significatif.

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

	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	77	81	84	<b>86</b>	<b>86</b>
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	77	80	82	<b>84</b>	82
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	85	<i>80</i>	84	<b>87</b>	<b>87</b>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	77	75	79	79	<b>81</b>
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	79	75	79	78	<b>80</b>
Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants) par RN (50 km/h)	<b>60</b>	56	58	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)

	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	76	79	82	83	<b>85</b>
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	76	77	78	81	<b>82</b>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	<b>79</b>	74	78	<b>79</b>	78
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	<b>74</b>	72	73	73	73
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	<b>75</b>	<b>75</b>	73	72	72
Traversées d'agglomérations (- 5000 habitants) par RN (50 km/h)	<b>57</b>	54	<b>57</b>	56	56

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

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

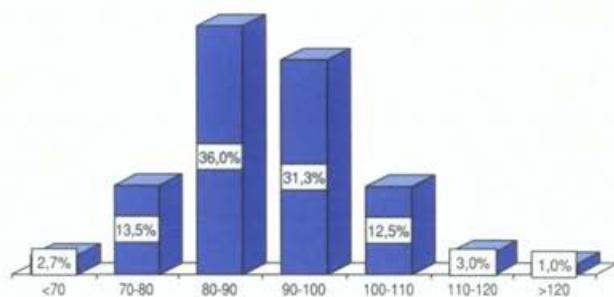
#### 7. Commentaires

Globalement, en 1995 par rapport à 1994, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu et l'on peut conclure à une certaine stabilité sauf dans certains cas (augmentation de la vitesse des quatre essieux sur les routes nationales et départementales, diminution de la vitesse des trois essieux sur les autoroutes par exemple).

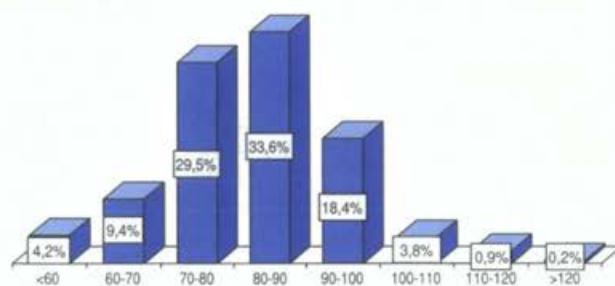
Etant donnée la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondante à la grille de limitation de vitesse, nous ne publierons pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant, les distributions des 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.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

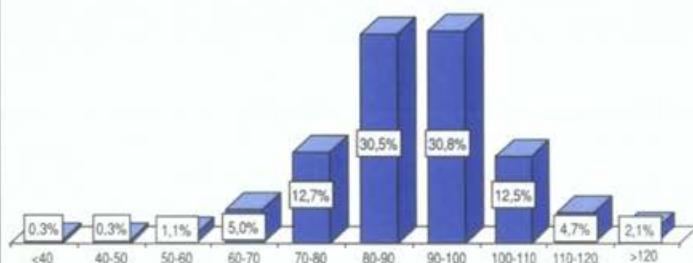
## RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 2 ESSIEUX



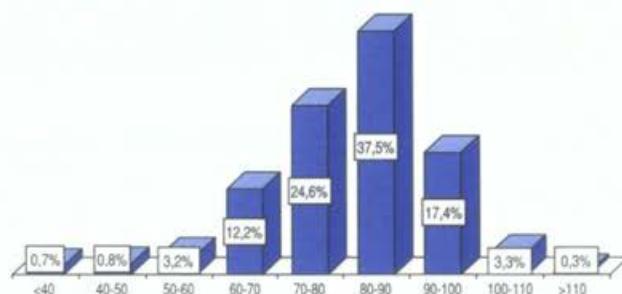
**Autoroutes de liaison**



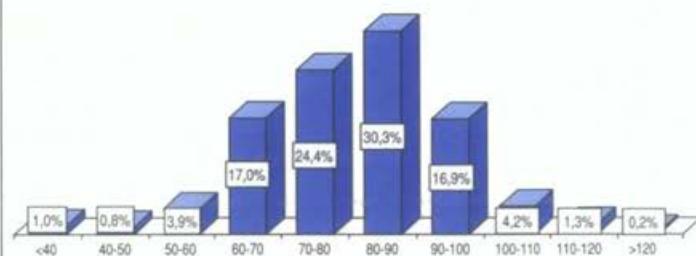
**Autoroutes de déviation**



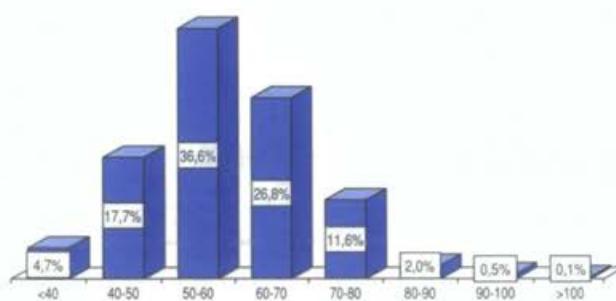
**Routes nationales à 2 x 2 voies**



**Routes nationales à 2 ou 3 voies**

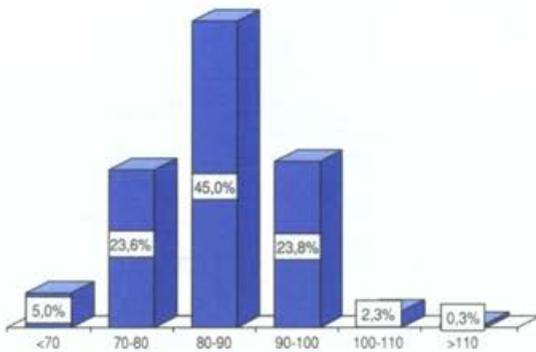


**Routes départementales à grande circulation**

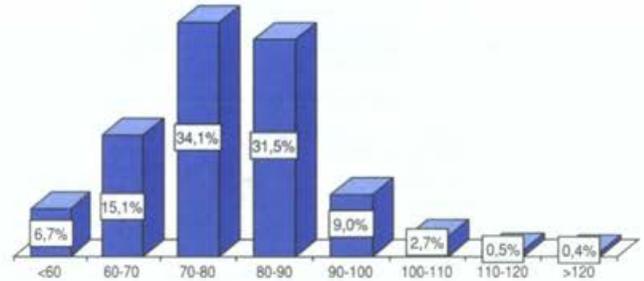


**Routes nationales en traversées de petites agglomérations**

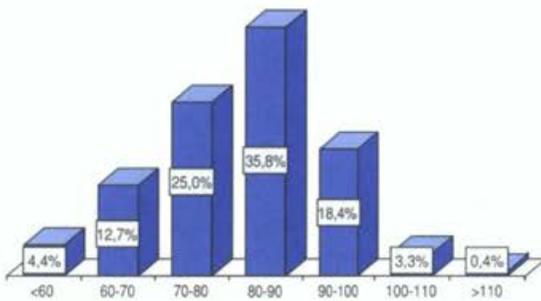
**RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 3 ESSIEUX**



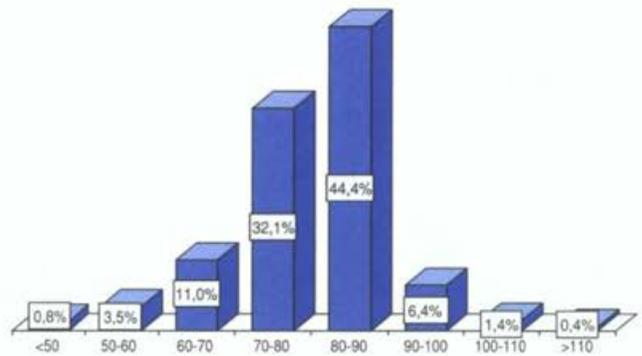
**Autoroutes de liaison**



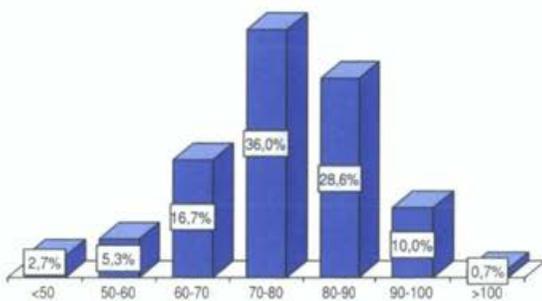
**Autoroutes de déviation**



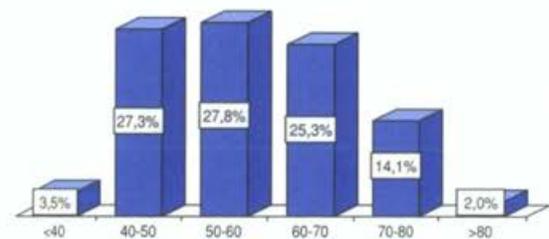
**Routes nationales à 2 x 2 voies**



**Routes nationales à 2 ou 3 voies**

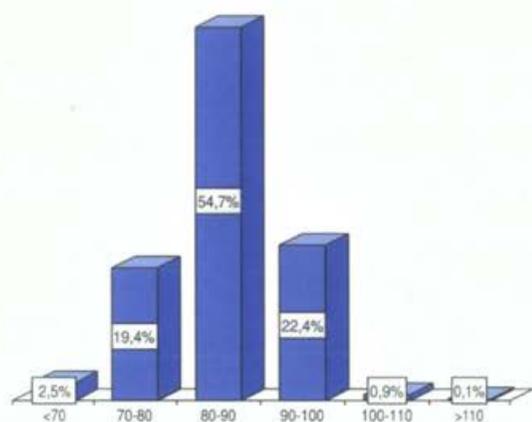


**Routes départementales à grande circulation**

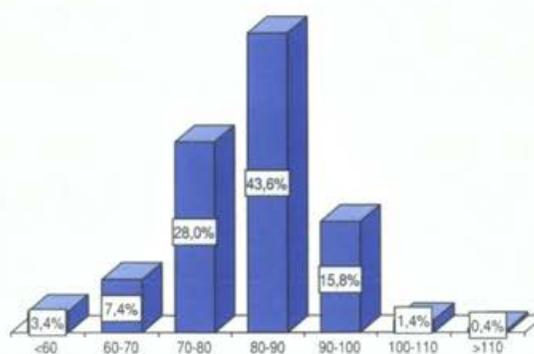


**Routes nationales en traversées de petites agglomérations**

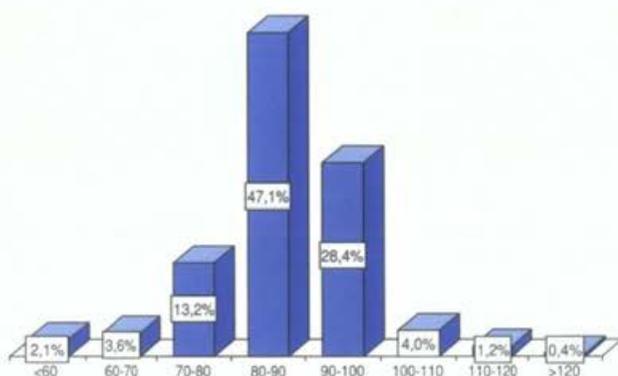
## RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 4 ESSIEUX ET PLUS



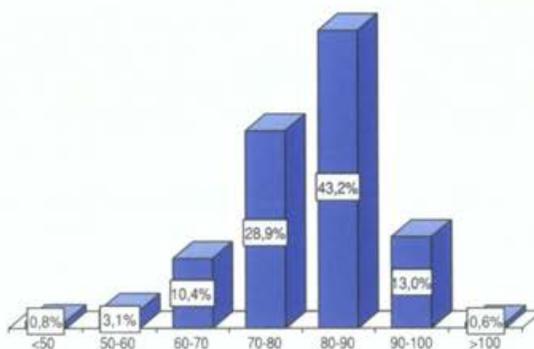
**Autoroutes de liaison**



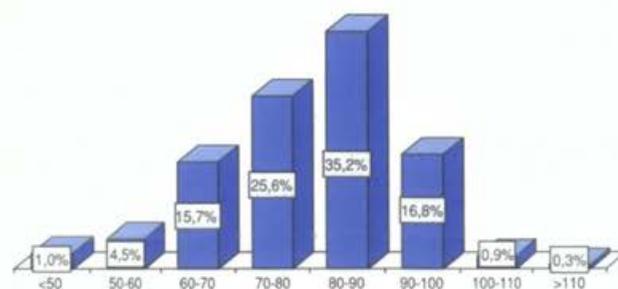
**Autoroutes de déviation**



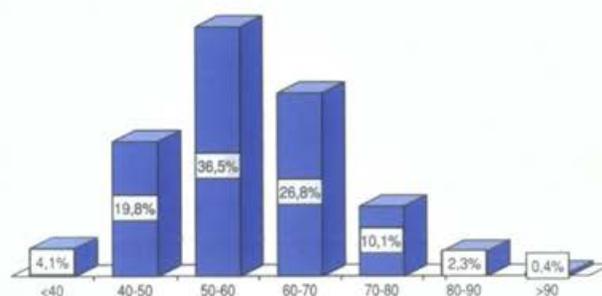
**Routes nationales à 2 x 2 voies**



**Routes nationales à 2 ou 3 voies**

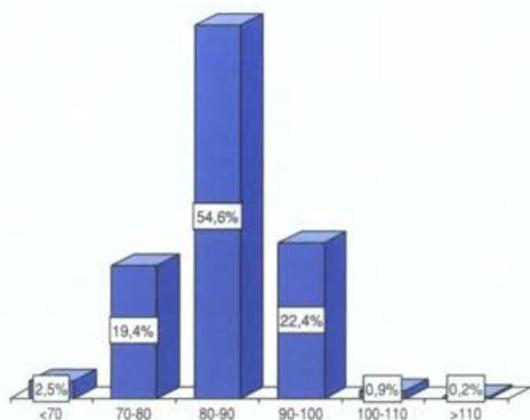


**Routes départementales à grande circulation**

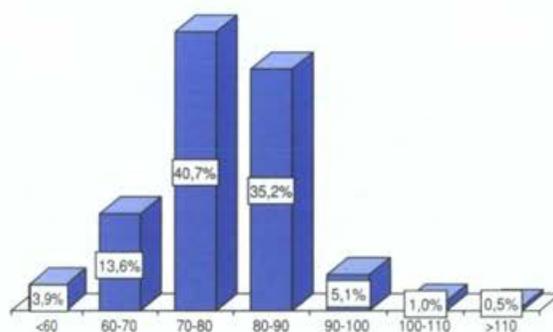


**Routes nationales en traversées de petites agglomérations**

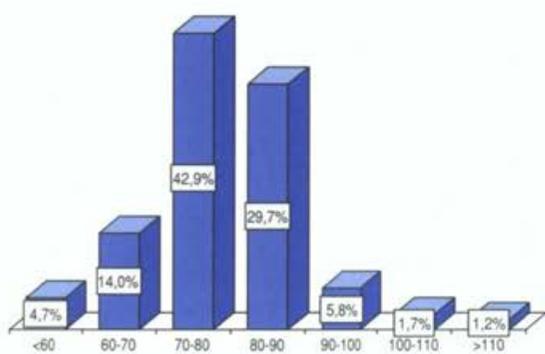
## RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES



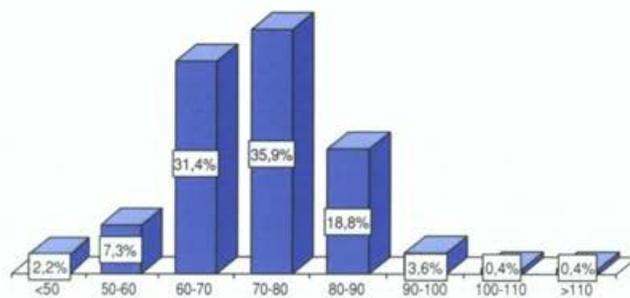
**Autoroutes de liaison**



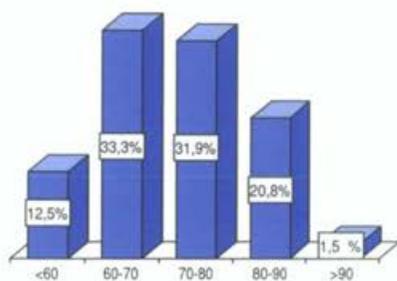
**Autoroutes de déviation**



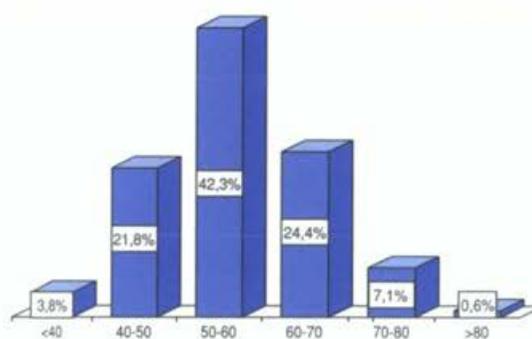
**Routes nationales à 2 x 2 voies**



**Routes nationales à 2 ou 3 voies**



**Routes départementales à grande circulation**



**Routes nationales en traversées de petites agglomérations**

## VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES MOTOCYCLETTES

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Autoroutes de liaison (1)</b> (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>113</i>	121	<b>131</b>	125	126
% de dépassement de vitesse limite	<i>21</i>	31	<b>52</b>	41	45
<b>Autoroutes de dégagement (2)</b> (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>106</i>	110	112	<b>114</b>	111
% de dépassement de vitesse limite	<i>38</i>	45	53	<b>59</b>	51
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées</b> (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<b>118</b>	<i>106</i>	113	114	115
% de dépassement de vitesse limite	<b>65</b>	<i>36</i>	58	58	60
<b>Routes nationales à 2 ou 3 voies</b> (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<b>103</b>	101	102	<i>100</i>	<i>100</i>
% de dépassement de vitesse limite	<b>69</b>	67	66	<i>66</i>	<i>67</i>
<b>Routes départementales à grande circulation</b> (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<b>105</b>	104	101	<i>99</i>	101
% de dépassement de vitesse limite	<b>69</b>	65	68	<i>67</i>	<i>63</i>
<b>Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN</b> (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	<b>71</b>	69	69	<i>68</i>	<i>68</i>
% de dépassement de vitesse limite	<i>83</i>	<i>83</i>	86	<i>83</i>	<b>87</b>

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

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

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Si l'on se réfère au tableau des intervalles de confiance, on constate que les vitesses moyennes sont stables sur tous les réseaux avec une baisse significative sur

les autoroutes de dégagement. Dans tous les cas (sauf sur autoroutes de liaison) la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclettes se situe au dessus de la vitesse limite réglementaire.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

## 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 circulation. 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 %)	1991	1992	1993	1994	1995
Autoroutes de liaison	92	94	93	95	<b>96</b>
Autoroutes de dégagement	83	83	83	88	<b>91</b>
Routes nationales	89	90	90	90	<b>92</b>
Routes départementales à grande circulation	89	90	91	<b>93</b>	<b>93</b>

### 2. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1991	1992	1993	1994	1995
Routes nationales en traversées d'agglomérations	86	87	86	89	<b>90</b>
Metz	80	81	80	<b>86</b>	85
Lille	79	80	79	82	<b>85</b>
Nantes	73	75	76	80	<b>84</b>
Lyon	43	45	47	56	<b>60</b>
Toulouse	54	53	56	65	<b>69</b>
Avignon	36	39	37	49	<b>50</b>
Ensemble province	61	62	62	70	<b>72</b>
Paris	54	53	60	67	<b>71</b>

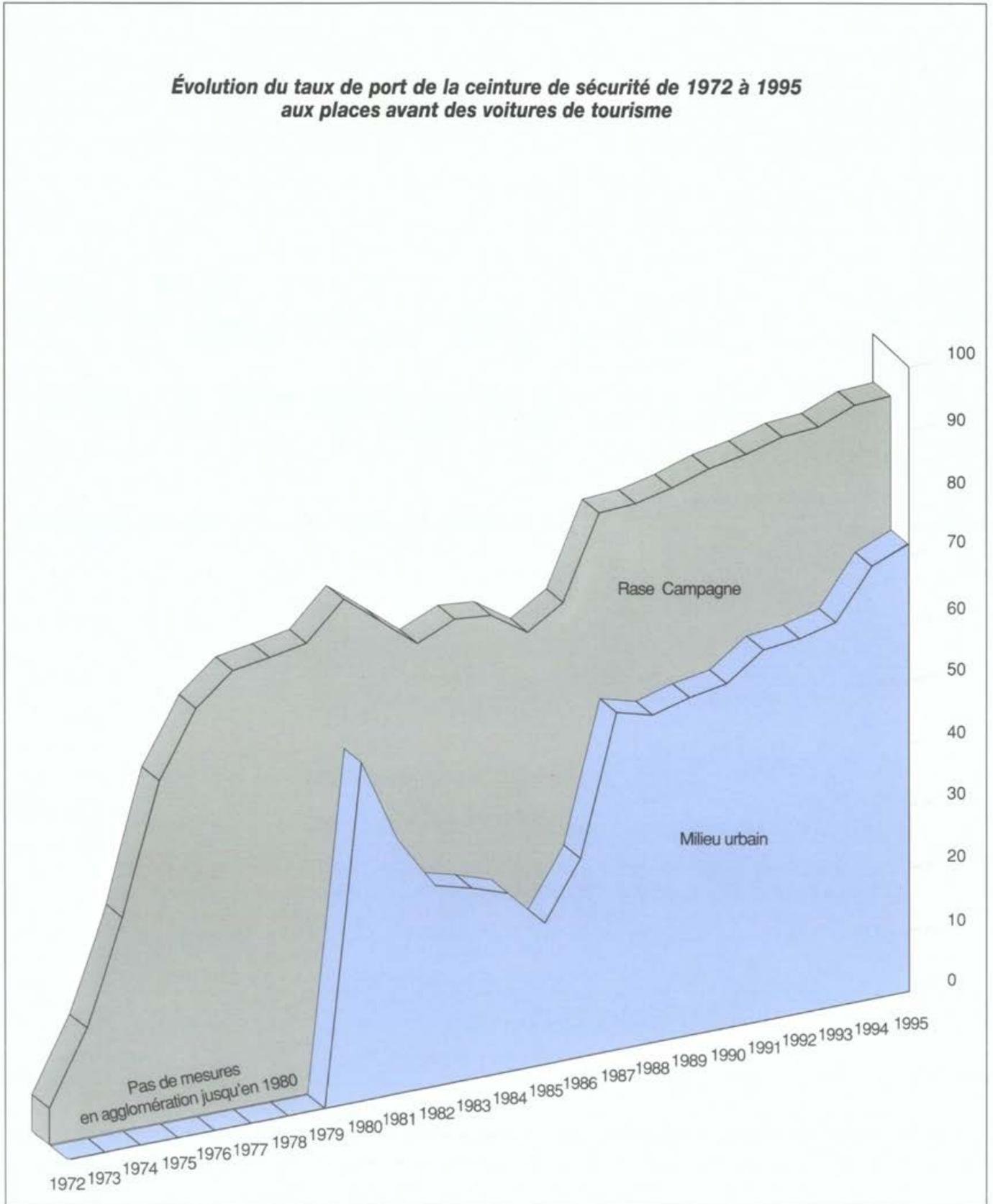
Le port de la ceinture de sécurité est en hausse sur les réseaux rapides, stable sur les autres réseaux de rase campagne et en hausse en agglomération (+ 3 points à Lille, + 4 points à Nantes, Lyon, Toulouse et Paris). Il faut souligner que, déjà en 1994, un saut remarquable des taux de port avait été indiscutablement imputable à la mesure réglementaire prévoyant le retrait d'un point du permis de conduire appliquée en mai 1994.

En fait la hausse se poursuit régulièrement depuis

1988, à un rythme plus soutenu en milieu urbain où d'énormes progrès sont encore possibles : à Avignon, et sans doute dans un grand nombre de villes du sud de la France, le taux de port atteint seulement 50 %. Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur 100 conducteurs tués dans un accident de la circulation alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, 40 auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

**Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 1995  
aux places avant des voitures de tourisme**



## ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1987 ET 1994

(L'année 1995 n'est pas prise en compte, l'ensemble des résultats n'étant pas encore disponible)

Entre 1987 et 1994, le nombre d'heures de contrôle a globalement augmenté de 27,6 %. L'évolution s'est faite par à-coups avec de légères variations, négatives (- 1,0 % en 1993) ou positives (+ 4,2 % en 1994).

Sur la même période, le nombre d'infractions relevées a progressé de 18,7 %, évoluant par paliers : le chiffre de 1994 reste sensiblement au même niveau que celui de 1993. Après une période de baisse, le nombre de contraventions au stationnement marque une légère reprise (+ 4,6 % par rapport à 1987 mais surtout + 8,1 % par rapport à 1993) ; toutefois, en 1994, il ne représente que 45,0 % du nombre total d'infractions contre 51,1 % en 1987.

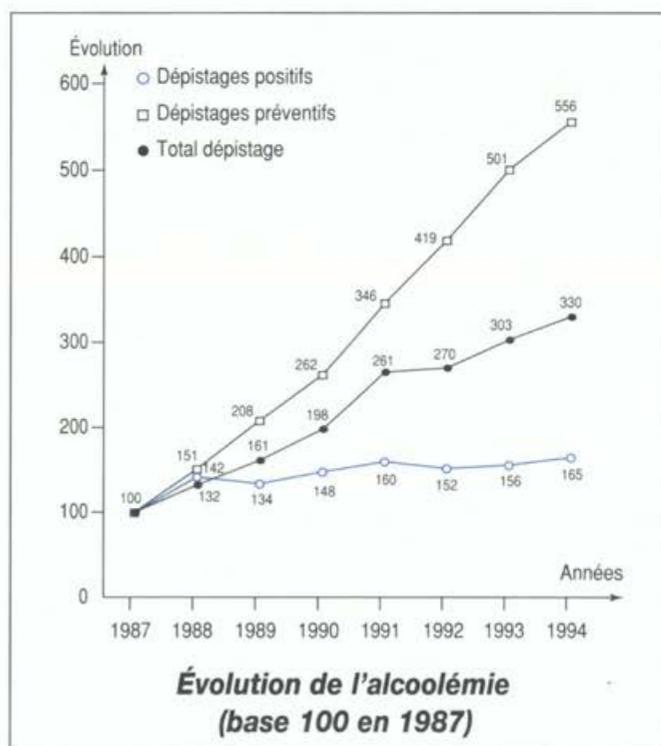
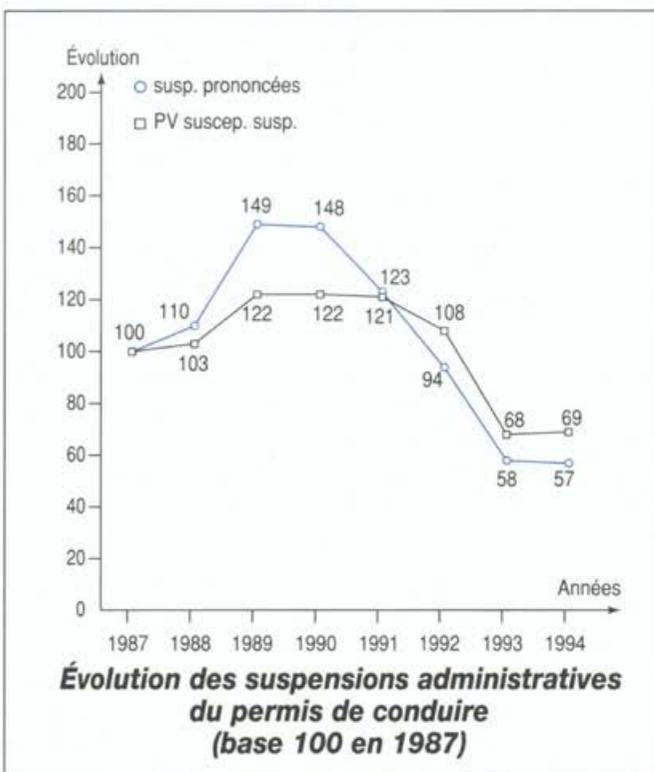
L'évolution du nombre de délits constatés reste positive (+ 37,5 % par rapport à 1987) ; mais si ce nombre a régulièrement crû jusqu'en 1993, il décroît en 1994 (- 8,5 %).

Les nombres d'heures de contrôles et d'infractions constatées connaissent des évolutions sensiblement parallèles.

Depuis 1987, le nombre de procès-verbaux susceptibles d'entraîner une suspension et le nombre de suspensions prononcées 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 31,1 % et celui des suspensions de 42,9 %. Les chiffres pour 1994 stagnent par rapport à 1993 (respectivement + 1,0 % et - 0,9 %). L'application de la circulaire du 18 février 1991, portant sur la motivation en droit du recours à l'urgence et sur le respect des délais, explique en grande partie la régression enregistrée jusqu'en 1993 et la stabilisation qui se dessine en 1994.

La lutte contre l'alcoolémie excessive des conducteurs continue d'être une priorité. L'importante mobilisation des forces de Police et de Gendarmerie en témoigne : le nombre de dépistages pratiqués a été multiplié par 3,3 en quelques années. Cette évolution résulte de la multiplication par près de 6 des contrôles préventifs : 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 65,3 %. Comparée à celle des dépistages ou des contrôles préventifs, cette progression 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.

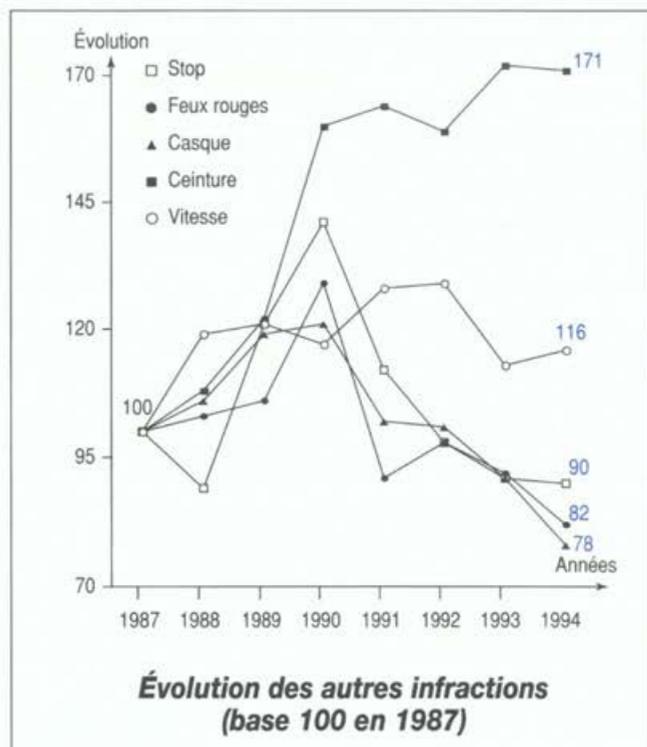
Pour ce qui concerne les principales infractions, on note une tendance générale à la baisse, sauf pour les infractions à la vitesse en légère hausse.



En règle générale, le nombre d'infractions à la limitation de la vitesse est en hausse de 16,5 % pendant la période considérée. Après la baisse apparue en 1993 (- 13,0 %), 1994 marque une tendance à la hausse (+ 3,5 %).

Les défauts de port de la ceinture de sécurité sont en très forte hausse (+ 71,2 %) et ce de façon constante depuis 1987 ; ils marquent le pas en 1994 (- 0,4 %). En revanche, les défauts de port du casque sont beaucoup moins nombreux (- 22,1 %) avec, pour 1994, une accélération de la décroissance (- 14,4 % par rapport à l'année précédente).

Enfin, les procédures établies pour franchissement d'un feu rouge ou d'un panneau « STOP » continuent de décroître, plus vite encore qu'en 1993 (respectivement - 17,8 % et - 10,2 %).



## ANNEXE

### Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES	
	Nombre	Évolution
1994	2 327 826	128
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
1994	21 732 744	119	9 781 920	105	251 379	137
1993	21 732 395	119	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
1994	620 270	69	181 442	57
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
1994	8 105 975	330	6 163 480	556	129 910	165
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
1994	1 145 778	116	656 561	171	121 682	78
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
1994	227 963	82	97 652	90
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 Direction centrale du contrôle de l'immigration  
et de la lutte contre l'emploi des clandestins)

Les chiffres contenus dans les quatre tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans l'étude « évolution des principales infractions de 1987 à 1994 » 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 uni-

quement pour la Gendarmerie, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité, les données pour la Préfecture de police de Paris et la Direction centrale du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins 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 1995	1 851 034	215 299	113 645	2 179 978
	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
Nombre d'infractions relevées	Année 1995	703 000	217 505	160 956	1 081 461
	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

### Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1995	366 123	125 784	48 220	540 127
	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

### Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1995	5 694 114	720 744	127 340	6 542 198
	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
Nombre de dépistages positifs	Année 1995	60 152	6 855	933	67 940
	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

(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 ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1995	94 969	173 019	36 078	304 066
	Année 1994	95 804	171 363	36 047	303 214
	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
Nombre de dépistages positifs	Année 1995	7 360	10 461	515	18 336
	Année 1994	7 855	10 648	542	19 045
	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

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1995	1 297 122	172 083	77 628	1 546 833
	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
Nombre de dépistages positifs	Année 1995	22 996	21 358	622	44 976
	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

En 1995, par rapport à 1994,

- le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité diminue (– 5,9 %) ainsi que le nombre d'infractions constatées (– 0,4 %) ;

- le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité diminue de 12,0 % ;

- le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie

pratiqués augmente de 6,2 % et le nombre de dépistages positifs de 7,6 % ;

- le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, augmente de 0,3 % et le nombre de dépistages positifs diminue de 3,7 % ;

- le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'infractions diminue de 4,2 % et le nombre de dépistages positifs de 2,3 %.

## Contrôles spécifiques

Au cours des neuf premiers mois de 1995, comparés aux neuf premiers mois de 1994, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles « spécifiques » diminuent :

- la tendance à la baisse connue précédemment se confirme et s'amplifie pour les défauts de port du casque (99 098 en 1994 et 75 264 en 1995, soit

- 24,1 %) ; forte baisse aussi des défauts de port de la ceinture (respectivement 523 700 et 418 935, soit – 20,0 %) ;

- baisse marquée des franchissements du panneau « STOP » (75 971 en 1994 et 63 844 en 1995, soit – 16,0 %) et des franchissements de feux rouges (respectivement 171 376 et 153 108, soit – 10,7 %).

**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)
<b>Piétons</b>	Année 1995	1 027	5 507	15 690	21 197	4,62
	Année 1994	1 126	5 745	16 065	21 810	4,91
	Différence	- 99	- 238	- 375	- 613	- 0,29
	Évolution	- 8,8 %	- 4,1 %	- 2,3 %	- 2,8 %	
<b>Cyclistes</b>	Année 1995	374	1 881	5 800	7 681	4,64
	Année 1994	321	1 922	5 507	7 429	4,14
	Différence	+ 53	- 41	+ 293	+ 252	+ 0,50
	Évolution	+ 16,5 %	- 2,1 %	+ 5,3 %	+ 3,4 %	
<b>Cyclomotoristes</b>	Année 1995	471	4 956	16 531	21 487	2,15
	Année 1994	472	4 835	15 237	20 072	2,30
	Différence	- 1	+ 121	+ 1 294	+ 1 415	- 0,15
	Évolution	- 0,2 %	+ 2,5 %	+ 8,5 %	+ 7,0 %	
<b>Motocyclistes</b>	Année 1995	780	4 524	12 724	17 248	4,33
	Année 1994	816	4 750	12 294	17 044	4,57
	Différence	- 36	- 226	+ 430	+ 204	- 0,24
	Évolution	- 4,4 %	- 4,8 %	+ 3,5 %	+ 1,2 %	
<b>Usagers de voitures de tourisme</b>	Année 1995	5 389	20 946	85 344	106 290	4,83
	Année 1994	5 423	21 846	84 895	106 741	4,83
	Différence	- 34	- 900	+ 449	- 451	0,00
	Évolution	- 0,6 %	- 4,1 %	+ 0,5 %	- 0,4 %	
<b>Usagers de poids lourds</b>	Année 1995	128	406	1 418	1 824	6,56
	Année 1994	122	399	1 483	1 882	6,09
	Différence	+ 6	+ 7	- 65	- 58	+ 0,47
	Évolution	+ 4,9 %	+ 1,8 %	- 4,4 %	- 3,1 %	
<b>Autres usagers *</b>	Année 1995	243	1 037	4 639	5 676	4,11
	Année 1994	253	1 024	4 830	5 854	4,14
	Différence	- 10	+ 13	- 191	- 178	- 0,03
	Évolution	- 4,0 %	+ 1,3 %	- 4,0 %	- 3,0 %	
<b>Ensemble</b>	Année 1995	8 412	39 257	142 146	181 403	4,43
	Année 1994	8 533	40 521	140 311	180 832	4,51
	Différence	- 121	- 1 264	+ 1 835	+ 571	- 0,08
	Évolution	- 1,4 %	- 3,1 %	+ 1,3 %	+ 0,3 %	

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

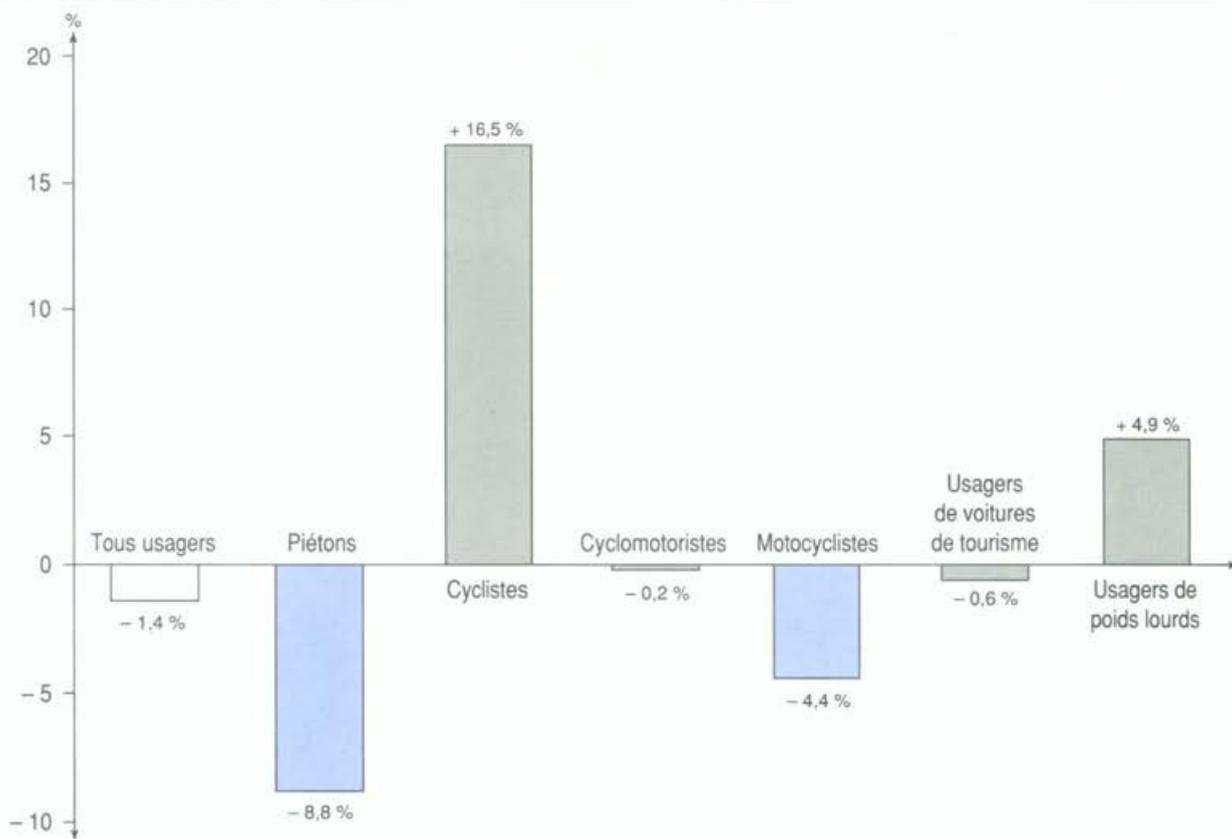
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
<b>Poids lourd</b>	Année 1995	1 276	2 645	6 741	9 386	11,97
	Année 1994	1 250	2 682	7 049	9 731	11,38
	Différence	+ 26	- 37	- 308	- 345	+ 0,59
	Évolution	+ 2,1 %	- 1,4 %	- 4,4 %	- 3,5 %	

En 1995, par rapport à 1994 :

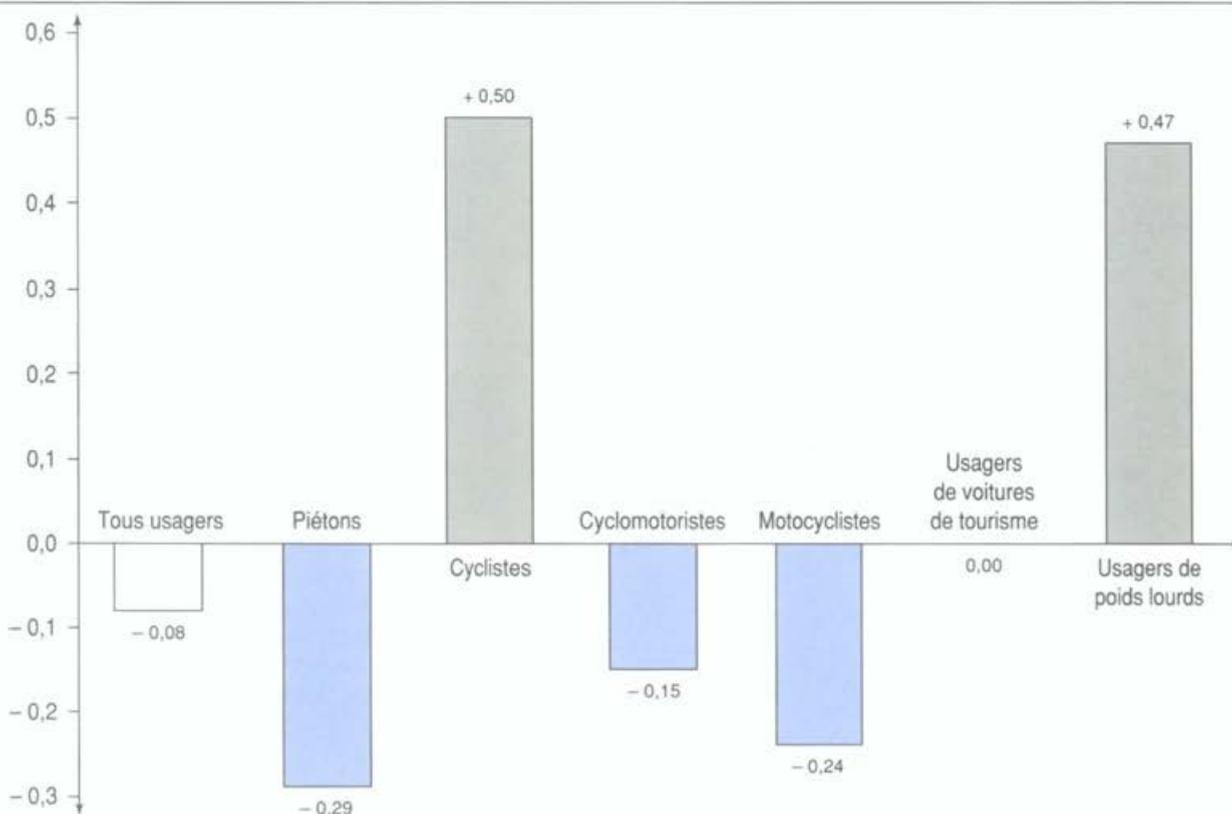
- le nombre de tués diminue pour la plupart des catégories d'usagers, de - 0,2 % pour les cyclomotoristes à - 8,8 % pour les piétons, sauf pour les usagers de poids lourds (+ 4,9 %) et surtout pour les cyclistes (+ 16,5 %) ;
- le nombre de blessés diminue pour quatre catégories, de - 0,4 % pour les usagers de voitures de tourisme à - 3,1 % pour les usagers de poids lourds mais augmente pour tous les usagers de « deux-roues » : + 1,2 % pour les motocyclistes, + 3,4 % pour les cyclistes et + 7,0 % pour les cyclomotoristes ;

- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des catégories, de - 0,03 point pour les usagers de véhicules utilitaires à - 0,15 point pour les cyclomotoristes sauf pour les usagers de poids lourds (+ 0,47 point) et les cyclistes (+ 0,50 point) ;

- dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une diminution des nombres de blessés graves (- 1,4 %) et de blessés légers (- 4,4 %) mais à une augmentation du nombre de tués (+ 2,1 %) qui génère une augmentation de la gravité des accidents (+ 0,59 point).



**Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers**



**Évolution de la gravité par catégories d'usagers (tués pour 100 victimes)**

## ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGES

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
<b>0-14 ans *</b>	Année 1995	391	3 085	13 042	16 127	2,37
	Année 1994	406	3 193	13 183	16 376	2,42
	Différence	- 15	- 108	- 141	- 249	- 0,05
	Évolution	- 3,7 %	- 3,4 %	- 1,1 %	- 1,5 %	
<b>15-24 ans</b>	Année 1995	2 137	12 290	44 896	57 186	3,60
	Année 1994	2 202	12 776	43 998	56 774	3,73
	Différence	- 65	- 486	+ 898	+ 412	- 0,13
	Évolution	- 3,0 %	- 3,8 %	+ 2,0 %	+ 0,7 %	
<b>25-44 ans</b>	Année 1995	2 866	13 162	50 888	64 050	4,28
	Année 1994	2 799	13 494	50 733	64 227	4,18
	Différence	+ 67	- 332	+ 155	- 177	+ 0,10
	Évolution	+ 2,4 %	- 2,5 %	+ 0,3 %	- 0,3 %	
<b>45-64 ans</b>	Année 1995	1 570	6 320	22 505	28 825	5,17
	Année 1994	1 585	6 549	22 013	28 562	5,26
	Différence	- 15	- 229	+ 492	+ 263	- 0,09
	Évolution	- 0,9 %	- 3,5 %	+ 2,2 %	+ 0,9 %	
<b>65 ans et plus</b>	Année 1995	1 440	4 292	10 392	14 684	8,93
	Année 1994	1 530	4 351	9 938	14 289	9,67
	Différence	- 90	- 59	+ 454	+ 395	- 0,74
	Évolution	- 5,9 %	- 1,4 %	+ 4,6 %	+ 2,8 %	
<b>Âge indéterminé</b>	Année 1995	8	108	423	531	1,48
	Année 1994	11	158	446	604	1,79
<b>Ensemble</b>	Année 1995	8 412	39 257	142 146	181 403	4,43
	Année 1994	8 533	40 521	140 311	180 832	4,51
	Différence	- 121	- 1 264	+ 1 835	+ 571	- 0,08
	Évolution	- 1,4 %	- 3,1 %	+ 1,3 %	+ 0,3 %	

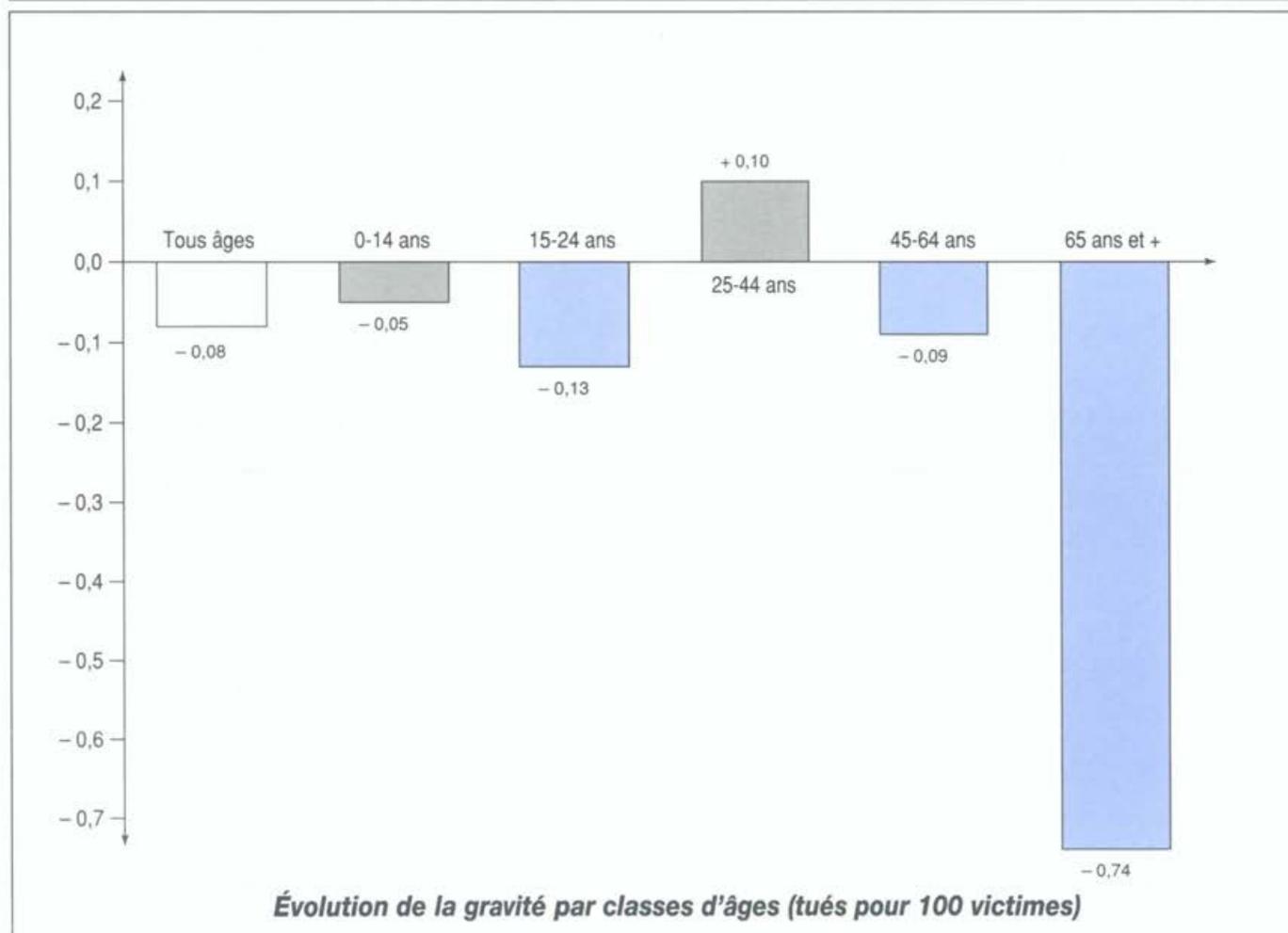
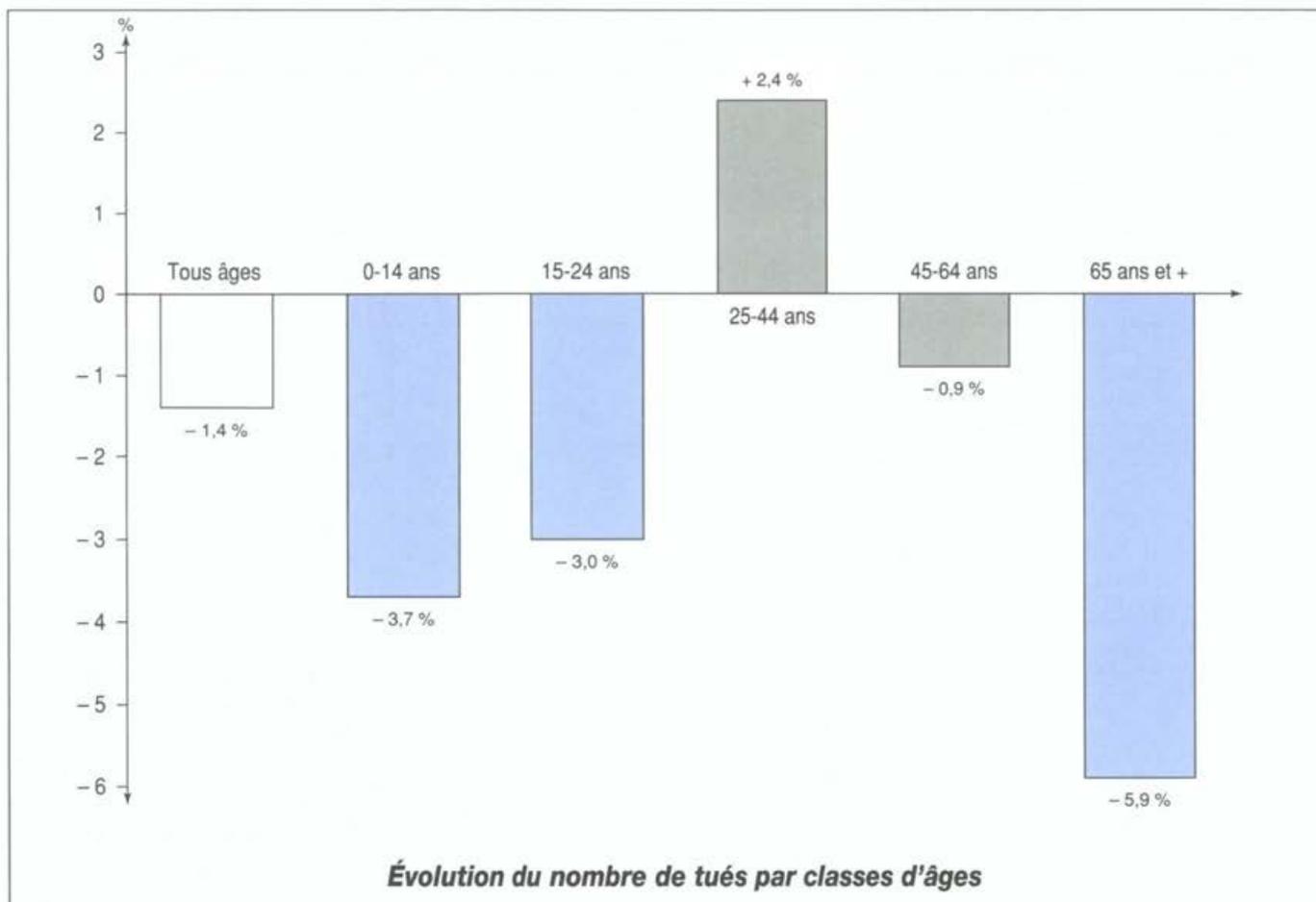
\* AVERTISSEMENT : les usagers dont l'année de naissance correspond à l'année de l'accident sont comptabilisés dans la classe des « 0-14 ans ». Jusqu'en 1992, ceux-ci figuraient dans la classe d'âge « indéterminé ».

En 1995, par rapport à 1994 :

– le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âges sauf pour celle des 25-44 ans pour laquelle il augmente (+ 2,4 %). La baisse est plus forte que la moyenne (- 1,4 %) pour les 15-24 ans (- 3,0 %), les moins de 15 ans (- 3,7 %) et les 65 ans et plus (- 5,9 %) ;

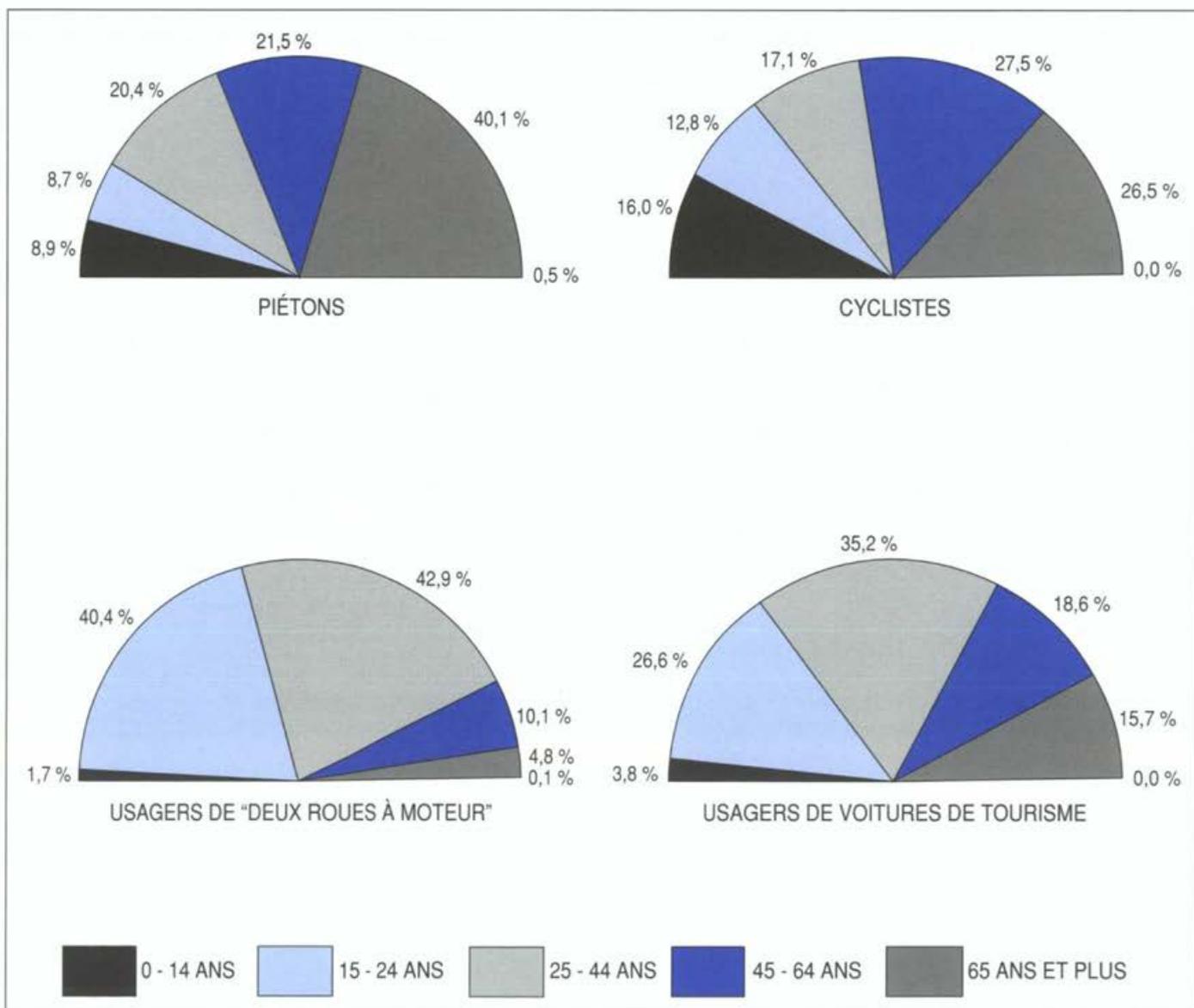
– le nombre de blessés, en diminution pour les moins de 15 ans (- 1,5 %) et les 25-44 ans (- 0,3 %), augmente pour les autres classes d'âges, de + 0,7 % pour les 15-24 ans à + 2,8 % pour les 65 ans et plus ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour toutes les classes d'âges (de - 0,09 point pour les 45-64 ans à - 0,74 point pour les 65 ans et plus), sauf pour les 25-44 ans (+ 0,10 point).



## RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGES ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1995

CLASSES D'ÂGES	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE « DEUX ROUES À MOTEUR »		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	91	8,9	60	16,0	21	1,7	206	3,8
15-24 ans	89	8,7	48	12,8	506	40,4	1 435	26,6
25-44 ans	209	20,4	64	17,1	537	42,9	1 898	35,2
45-64 ans	221	21,5	103	27,5	126	10,1	1 005	18,6
65 ans et plus	412	40,1	99	26,5	60	4,8	844	15,7
Age indéterminé	5	0,5	0	0,0	1	0,1	1	0,0
<b>Ensemble</b>	<b>1 027</b>	<b>100,0</b>	<b>374</b>	<b>100,0</b>	<b>1 251</b>	<b>100,0</b>	<b>5 389</b>	<b>100,0</b>



La répartition du nombre de tués par classes d'âges et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (40,1 %). On retrouve cette forte représentation pour les 25-44 ans dans le nombre d'usagers

de « deux-roues à moteur » tués (42,9 %) ainsi que dans celui des usagers de voitures de tourisme (35,2 %).

Parmi les cyclistes tués, les personnes de plus de 45 ans sont légèrement sur-représentées.

## ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
<b>Ensemble des autoroutes</b>	Année 1995	5 254	440	1 521	6 725	8 246	8,37
	Année 1994	4 815	446	1 510	6 248	7 758	9,26
	Différence	+ 439	- 6	+ 11	+ 477	+ 488	- 0,89
	Évolution	+ 9,1 %	- 1,3 %	+ 0,7 %	+ 7,6 %	+ 6,3 %	
<b>Dont autoroutes de liaison</b>	Année 1995	2 161	293	1 169	2 452	3 621	13,56
	Année 1994	2 091	310	1 192	2 531	3 723	14,83
	Différence	+ 70	- 17	- 23	- 79	- 102	- 1,27
	Évolution	+ 3,3 %	- 5,5 %	- 1,9 %	- 3,1 %	- 2,7 %	
<b>Dont autoroutes de dégagement</b>	Année 1995	3 093	147	352	4 273	4 625	4,75
	Année 1994	2 724	136	318	3 717	4 035	4,99
	Différence	+ 369	+ 11	+ 34	+ 556	+ 590	- 0,24
	Évolution	+ 13,5 %	+ 8,1 %	+ 10,7 %	+ 15,0 %	+ 14,6 %	
<b>Routes nationales</b>	Année 1995	22 249	2 411	8 251	25 284	33 535	10,84
	Année 1994	22 984	2 505	8 799	25 322	34 121	10,90
	Différence	- 735	- 94	- 548	- 38	- 586	- 0,06
	Évolution	- 3,2 %	- 3,8 %	- 6,2 %	- 0,2 %	- 1,7 %	
<b>Routes départementales</b>	Année 1995	44 407	4 175	18 669	44 491	63 160	9,40
	Année 1994	44 685	4 284	19 254	44 521	63 775	9,59
	Différence	- 278	- 109	- 585	- 30	- 615	- 0,19
	Évolution	- 0,6 %	- 2,5 %	- 3,0 %	- 0,1 %	- 1,0 %	
<b>Voies communales et autres voies</b>	Année 1995	61 039	1 386	10 816	65 646	76 462	2,27
	Année 1994	60 242	1 298	10 958	64 220	75 178	2,15
	Différence	+ 797	+ 88	- 142	+ 1 426	+ 1 284	+ 0,12
	Évolution	+ 1,3 %	+ 6,8 %	- 1,3 %	+ 2,2 %	+ 1,7 %	
<b>Ensemble</b>	Année 1995	132 949	8 412	39 257	142 146	181 403	6,33
	Année 1994	132 726	8 533	40 521	140 311	180 832	6,43
	Différence	+ 223	- 121	- 1 264	+ 1 835	+ 571	- 0,10
	Évolution	+ 0,2 %	- 1,4 %	- 3,1 %	+ 1,3 %	+ 0,3 %	

En 1995, par rapport à 1994 :

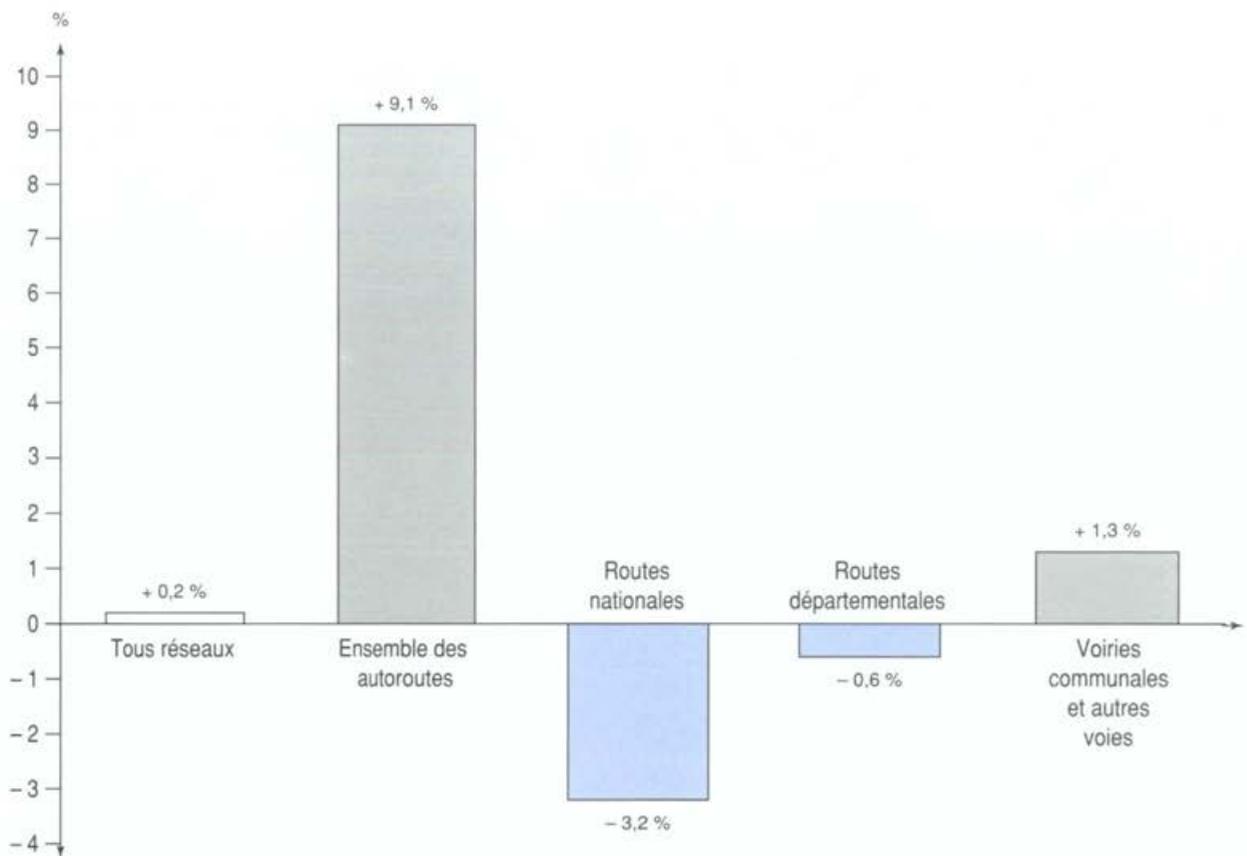
– c'est sur les autoroutes que l'augmentation du nombre d'accidents corporels a été la plus forte (+ 9,1 %, avec même + 13,5 % sur les autoroutes de dégagement). Augmentation également sur les voies communales avec + 1,3 %. Sur les autres réseaux, les diminutions sont de - 0,6 % sur les routes départementales et - 3,2 % sur les routes nationales ;

– si le nombre de tués diminue sur les routes départementales (- 2,5 %), les routes nationales (- 3,8 %) et les autoroutes de liaison (- 5,5 %), il augmente sur

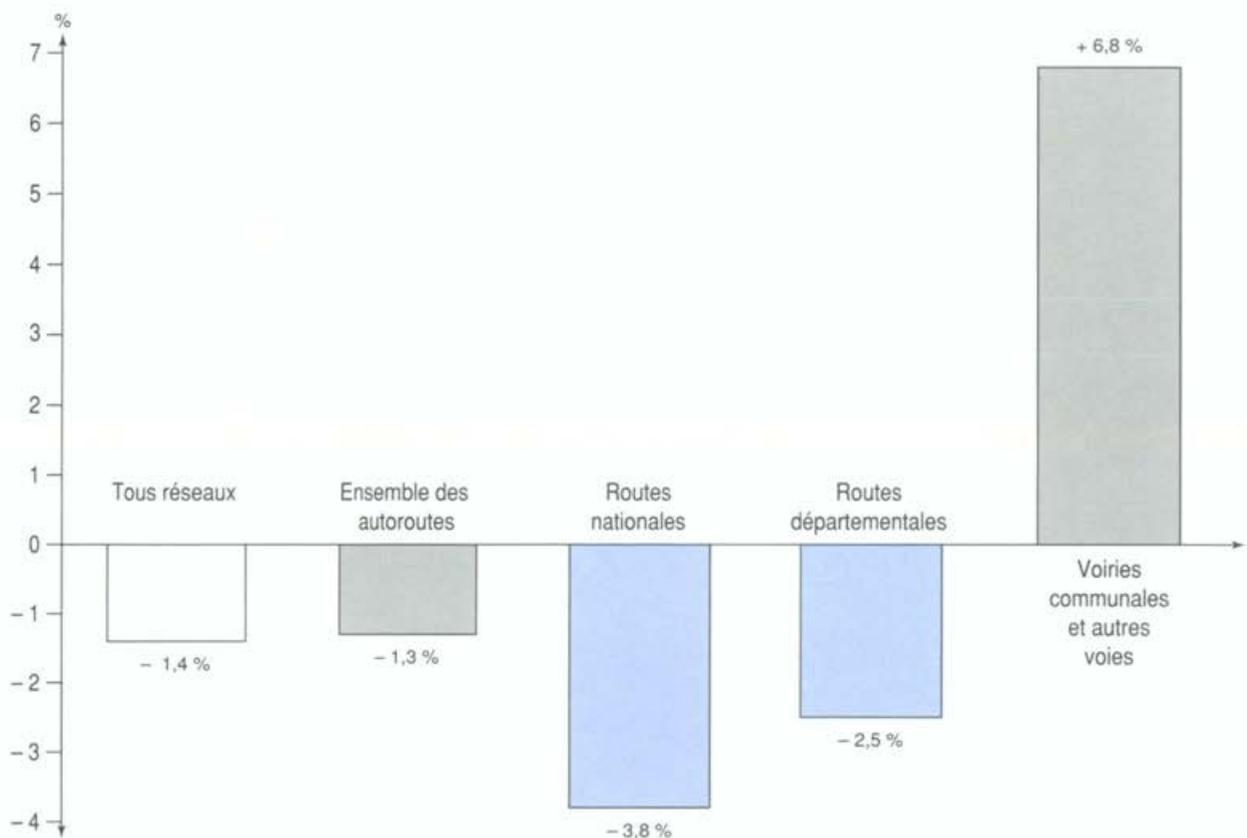
les voies communales (+ 6,8 %) et les autoroutes de dégagement (+ 8,1 %) ;

– le nombre de blessés, en moyenne en hausse de 0,3 %, augmente plus fortement sur les voies communales (+ 1,7 %) et surtout sur les autoroutes de dégagement (+ 14,6 %). Il diminue partout ailleurs, de - 1,0 % sur les routes départementales à - 2,7 % sur les autoroutes de liaison ;

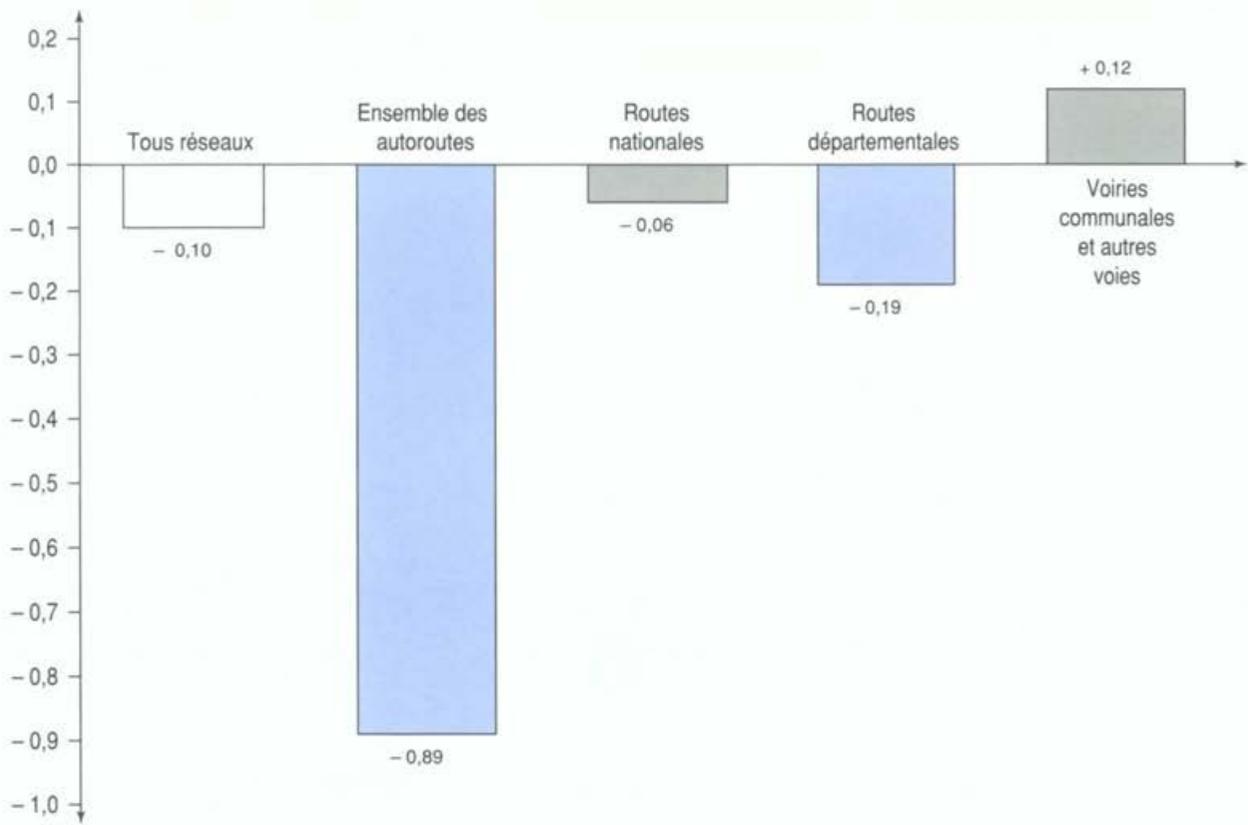
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, en augmentation sur les voies communales (+ 0,12 point), diminue sur les autres réseaux, en particulier sur les autoroutes (- 0,89 point).



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



**Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux**

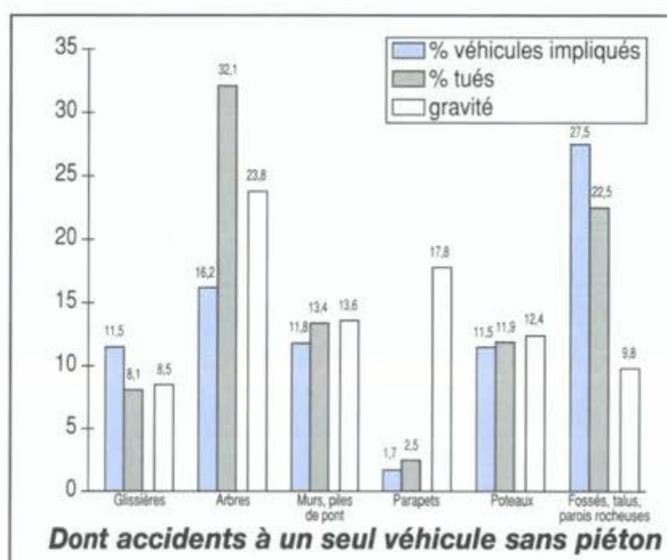
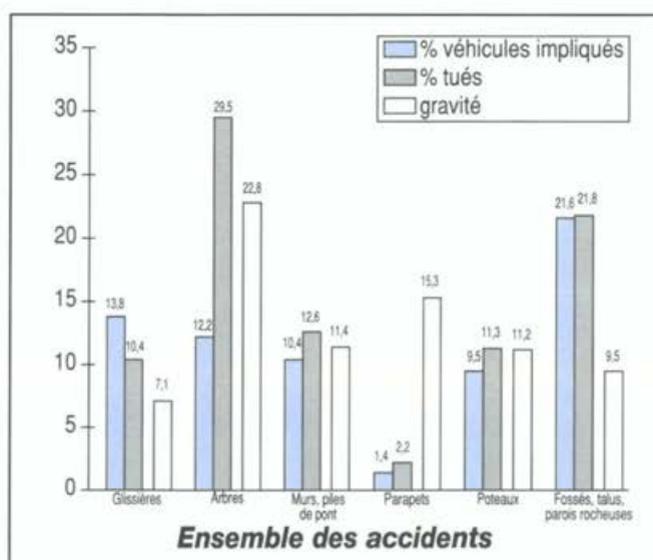


**Évolution de la gravité par catégories de réseaux (tués pour 100 accidents corporels)**

## RÉPARTITION DES NOMBRES DE VÉHICULES ET DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES EN 1995

ENSEMBLE DES ACCIDENTS	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	33 160	100,0	3 127	100,0	9,4
Dont : - glissières	4 591	13,8	326	10,4	7,1
- arbres	4 046	12,2	924	29,5	22,8
- murs, piles de pont	3 453	10,4	393	12,6	11,4
- parapets	459	1,4	70	2,2	15,3
- poteaux	3 150	9,5	353	11,3	11,2
- fossés, talus, parois rocheuses	7 168	21,6	682	21,8	9,5

DONT ACCIDENTS A UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	22 207	100,0	2 669	100,0	12,0
Dont : - glissières	2 546	11,5	216	8,1	8,5
- arbres	3 598	16,2	857	32,1	23,8
- murs, piles de pont	2 618	11,8	357	13,4	13,6
- parapets	370	1,7	66	2,5	17,8
- poteaux	2 552	11,5	317	11,9	12,4
- fossés, talus, parois rocheuses	6 118	27,5	601	22,5	9,8



C'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre arbres et contre parapets que l'on retrouve les valeurs les

plus élevées (respectivement 22,8 et 15,3 pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et 23,8 et 17,8 pour les accidents à un seul véhicule sans piéton). Il convient de noter que dans les accidents contre glissières elle est plus faible (respectivement 7,1 et 8,5).

## ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
<b>Milieu urbain (1)</b>	Année 1995	91 288	2 757	19 407	97 519	116 926	3,02
	Année 1994	90 860	2 747	20 045	96 042	116 087	3,02
	Différence	+ 428	+ 10	- 638	+ 1 477	+ 839	0,00
	Évolution	+ 0,5 %	+ 0,4 %	- 3,2 %	+ 1,5 %	+ 0,7 %	
<b>Rase campagne (2)</b>	Année 1995	41 661	5 655	19 850	44 627	64 477	13,57
	Année 1994	41 866	5 786	20 476	44 269	64 745	13,82
	Différence	- 205	- 131	- 626	+ 358	- 268	- 0,25
	Évolution	- 0,5 %	- 2,3 %	- 3,1 %	+ 0,8 %	- 0,4 %	
<b>Ensemble</b>	Année 1995	132 949	8 412	39 257	142 146	181 403	6,33
	Année 1994	132 726	8 533	40 521	140 311	180 832	6,43
	Différence	+ 223	- 121	- 1 264	+ 1 835	+ 571	- 0,10
	Évolution	+ 0,2 %	- 1,4 %	- 3,1 %	+ 1,3 %	+ 0,3 %	

(1) Ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du 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.

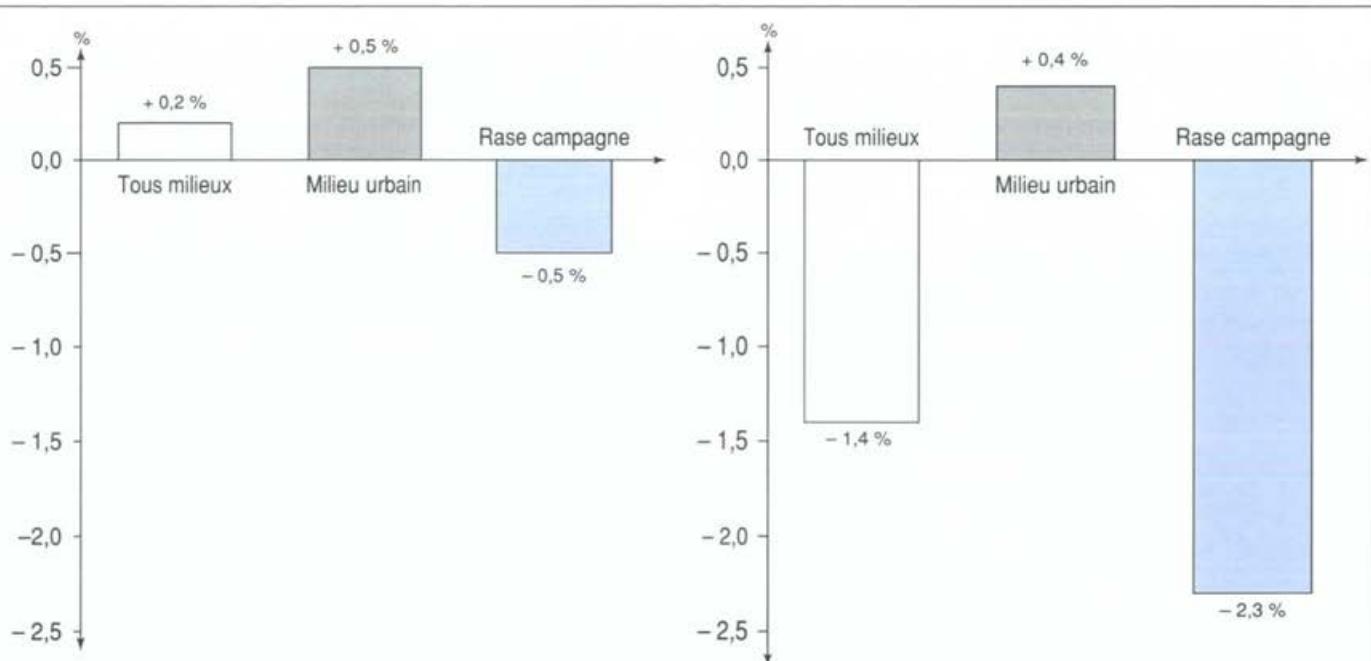
DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
<b>Année 1995</b>						
< 5 000 habitants	14 132	1 015	5 825	13 109	18 934	7,18
5 000 à 20 000 habitants	15 141	584	4 285	15 496	19 781	3,86
20 000 à 100 000 habitants	29 175	664	5 472	31 808	37 280	2,28
> 100 000 habitants	32 840	494	3 825	37 106	40 931	1,50
Rappel milieu urbain	91 288	2 757	19 407	97 519	116 926	3,02
<b>Année 1994</b>						
< 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
<b>Évolution 1995/1994</b>						
< 5 000 habitants	- 1,6 %	+ 4,3 %	*	- 2,0 %	- 1,4 %	+ 0,41
5 000 à 20 000 habitants	+ 0,2 %	- 1,2 %	- 3,3 %	+ 2,5 %	+ 1,2 %	- 0,05
20 000 à 100 000 habitants	+ 1,8 %	- 4,7 %	- 3,4 %	+ 3,1 %	+ 2,1 %	- 0,15
> 100 000 habitants	+ 0,4 %	+ 1,6 %	- 7,3 %	+ 1,1 %	+ 0,3 %	+ 0,01
Rappel milieu urbain	+ 0,5 %	+ 0,4 %	- 3,2 %	+ 1,5 %	+ 0,7 %	0,00

En 1995, par rapport à 1994 :

– on assiste en milieu urbain à des augmentations faibles et homogènes des nombres d'accidents corporels (+ 0,5 %), de tués (+ 0,4 %) et du nombre total de blessés (+ 0,7 %). Seul le nombre de blessés graves diminue (- 3,2%). En rase campagne, les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont faibles et du même ordre (respectivement - 0,5 % et - 0,4 %) et le nombre de tués enregistre une baisse un peu plus marquée (- 2,3 %). En revanche, le nombre de blessés légers augmente très légèrement (+ 0,8 %) ;

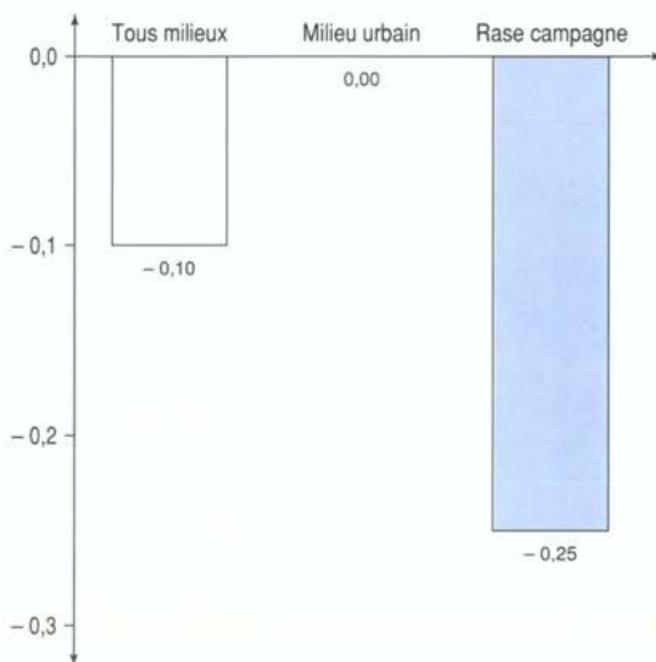
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, reste stable en milieu urbain et diminue en rase campagne (- 0,25 point) ;

– par tailles d'agglomérations, seules les agglomérations de moins de 5 000 habitants enregistrent une diminution des nombres d'accidents corporels (- 1,6 %) et de blessés (- 1,4 %). Pour le nombre de tués, c'est dans les villes de 5 000 à 20 000 habitants et de 20 000 à 100 000 habitants que la situation est la plus favorable (respectivement - 1,2 % et - 4,7 %).



**Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu**

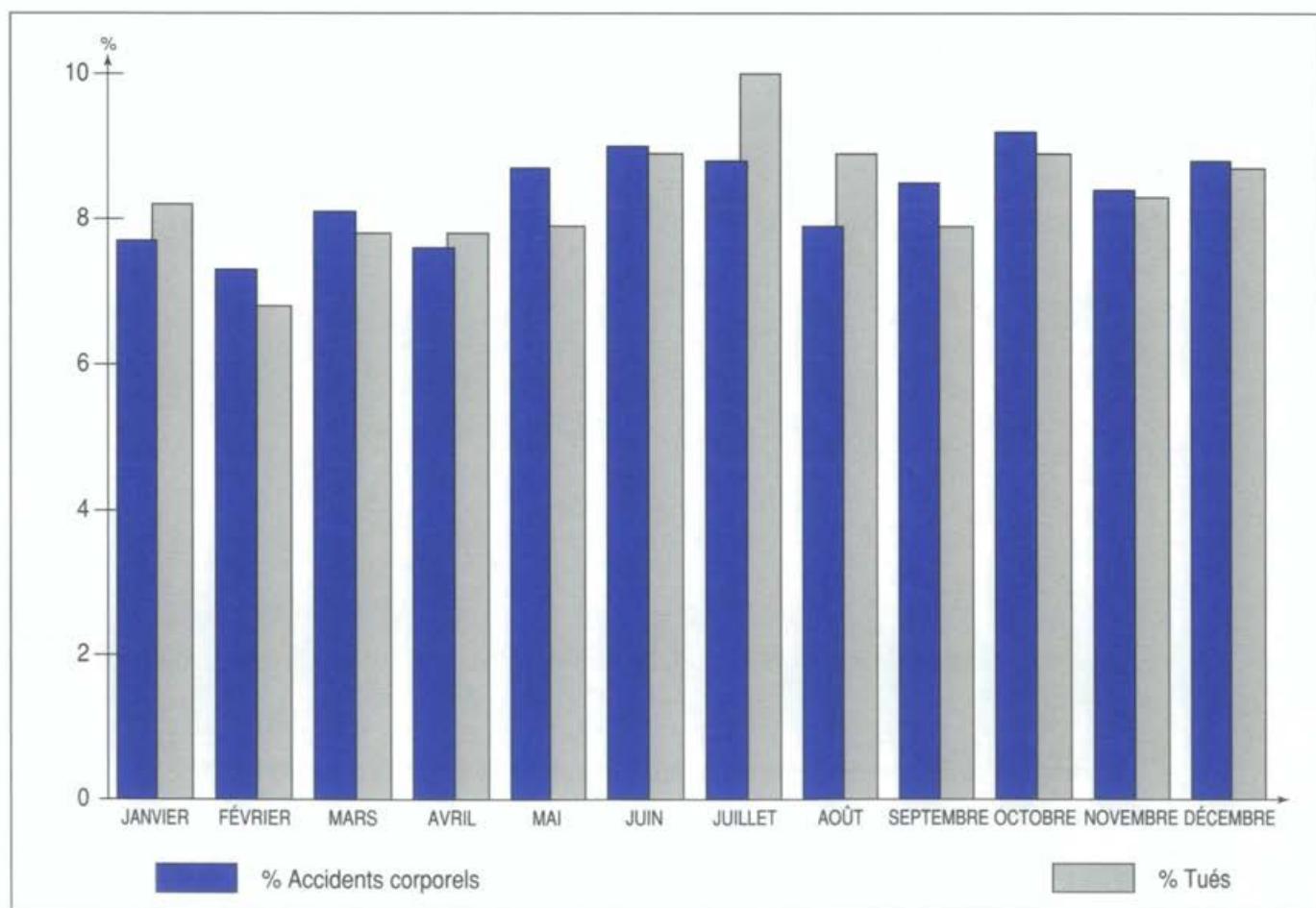
**Évolution du nombre de tués selon le milieu**



**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 1995

MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	10 251	7,7	686	8,2
Février	9 754	7,3	571	6,8
Mars	10 826	8,1	652	7,8
Avril	10 079	7,6	657	7,8
Mai	11 540	8,7	662	7,9
Juin	11 905	9,0	745	8,9
Juillet	11 650	8,8	843	10,0
Août	10 458	7,9	749	8,9
Septembre	11 352	8,5	663	7,9
Octobre	12 231	9,2	752	8,9
Novembre	11 203	8,4	702	8,3
Décembre	11 700	8,8	730	8,7
<b>Ensemble</b>	<b>132 949</b>	<b>100,0</b>	<b>8 412</b>	<b>100,0</b>

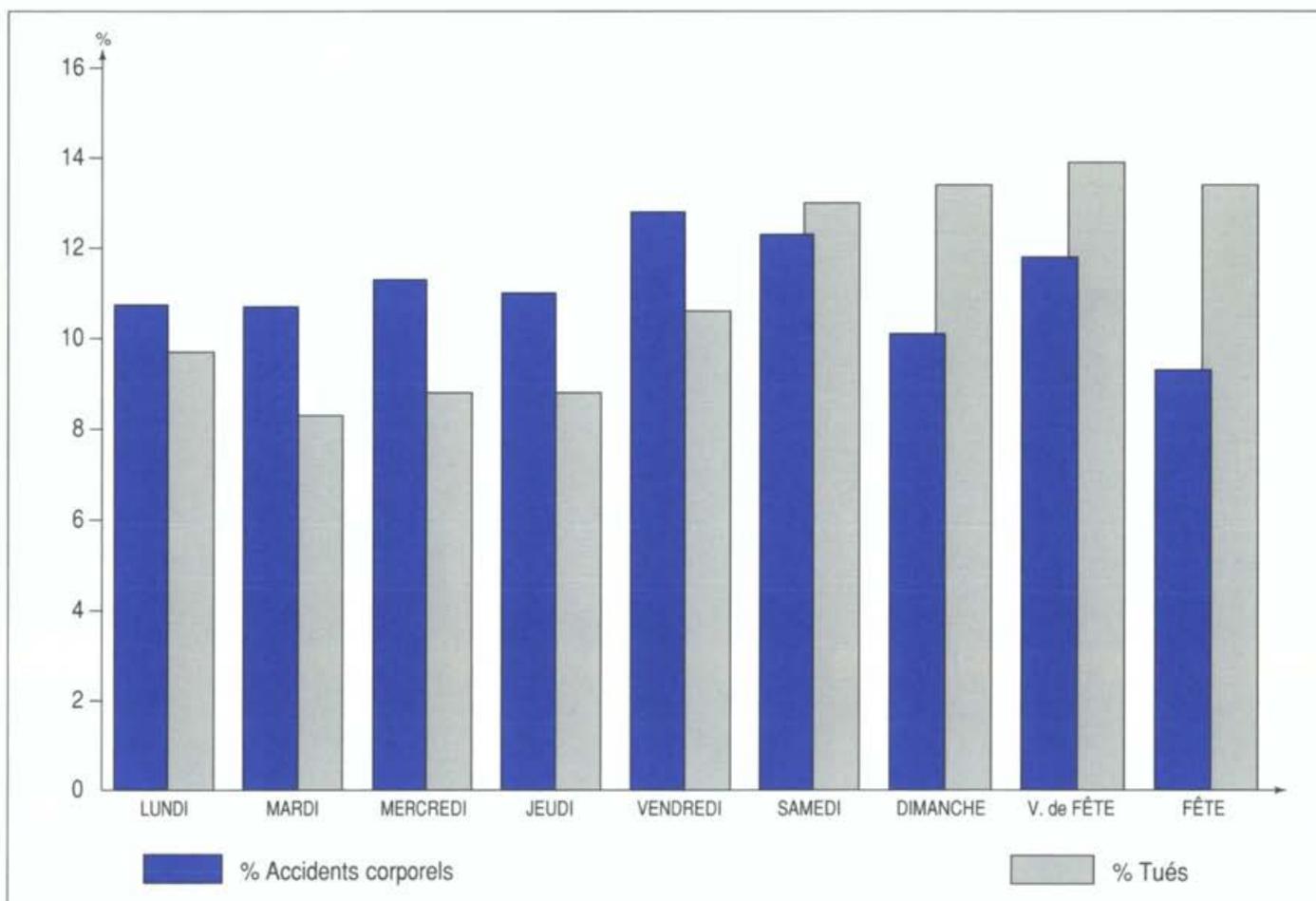


En 1995, c'est au cours des mois d'octobre et de juin que l'on a enregistré les plus grands nombres d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est au

cours de l'été – de juin à août – puis en octobre que l'on trouve les valeurs les plus élevées.

## RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1995

JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	46	15 911	346	10,7	953	21	9,7
Mardi	50	17 408	348	10,7	915	18	8,3
Mercredi	50	18 279	366	11,3	966	19	8,8
Jeudi	50	17 866	357	11,0	971	19	8,8
Vendredi	50	20 753	415	12,8	1 170	23	10,6
Samedi	49	19 513	398	12,3	1 385	28	13,0
Dimanche	46	15 083	328	10,1	1 350	29	13,4
Veille de fête	11	4 198	382	11,8	328	30	13,9
Fête	13	3 938	303	9,3	374	29	13,4
<b>Ensemble</b>	<b>365</b>	<b>132 949</b>	<b>364</b>	<b>100,0</b>	<b>8 412</b>	<b>23</b>	<b>100,0</b>

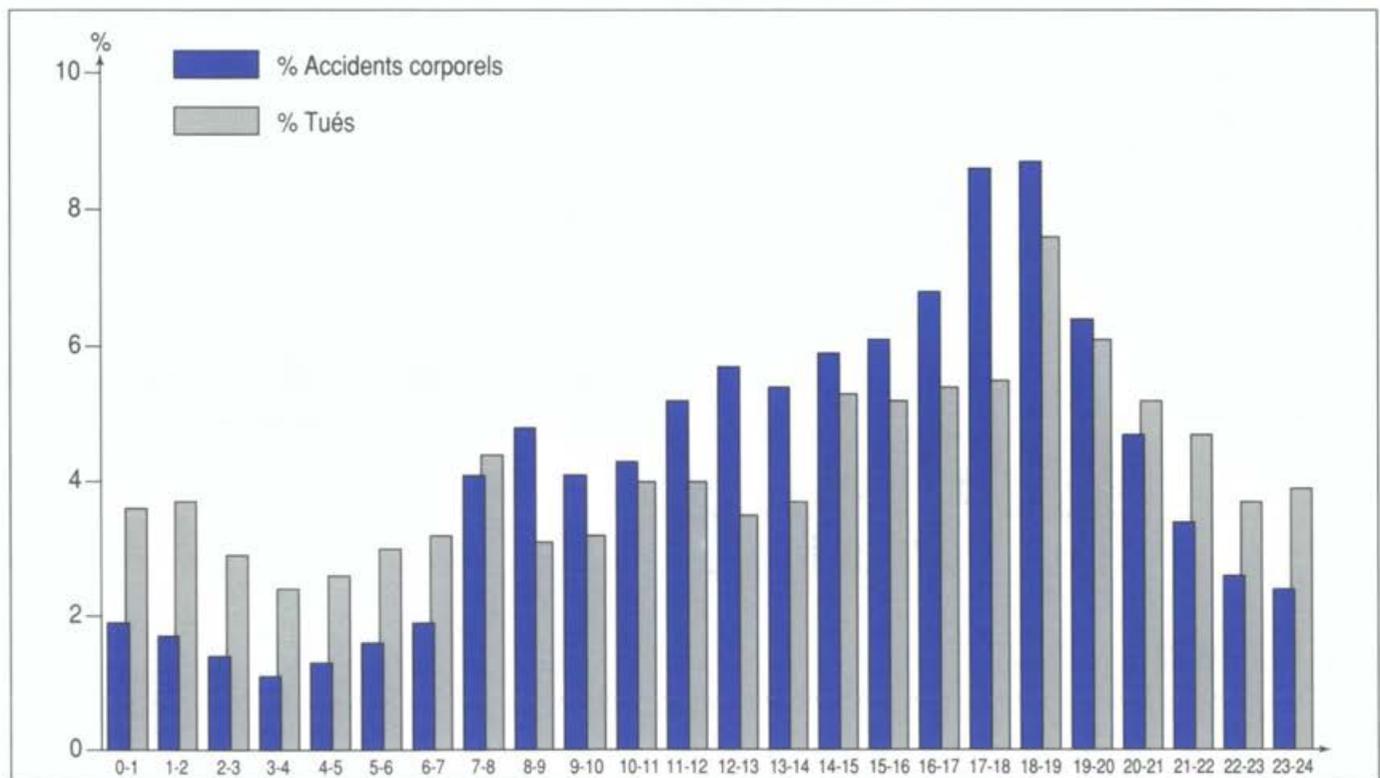


Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :  
 – les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;  
 – les dimanches, samedis et vendredis pour les tués

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 1995

HEURES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0- 1 heure	2 579	1,9	307	3,6
1- 2 heures	2 247	1,7	314	3,7
2- 3 heures	1 832	1,4	248	2,9
3- 4 heures	1 475	1,1	198	2,4
4- 5 heures	1 709	1,3	219	2,6
5- 6 heures	2 032	1,5	251	3,0
6- 7 heures	2 503	1,9	269	3,2
7- 8 heures	5 476	4,1	367	4,4
8- 9 heures	6 330	4,8	264	3,1
9-10 heures	5 427	4,1	265	3,2
10-11 heures	5 734	4,3	339	4,0
11-12 heures	6 894	5,2	333	4,0
12-13 heures	7 639	5,7	298	3,5
13-14 heures	7 158	5,4	308	3,7
14-15 heures	7 894	5,9	444	5,3
15-16 heures	8 135	6,1	441	5,2
16-17 heures	9 016	6,8	452	5,4
17-18 heures	11 369	8,6	466	5,5
18-19 heures	11 514	8,7	642	7,6
19-20 heures	8 549	6,4	513	6,1
20-21 heures	6 313	4,7	439	5,2
21-22 heures	4 554	3,4	393	4,7
22-23 heures	3 435	2,6	313	3,7
23-24 heures	3 135	2,4	329	3,9
<b>Ensemble</b>	<b>132 949</b>	<b>100,0</b>	<b>8 412</b>	<b>100,0</b>



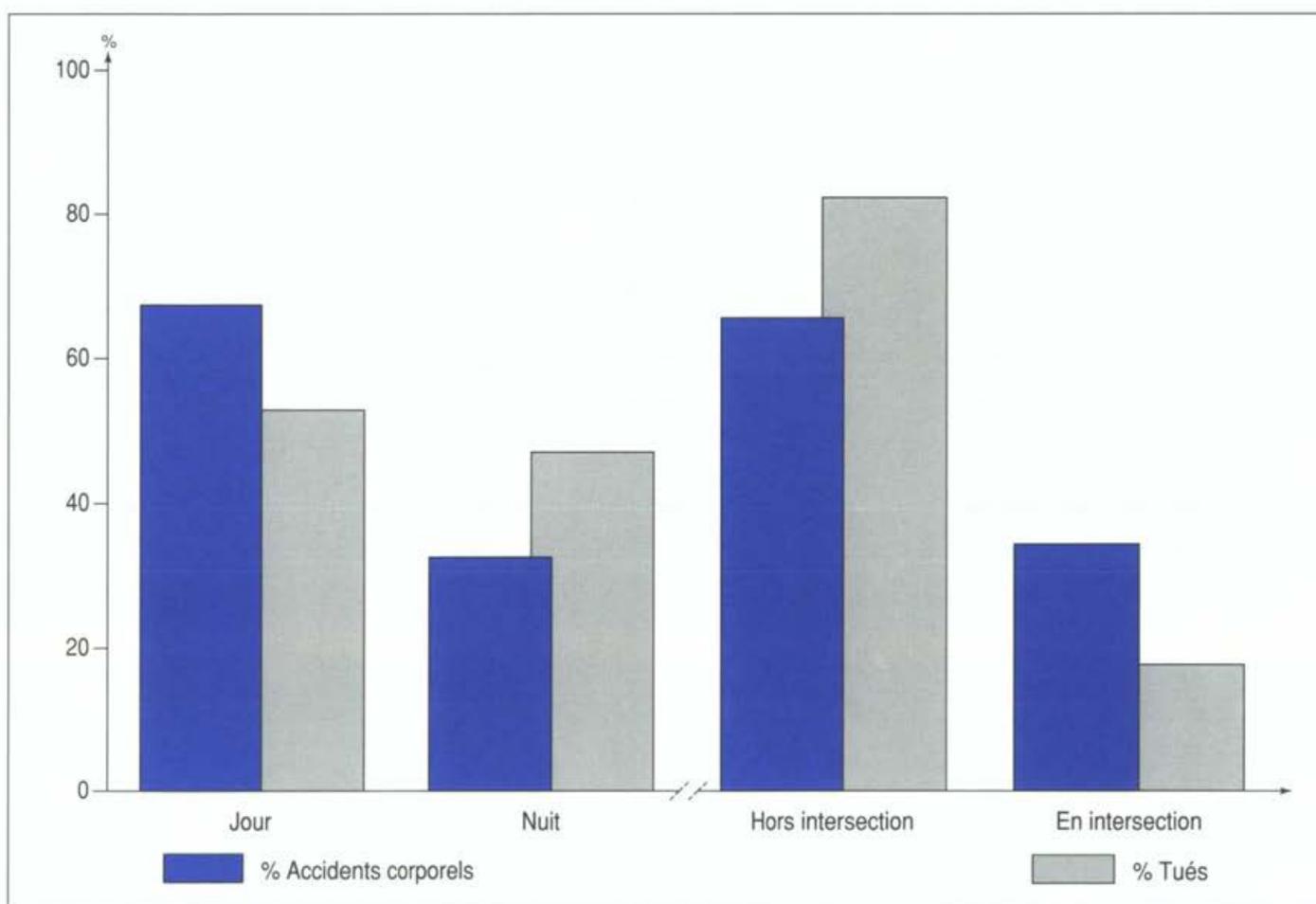
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 72 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (28 % 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 1995

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	89 618	67,4	4 450	52,9
Nuit	43 331	32,6	3 962	47,1
<b>Ensemble</b>	<b>132 949</b>	<b>100,0</b>	<b>8 412</b>	<b>100,0</b>

PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	87 247	65,6	6 924	82,3
En intersection	45 702	34,4	1 488	17,7
<b>Ensemble</b>	<b>132 949</b>	<b>100,0</b>	<b>8 412</b>	<b>100,0</b>

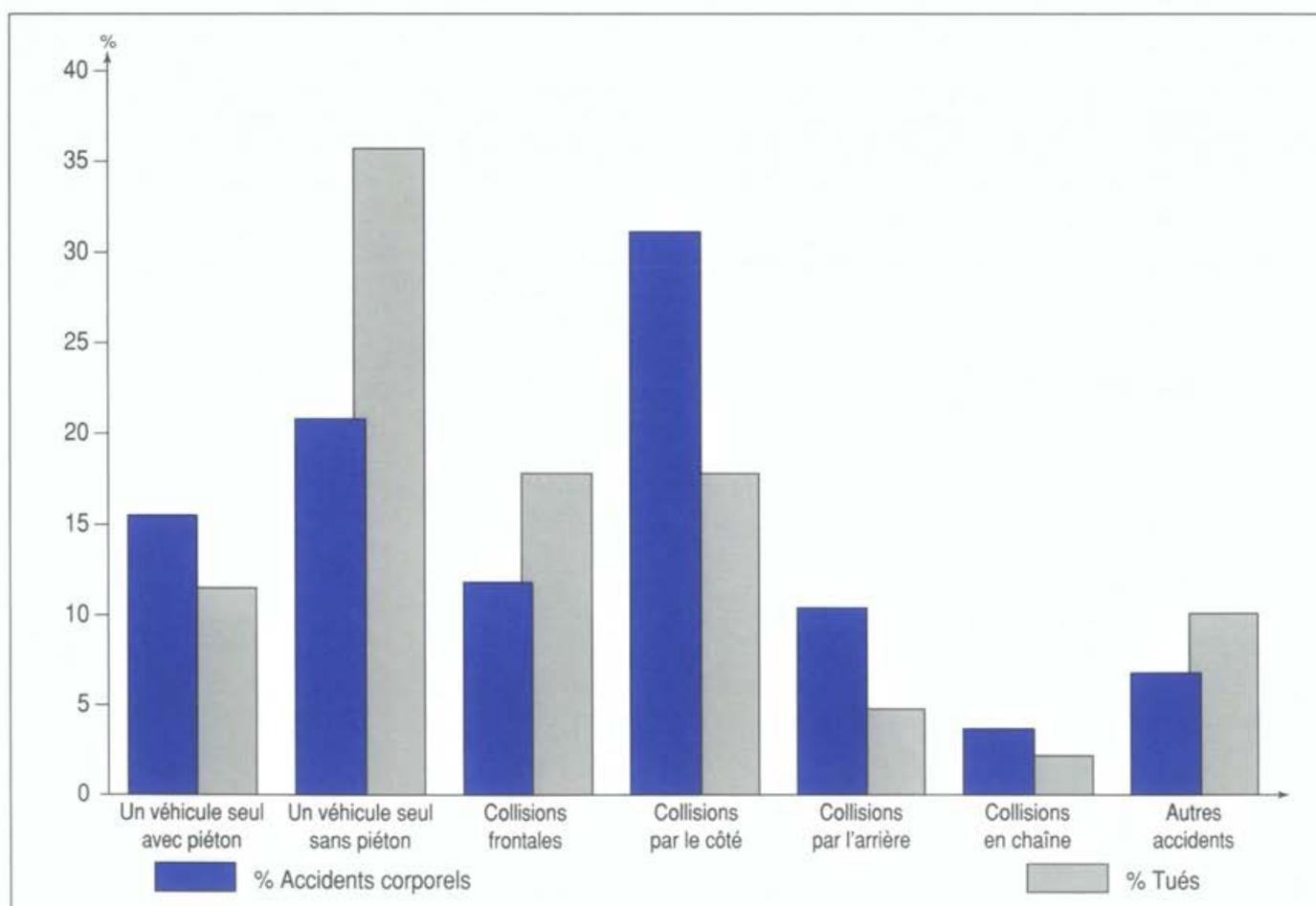


Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves.

Un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 18 % 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 1995

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	20 556	15,5	971	11,5
Un véhicule seul sans piéton	27 660	20,8	3 007	35,7
Deux véhicules et plus :				
– collision frontale	15 623	11,8	1 498	17,8
– collision par le côté	41 299	31,1	1 498	17,8
– collision par l'arrière	13 839	10,4	402	4,8
– collision en chaîne	4 904	3,7	186	2,2
– autres accidents	9 068	6,8	850	10,1
<b>Ensemble</b>	<b>132 949</b>	<b>100,0</b>	<b>8 412</b>	<b>100,0</b>

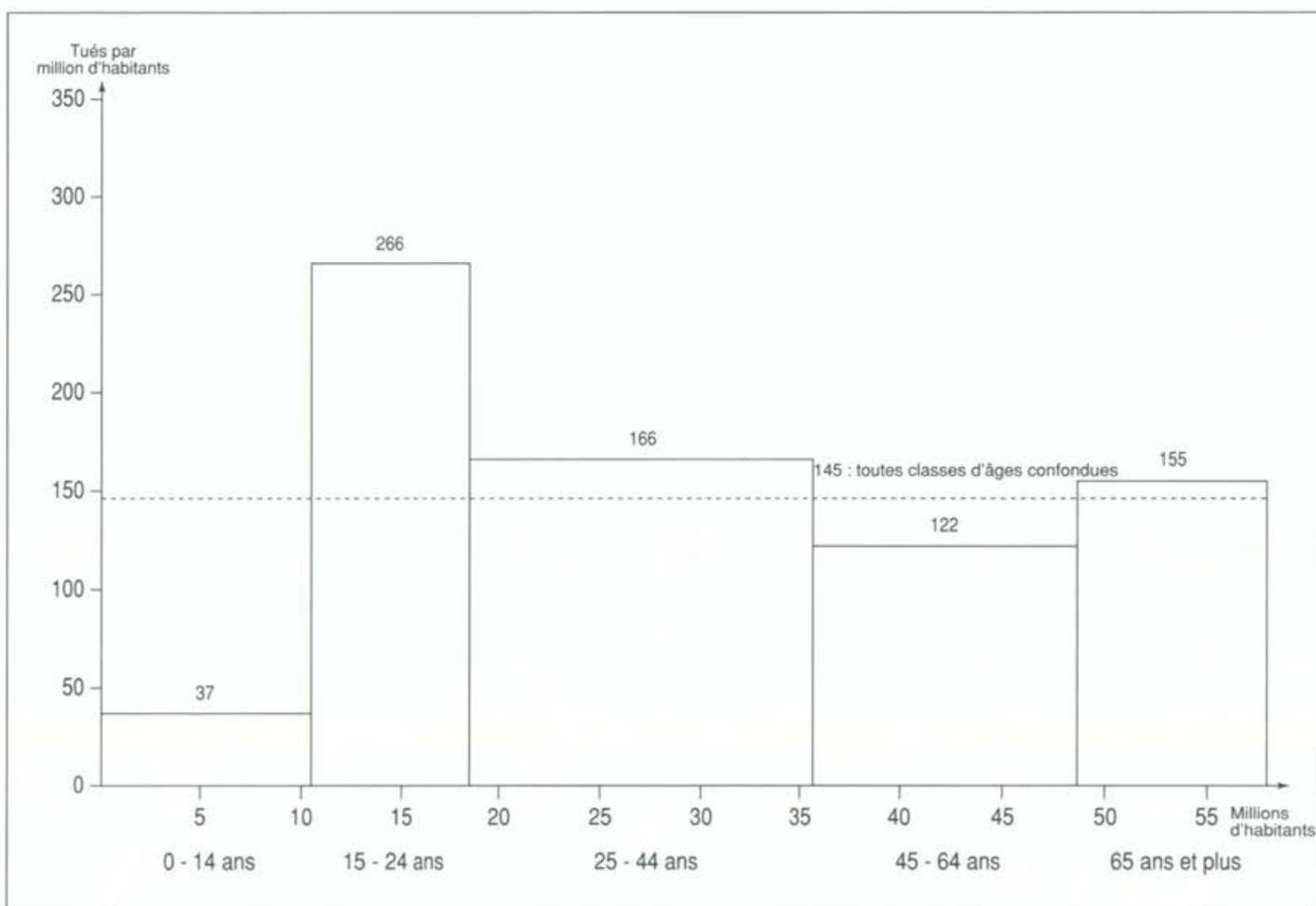


Près de deux accidents corporels sur trois sont la conséquence de la collision entre deux véhicules ou plus. Un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul).

– les accidents sans tiers en cause occasionnent plus d'un tué sur trois,  
– les collisions frontales, comme les collisions par le côté, plus d'un tué sur six.

## TAUX DE TUÉS SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1995

ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-1995)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	391	10 573 863	37
15 - 24 ans	2 137	8 033 616	266
25 - 44 ans	2 866	17 227 161	166
45 - 64 ans	1 570	12 918 077	122
65 ans et plus	1 440	9 274 588	155
Indéterminés	8	*	*
<b>Ensemble</b>	<b>8 412</b>	<b>58 027 305</b>	<b>145</b>



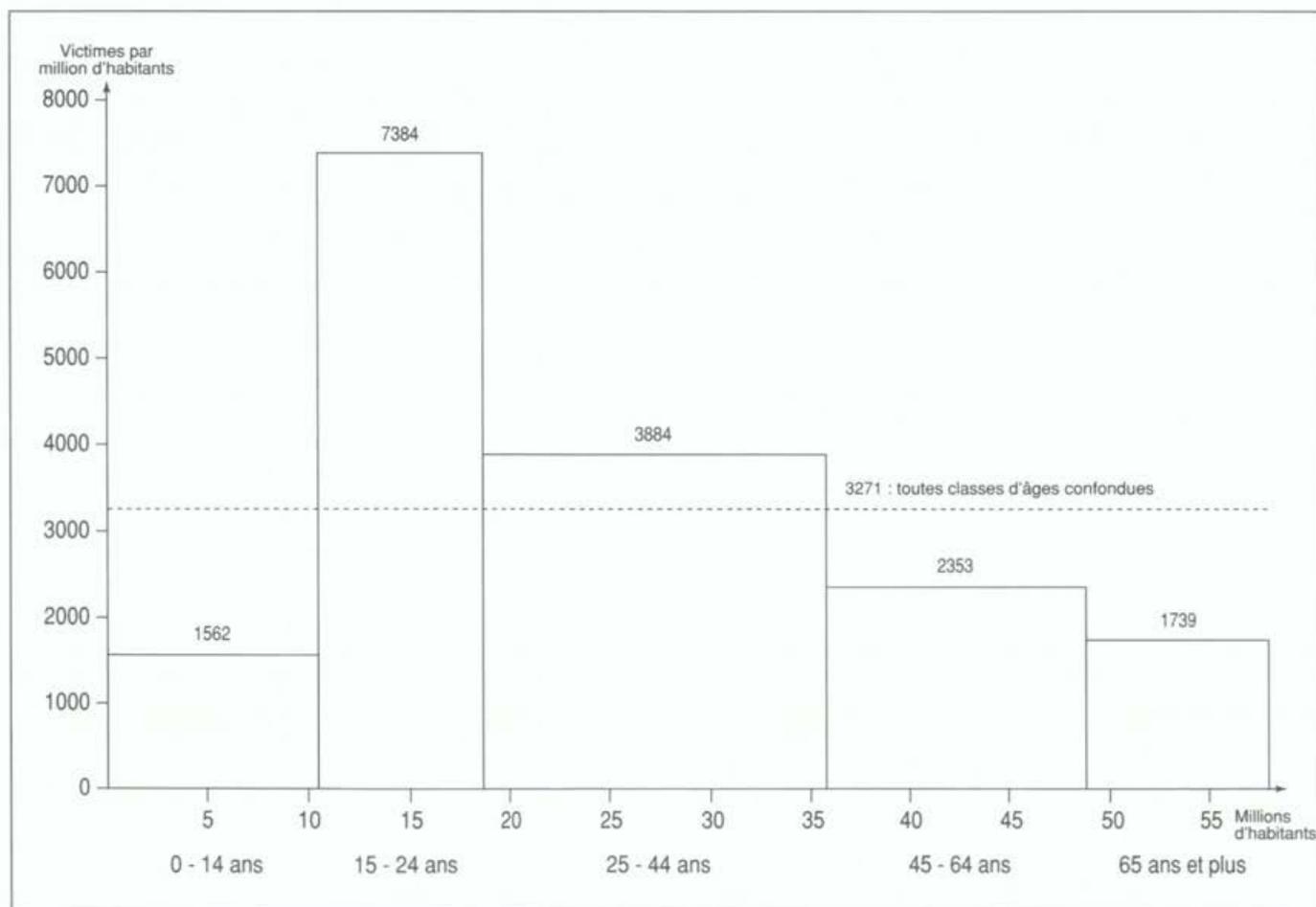
Par classes d'âges, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque près de deux fois plus

fort que la moyenne, 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 1995

ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (au 1-1-1995)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	16 518	10 573 863	1 562
15 - 24 ans	59 323	8 033 616	7 384
25 - 44 ans	66 915	17 227 161	3 884
45 - 64 ans	30 395	12 918 077	2 353
65 ans et plus	16 124	9 274 588	1 739
Indéterminés	540	*	
<b>Ensemble</b>	<b>189 815</b>	<b>58 027 305</b>	<b>3 271</b>

(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 1995

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 1-1-1995)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	374	20 000 000 (3)	19 (3)
Cyclomoteurs	471	1 785 000	264
Motocyclettes	780	983 000	793
Voiturettes	19	84 000 (4)	226
Voitures de tourisme	5 389	24 900 000	216
Camionnettes	126	4 513 000	28
Poids lourds	128	549 000	233
Transports en commun	41	78 000	-(5)

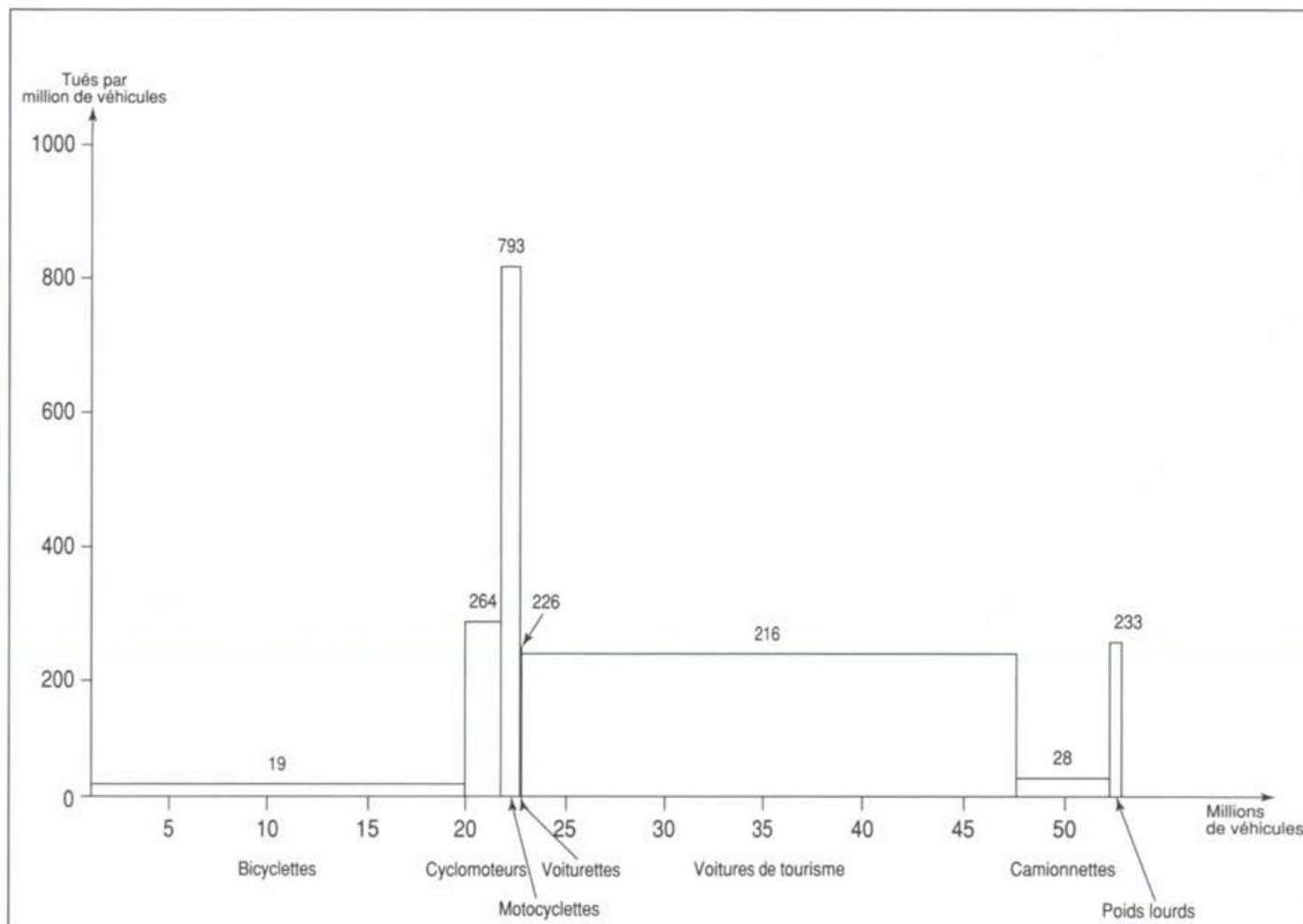
(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.

(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) Enquête Transports-Communications INSEE - 1993/1994.

(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 1995 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 7,7).

## TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1995

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1995)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	8 055	20 000 000 (3)	403 (3)
Cyclomoteurs	21 958	1 785 000	12 301
Motocyclettes	18 028	983 000	18 340
Voiturettes	351	84 000 (4)	4 179
Voitures de tourisme	111 679	24 900 000	4 485
Camionnettes	3 088	4 513 000	684
Poids lourds	1 952	549 000	3 556
Transports en commun	1 392	78 000	- (5)

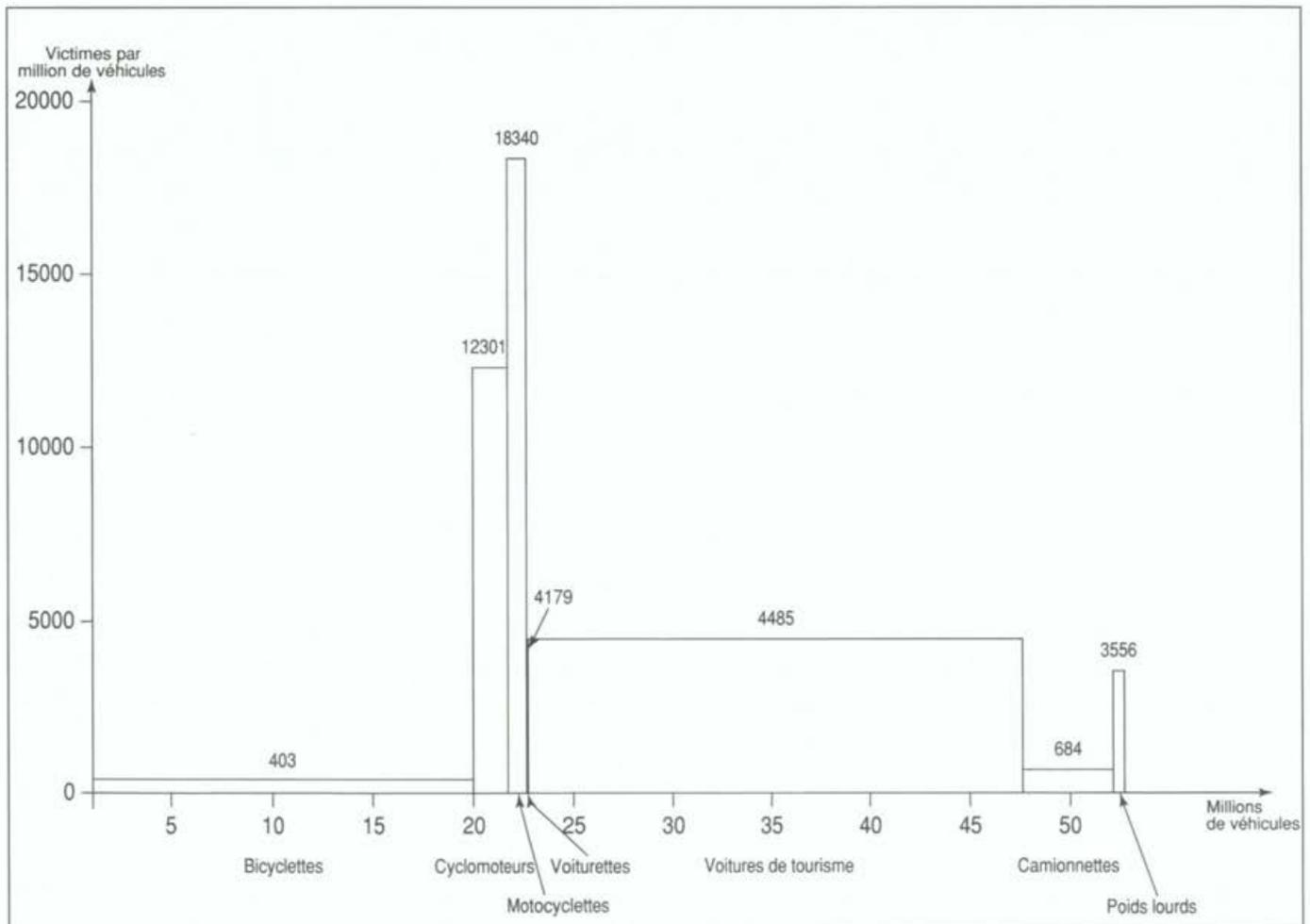
(1) Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules.

(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) Enquête Transports-Communications INSEE - 1993/1994.

(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 1995 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 2,7) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,1). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 6,6).

4

## LES COMPARAISONS

## RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

Une typologie des régions et départements français, à partir de nombreuses données démographiques, géographiques et socio-économiques a été élaborée et publiée en novembre 1995. Cette typologie doit permettre à chaque département (ou région) de savoir à quel(s) autre(s) département(s) (ou régions) se comparer en termes d'insécurité routière, toutes choses égales par ailleurs. Des problèmes globaux d'insécurité routière, spécifiques à un département ou une région, pourront ainsi être mis à jour. Voir le document **Typologie des régions et départements français, pour l'aide à l'analyse en accidentologie**.

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte (2)		1995	1994	1995	1994	1995	1994
Ain	498	288	1 143	1 058	128	136	1 664	1 502
Aisne	541	309	983	1 079	107	103	1 393	1 504
Allier	352	211	929	967	82	103	1 278	1 320
Alpes-de-Haute-Provence	136	70	358	358	26	29	559	544
Hautes-Alpes	118	63	259	253	29	30	391	381
Alpes-Maritimes	1 003	946	4 294	4 069	119	99	5 673	5 468
Ardèche	281	139	547	533	44	40	752	751
Ardenne	295	183	606	612	37	55	856	830
Ariège	139	60	232	267	26	38	343	393
Aube	292	173	781	731	53	69	1 060	1 023
Aude	307	165	579	735	75	69	814	1 042
Aveyron	268	116	491	497	49	61	764	702
Bouches-du-Rhône	1 798	1 730	7 227	7 240	275	246	9 675	9 683
Calvados	631	388	1 344	1 383	90	102	1 921	1 997
Cantal	157	56	224	245	20	23	348	336
Charente	342	159	647	705	61	75	922	996
Charente-Maritime	544	287	1 230	1 248	114	129	1 720	1 674
Cher	322	188	847	932	72	69	1 207	1 312
Corrèze	237	117	542	553	45	39	717	711
Corse-du-Sud	120	73	632	564	26	20	915	814
Haute-Corse	133	71	583	586	41	42	963	912
Côte-d'Or	503	326	1 278	1 173	98	84	1 767	1 591
Côtes-d'Armor	540	245	677	663	81	72	920	952
Creuse	128	30	200	254	15	29	281	363
Dordogne	388	165	902	991	72	71	1 307	1 410
Doubs	491	322	1 129	1 163	65	68	1 514	1 560
Drôme	426	281	1 124	1 164	81	99	1 614	1 625
Eure	533	284	1 198	1 171	113	126	1 831	1 683
Eure-et-Loir	407	251	943	1 005	100	108	1 396	1 418
Finistère	840	537	1 298	1 324	105	110	1 685	1 737
Gard	605	443	1 826	1 708	177	133	2 707	2 492
Haute-Garonne	974	773	2 369	2 474	160	169	3 062	3 214
Gers	174	60	399	381	47	42	543	570
Gironde	1 246	952	3 530	3 588	204	192	5 017	5 005
Hérault	843	678	1 971	1 878	194	177	2 719	2 695
Ille-et-Vilaine	824	515	1 548	1 535	108	128	2 102	2 042
Indre	235	129	316	367	51	65	468	565
Indre-et-Loire	541	389	1 438	1 479	84	89	1 994	2 134
Isère	1 054	795	1 996	1 842	134	157	2 908	2 627
Jura	251	112	502	474	54	55	733	671
Landes	319	159	930	882	101	92	1 314	1 286
Loir-et-Cher	309	168	759	862	80	92	1 047	1 204
Loire	749	593	1 420	1 444	82	82	1 992	1 979
Haute-Loire	206	104	414	376	38	29	616	557
Loire-Atlantique	1 083	817	2 167	2 062	154	166	2 881	2 736
Loiret	598	436	1 538	1 498	134	116	2 108	2 020
Lot	158	54	411	439	45	40	574	645
Lot-et-Garonne	307	184	708	750	75	70	934	1 056

(1) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (2) actualisation 1994 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

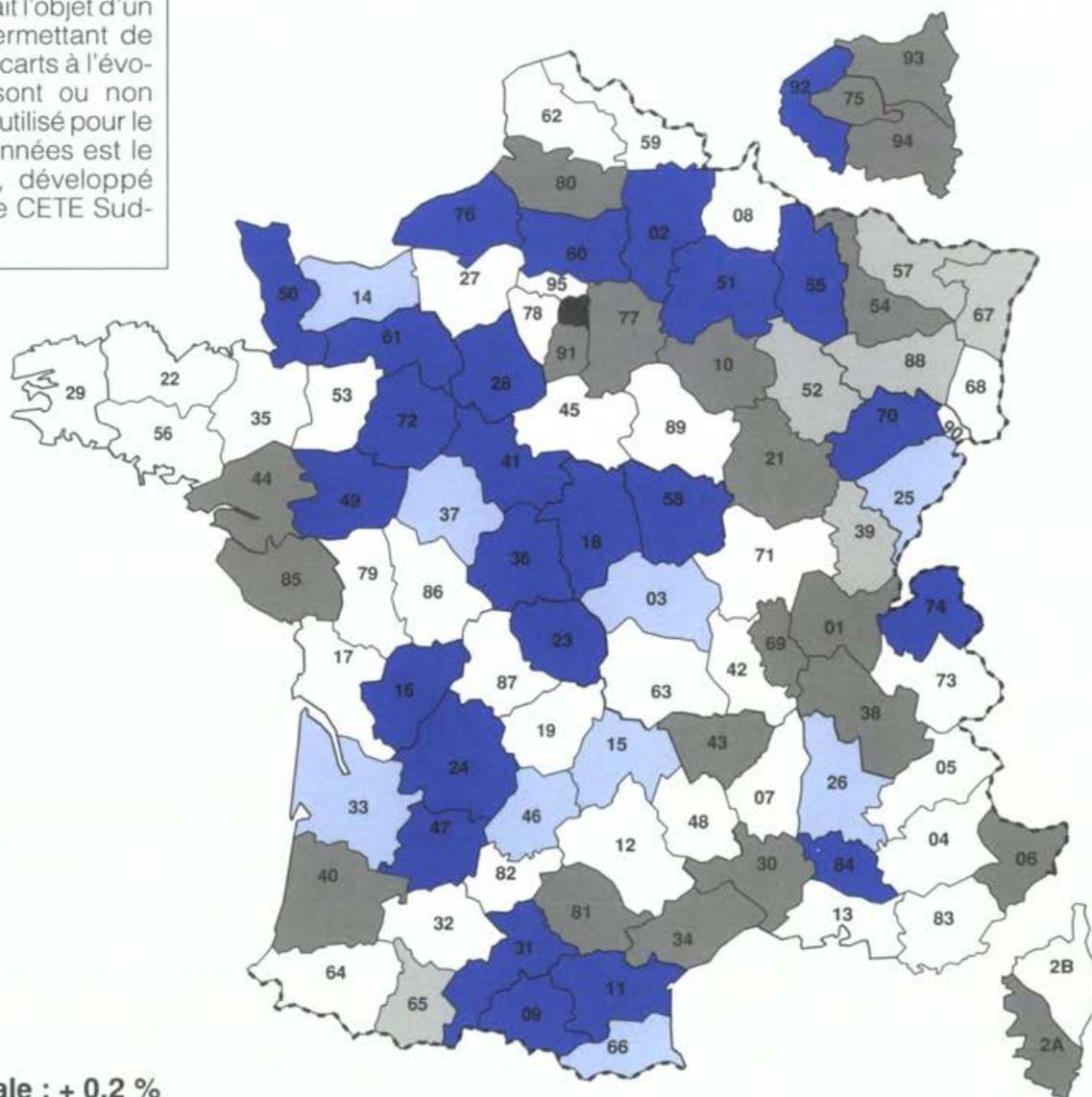
## RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
			(en milliers) sans double compte (2)	1995	1994	1995	1994	1995
Lozère	73	24	207	197	15	16	317	276
Maine-et-Loire	720	436	1 051	1 135	96	97	1 466	1 609
Manche	485	226	956	1 052	75	68	1 378	1 551
Marne	563	385	1 059	1 208	103	108	1 512	1 650
Haute-Marne	202	98	429	400	42	45	615	566
Mayenne	283	134	401	390	59	40	567	593
Meurthe-et-Moselle	709	550	1 785	1 689	96	96	2 418	2 188
Meuse	194	88	616	656	31	55	867	890
Morbihan	631	327	791	812	95	110	1 102	1 141
Moselle	1 009	747	1 966	1 915	128	133	2 689	2 575
Nièvre	230	122	546	589	41	67	750	799
Nord	2 546	2 269	3 673	3 689	183	186	4 896	4 983
Oise	760	494	1 121	1 209	145	147	1 687	1 805
Orne	293	127	464	504	52	61	674	725
Pas-de-Calais	1 442	1 154	2 148	2 123	170	159	2 898	2 982
Puy-de-Dôme	599	394	1 605	1 639	85	94	2 113	2 216
Pyrénées-Atlantiques	598	414	1 307	1 332	67	84	1 705	1 758
Hautes-Pyrénées	224	131	643	616	32	27	920	834
Pyrénées-Orientales	376	289	658	691	66	73	961	1 006
Bas-Rhin	977	709	1 918	1 850	118	85	2 595	2 443
Haut-Rhin	685	518	1 245	1 252	81	81	1 632	1 665
Rhône	1 536	1 402	3 521	3 291	108	121	4 709	4 433
Haute-Saône	231	96	347	490	53	70	492	725
Saône-et-Loire	552	323	1 384	1 347	118	87	1 950	1 942
Sarthe	521	313	1 189	1 257	101	87	1 587	1 751
Savoie	368	240	712	719	63	64	994	1 010
Haute-Savoie	609	441	1 085	1 146	115	113	1 523	1 569
Paris	2 155	2 155	9 413	9 146	88	102	11 317	11 112
Seine-Maritime	1 234	920	3 073	3 360	152	145	4 200	4 500
Seine-et-Marne	1 161	932	2 533	2 408	253	210	3 670	3 551
Yvelines	1 357	1 263	2 894	2 854	136	131	3 937	3 850
Deux-Sèvres	347	169	528	538	66	68	733	762
Somme	557	320	1 485	1 352	119	124	2 164	1 975
Tarn	341	213	735	690	79	77	1 023	1 001
Tarn-et-Garonne	203	100	545	545	45	50	755	774
Var	865	744	2 853	2 842	146	161	3 767	3 891
Vaucluse	484	377	1 114	1 180	92	90	1 623	1 672
Vendée	525	257	978	922	126	109	1 361	1 244
Vienne	392	211	849	845	65	55	1 210	1 158
Haute-Vienne	354	223	841	819	51	60	1 220	1 149
Vosges	382	258	846	814	71	78	1 238	1 228
Yonne	328	147	706	687	80	86	980	911
Territoire-de-Belfort	137	108	278	282	14	22	353	390
Essonne	1 133	1 077	1 988	1 882	92	103	2 839	2 641
Hauts-de-Seine	1 408	1 408	2 722	2 891	43	53	3 355	3 507
Seine-Saint-Denis	1 415	1 415	3 398	3 230	54	55	4 159	4 008
Val-de-Marne	1 238	1 238	2 944	2 762	50	60	3 885	3 508
Val-d'Oise	1 099	1 043	1 930	1 917	81	82	2 628	2 583
<b>Total France</b>	<b>57 779</b>	<b>42 625</b>	<b>132 949</b>	<b>132 726</b>	<b>8 412</b>	<b>8 533</b>	<b>181 403</b>	<b>180 832</b>

(1) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (2) actualisation 1994 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1995 PAR RAPPORT À 1994

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 : + 0,2 %**

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

Favorable	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:blue; border:1px solid black;"></span>	Écarts très ou assez significatifs
	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightblue; border:1px solid black;"></span>	Écarts peu significatifs
Stable	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:white; border:1px solid black;"></span>	Écarts non significatifs
Défavorable	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgray; border:1px solid black;"></span>	Écarts peu significatifs
	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:darkgray; border:1px solid black;"></span>	Écarts très ou assez significatifs

L'Aude (11), la Creuse (23) et la Haute-Saône (70) sont les trois départements français pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1995 est la plus marquée (baisse >20 %). De 1993 à 1994, la tendance pour ces départements était plutôt à la stabilité.

La Corse-du-Sud (2A) et la Haute-Loire (43) se démarquent cette année avec les augmentations les plus

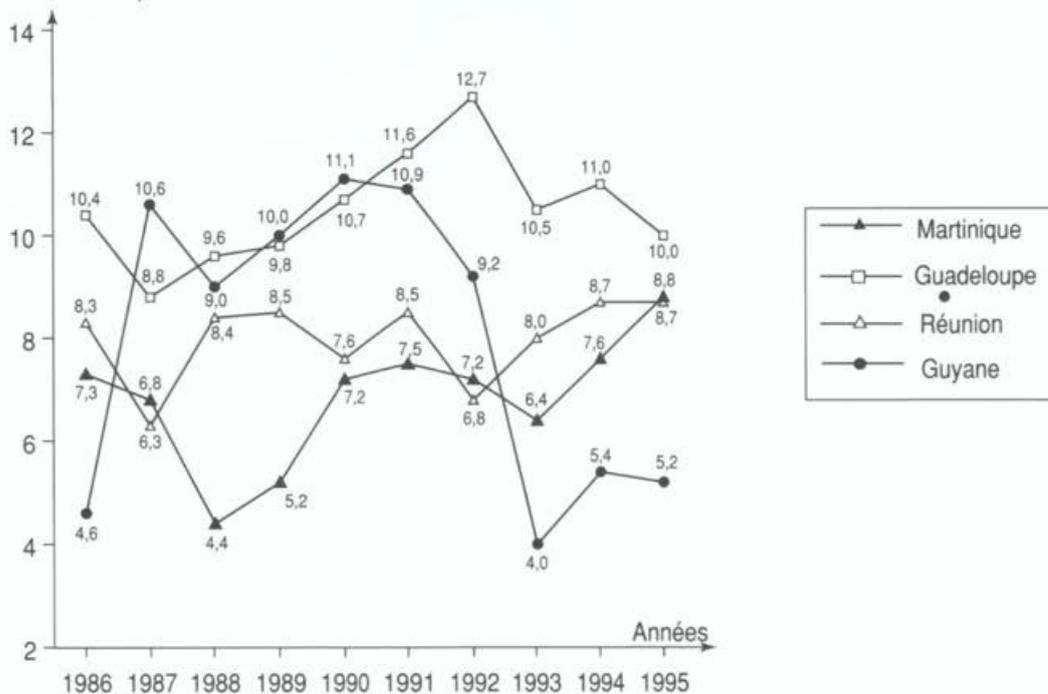
prononcées (>10 %). L'augmentation du nombre de tués y est également non négligeable alors que ces départements connaissaient plutôt une amélioration de leur situation en 1994.

La légère hausse du nombre d'accidents sur la France ne semble pas être le fait d'un département en particulier mais plutôt un phénomène diffus.

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

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
<b>Guadeloupe</b>	Année 1995	740	74	417	623	1 040	10,00
	Année 1994	756	83	409	633	1 042	10,98
	Différence	- 16	- 9	+ 8	- 10	- 2	- 0,98
	Évolution	- 2,1 %	- 10,8 %	+ 2,0 %	- 1,6 %	- 0,2 %	
<b>Martinique</b>	Année 1995	605	53	273	622	895	8,76
	Année 1994	694	53	368	698	1 066	7,64
	Différence	- 89	*	- 95	- 76	- 171	+ 1,12
	Évolution	- 12,8 %	*	- 25,8 %	- 10,9 %	- 16,0 %	
<b>Guyane</b>	Année 1995	574	30	147	635	782	5,23
	Année 1994	539	29	221	519	740	5,38
	Différence	+ 35	+ 1	- 74	+ 116	+ 42	- 0,15
	Évolution	+ 6,5 %	+ 3,4 %	- 33,5 %	+ 22,4 %	+ 5,7 %	
<b>Réunion</b>	Année 1995	1 064	93	392	1 024	1 416	8,74
	Année 1994	1 086	94	397	1 041	1 438	8,66
	Différence	- 22	- 1	- 5	- 17	- 22	+ 0,08
	Évolution	- 2,0 %	- 1,1 %	- 1,3 %	- 1,6 %	- 1,5 %	

Gravité :  
tués/100 accidents corporels



**Évolution de la gravité**

Par rapport à l'évolution nationale du nombre d'accidents corporels (+ 0,2 %), le test statistique (voir encadré page précédente) appliqué aux départements d'Outre-mer montre que :

- la baisse du nombre d'accidents observée en Guadeloupe est non significative ;
- la baisse du nombre d'accidents observée en Martinique est très significative ;
- la hausse du nombre d'accidents observée en Guyane est peu significative ;
- la baisse du nombre d'accidents observée à la Réunion est non significative.

Pour l'analyse de la gravité, on comparera le taux observé en 1995 à deux références : la moyenne 1986-1994 et la moyenne 1990-1994.

- Guadeloupe : 10,00 en 1995 contre respectivement 10,56 et 11,30. La tendance à la baisse de la gravité observée depuis 1993 se confirme : le résultat de l'année 1995 est le meilleur enregistré depuis 1990.

- Martinique : 8,76 en 1995 contre respectivement 6,65 et 7,20. Globalement, la situation de la gravité se dégrade : le résultat de l'année 1995 représente le plus mauvais enregistré.

- Guyane : 5,23 en 1995 contre respectivement 8,30 et 8,21. L'amélioration de la situation, particulièrement évidente en 1993, semble se poursuivre.

- Réunion : 8,74 en 1995 contre 7,89 et 7,91. La situation de la gravité, qui globalement se dégrade, est à son niveau le plus critique en 1995.

## RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION TOTALE  (en milliers) sans double compte (2)	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
			1995	1994	1995	1994	1995	1994
Nord - Pas-de-Calais	3 989	3 424	5 821	5 812	353	345	7 794	7 965
Picardie	1 859	1 123	3 589	3 640	371	374	5 244	5 284
Ile-de-France	10 965	10 531	27 822	27 090	797	796	35 790	34 760
Centre	2 412	1 560	5 841	6 143	521	539	8 220	8 653
Haute-Normandie	1 767	1 204	4 271	4 531	265	271	6 031	6 183
Basse-Normandie	1 409	741	2 764	2 939	217	231	3 973	4 273
Bretagne	2 835	1 624	4 314	4 334	389	420	5 809	5 872
Pays-de-la-Loire	3 132	1 956	5 786	5 766	536	499	7 862	7 933
Poitou-Charentes	1 625	826	3 254	3 336	306	327	4 585	4 590
Limousin	719	370	1 583	1 626	111	128	2 218	2 223
Aquitaine	2 857	1 874	7 377	7 543	519	509	10 277	10 515
Midi-Pyrénées	2 481	1 508	5 825	5 909	483	504	7 984	8 133
Champagne-Ardenne	1 352	838	2 875	2 951	235	277	4 043	4 069
Lorraine	2 295	1 643	5 213	5 074	326	362	7 212	6 881
Alsace	1 662	1 228	3 163	3 102	199	166	4 227	4 108
Franche-Comté	1 110	639	2 256	2 409	186	215	3 092	3 346
Bourgogne	1 613	918	3 914	3 796	337	324	5 447	5 243
Auvergne	1 314	766	3 172	3 227	225	249	4 355	4 429
Rhône-Alpes	5 521	4 180	11 548	11 197	755	812	16 156	15 496
Languedoc-Roussillon	2 203	1 600	5 241	5 209	527	468	7 518	7 511
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	4 404	3 930	16 105	15 942	687	655	21 688	21 639
Corse	254	145	1 215	1 150	67	62	1 878	1 726
<b>Total France</b>	<b>57 779</b>	<b>42 625</b>	<b>132 949</b>	<b>132 726</b>	<b>8 412</b>	<b>8 533</b>	<b>181 403</b>	<b>180 832</b>

1) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (2) actualisation 1994 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

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

### Evolution du nombre d'accidents corporels

Rhône-Alpes, Corse, Ile-de-France et Bourgogne sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement plus mauvaise que celle de la France. Ces dégradations ne sont cependant pas très prononcées. Pour la région Rhône-Alpes, cette tendance était déjà amorcée en 1994.

Les régions de Haute et Basse-Normandie, ainsi que la Franche-Comté, se démarquent par de bons résultats avec une baisse de plus de 5 % du nombre d'accidents.

### Moyenne nationale : + 0,2 %

Evolution rapportée à l'évolution nationale :

- Significativement favorable
- Peu ou non significative
- Significativement défavorable



## 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'amé-

nagement 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 1995

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 1995/1994 (en %)	Nombre	Évolution 1995/1994 (en %)	Nombre	Évolution 1995/1994 (en %)
Allemagne	11	358 934	0	8 639	- 2	474 556	+ 1
Autriche	10	30 524	- 9	1 005	- 8	39 852	- 7
Belgique	6	25 023	- 3	652	- 9	34 721	- 3
Danemark	12	8 326	0	592	+ 5	9 837	+ 2
Espagne	10	67 939	+ 5	4 739	+ 2	98 698	+ 5
Finlande	12	7 227	+47	405	- 9	9 526	+50
France	12	132 949	+ 0,2	8 412	- 1,4	181 403	+ 0,3
Grèce	11	20 715	+ 2	1 804	+ 7	28 074	+ 2
Irlande	10	5 916	+ 6	356	+ 5	8 143	+ 7
Italie	8	119 415	+13	4 109	+ 2	169 029	+14
Luxembourg	12	1 076	- 9	68	- 8	1 412	- 2
Pays-Bas	9	32 398	+ 6	944	- 3	38 696	+ 6
Portugal	5	18 516	+ 4	1 034	+ 9	24 017	+ 4
Royaume-Uni	9	171 982	- 2	2 703	- 1	230 691	- 2
Suède	12	13 415	- 6	476	- 4	18 213	- 3

ND : non disponible.

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union Européenne/ Direction générale des Transports (DG VII B du 21/2/1996) sauf pour la France, origine ONISR.

### Remarques

La définition du tué varie suivant les pays : la plupart des pays de l'Union Européenne adopte le tué à 30 jours sauf le Portugal (à 24 heures), la France (à

6 jours), l'Italie (à 7 jours) et la Grèce (à 3 jours). Nous nous limiterons ici aux évolutions 1995/1994 de chaque pays.

### Synthèse des résultats

Si on se limite aux dix nations dont les statistiques couvrent les dix premiers mois, six voient leur nombre de tués diminuer. On constate un effet de « consoli-

dation » au Portugal et en Espagne, après plusieurs années de bons résultats. La situation se dégrade en Grèce à nouveau.

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

Pays de l'Union Européenne	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994*
Allemagne**	167	138	146	130	134	128	126	117	133	123	119
Autriche	-	184	-	-	-	-	194	210	196	180	164
Belgique	192	183	198	195	198	201	199	186	167	165	169
Danemark	130	151	141	136	139	130	123	117	113	108	109
Espagne	163	165	181	196	211	239	230	223	200	163	142
Finlande	-	106	-	-	-	-	129	126	119	95	92
France***	228	206	217	194	206	205	198	183	172	166	155
Grèce	192	192	163	169	196	191	194	195	194	219	202
Irlande	132	116	109	ND	131	ND	139	126	118	122	116
Italie	134	134	132	ND	129	119	ND	136	130	124	115
Luxembourg	191	216	215	184	223	178	185	208	188	195	190
Pays-Bas	112	99	105	101	92	98	92	86	82	82	85
Portugal	256	263	267	304	335	317	ND	357	334	291	265
Royaume-Uni	103	95	99	94	92	94	92	81	75	68	66
Suède	-	92	-	-	-	-	94	86	87	72	67

ND : Non disponible.

Sources : CEMT, DG VII

\* Données susceptibles de légères variations en attente des chiffres officiels de la CEMT.

\*\* Jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne.

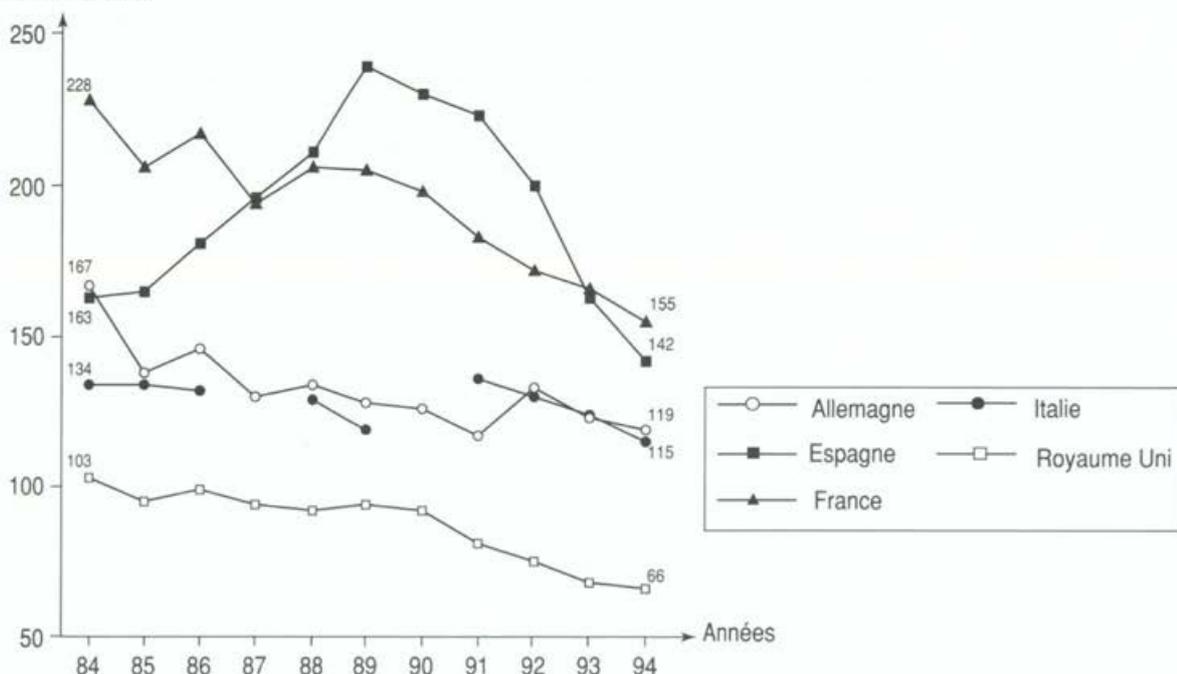
\*\*\* Depuis 1993, le coefficient de correction pour passer au tué à 30 jours est 1,057.

Sur 11 ans, l'ensemble des états membres de l'Union Européenne, y compris la Suède, la Finlande et l'Autriche, progresse sauf la Grèce. L'évolution est moins rapide dans les pays où les meilleurs résultats sont notés, essentiellement dans les pays du nord de l'Europe.

Après une période de dégradation, le Portugal et surtout l'Espagne connaissent depuis 1990 une évolution très favorable de cet indicateur.

Il convient également de noter que l'Allemagne retrouve en 1994 quasiment le même niveau (119) qu'avait atteint la seule RFA en 1991 (117).

Nombre de tués/  
million d'habitants



**Évolution du nombre de tués à 30 jours par million d'habitants**

## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (À 30 JOURS)

### PAR MILLION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Pays de l'Union Européenne	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994*
Allemagne**	376	302	309	266	265	250	239	222	250	282	269
Autriche	-	468	-	-	-	-	469	467	446	393	354
Belgique	519	487	521	495	490	480	460	422	373	366	370
Danemark	393	436	393	371	376	353	332	317	308	286	288
Espagne	603	581	612	622	635	672	624	567	486	386	328
Finlande	-	310	-	-	-	-	290	284	269	223	213
France***	521	467	482	410	424	413	394	369	341	325	306
Grèce	1 097	1 012	810	798	764	816	771	694	689	ND	702
Irlande	571	498	465	532	520	ND	496	446	418	418	384
Italie	340	326	311	270	285	255	ND	246	239	222	188
Luxembourg	389	457	446	370	433	345	348	379	346	329	307
Pays-Bas	313	263	282	264	236	246	223	207	199	195	198
Portugal	1 196	1 116	1 083	1 168	1 163	1 008	ND	916	779	629	540
Royaume-Uni	295	266	272	255	217	219	207	187	175	154	148
Suède	-	239	-	-	-	-	197	189	194	163	151

ND : Non disponible.

Sources : CEMT, DG VII

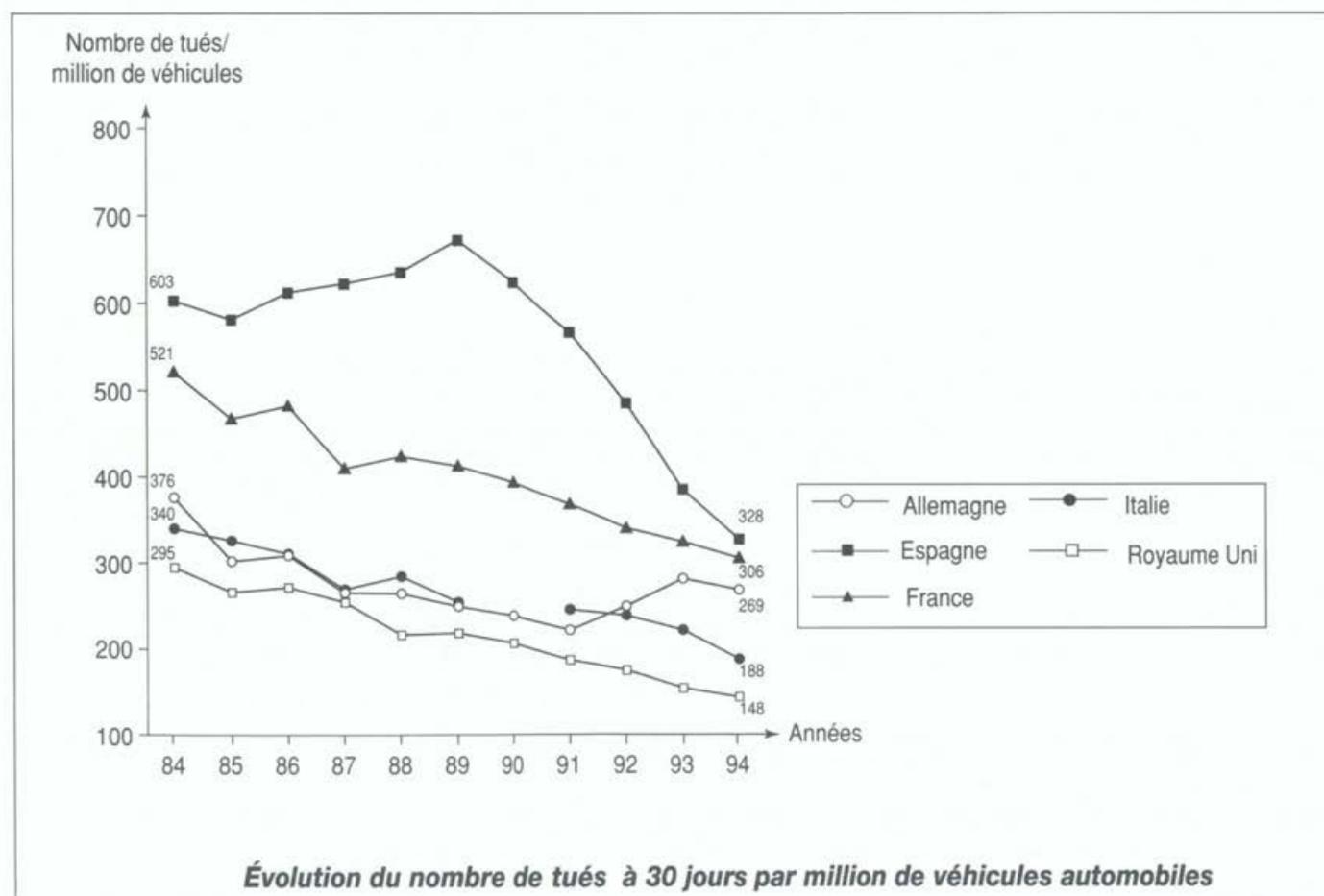
\* Données susceptibles de légères variations en attente des chiffres officiels de la CEMT.

\*\* Jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne.

\*\*\* Depuis 1993, le coefficient de correction pour passer au tué à 30 jours est 1,057.

La progression favorable de l'ensemble des états-membres de l'Union Européenne est, là aussi, une tendance longue. Cependant l'évolution est faible pour les pays qui présentent déjà les ratios les plus bas.

Il faut souligner la situation de la Grèce : le nombre de tués rapporté au parc est plus du double de celui de l'Espagne. Cet indicateur semble, en outre, évoluer défavorablement.



## COMPARAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT EN 1994

De véritables comparaisons entre les différents modes de transport sont rendues difficiles par l'absence de définitions et de références communes, aussi se limitera-t-on ici à la présentation globale des données brutes d'accidents et d'activité et à une comparaison partielle des différents modes de transports en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible pour l'ensemble des modes de transports, à savoir l'année 1994.

### LES TRANSPORTS AÉRIENS

#### Accidents d'avions avec des victimes corporelles

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

	Aviation commerc. (1)	Aviation générale (2)	Travail aérien (3)	Ensemble
<b>Nombre d'accidents corporels</b>	6	105	11	122
<b>Nombre de tués (4)</b>	11	72	11	94
<b>Nombre de blessés</b>	1	109	23	133

Source : IGACEM - Bureau Enquête - accidents

(1) Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).

(2) Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés privées).

(3) Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treuilage...).

(4) Décédés dans les 3 jours.

#### Indicateurs d'activité

Le parc global (source bureau Véritas), représentait 12 301 aéronefs répartis en :

- 8 331 avions (dont 701 pour le transport public),
- 857 hélicoptères,
- 2 193 planeurs,
- 720 ballons libres.

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

- 83,5 milliards de passagers - kilomètres transportés.
- 8,7 millions de tonnes - kilomètres transportées (données 1993).

### LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

(hors RATP et métros de province)

#### Accidents de chemin de fer avec des victimes corporelles

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

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

#### Accidents de chemin de fer

<b>Nombre d'accidents</b>	<b>408</b>
Accidents de train	69
dont : - collisions	41
- déraillements	28
Accidents de car	0
Accidents individuels (1)	215
Autres accidents (2)	124
<b>Nombre de tués (3)</b>	<b>106</b>
Agents en service (4) (5)	6
Voyageurs (5)	20
dont voyageurs par accident de train (5)	0
Autres personnes (6)	80
<b>Nombre de blessés graves (7)</b>	<b>123</b>
Agents en service (4) (5)	7
Voyageurs (5)	52
dont voyageurs par accident de train (5)	0
Autres personnes (6)	64

#### Accidents de passage à niveau (8)

<b>Nombre d'accidents</b>	<b>203</b>
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
- gardés	9
- avec signalisation automatique	138
- non gardés (sans barrière ni signalisation)	32
Accidents de piétons	24
<b>Nombre de tués (9)</b>	<b>44</b>
<b>Nombre de blessés graves (9)</b>	<b>18</b>

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

(1) Notamment : chute d'un train, heurt par un train (non compris, les suicides et tentatives de suicides).

(2) Par exemple : avaries en pleine voie de véhicules moteurs, rupture de caténaire...

(3) Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.

(4) Inclus une partie des accidents du travail survenus dans le cadre de la définition précédente des accidents.

(5) Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveaux.

(6) Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau SNCF.

(7) Est considérée comme blessée grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné une hospitalisation de plus de 3 jours.

(8) Non compris dans la rubrique « accidents de chemins de fer ».

(9) Non compris les agents de voyageurs victimes de collision aux passages à niveaux.

## Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules à moteur de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des administrations étrangères, représentait en 1994 : 620,4 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 58,93 milliards de voyageurs kilomètres (63,74 en 1990) et à 49,74 milliards de tonnes - kilomètres de frêt (51,53 en 1990).

## LES TRANSPORTS ROUTIERS

**Le bilan des accidents corporels était en 1994 le suivant :**

- 132 726 accidents corporels ;
- 8 533 tués à 6 jours, dont 5 423 usagers de VL ;
- 189 020 blessés.

## Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux roues (à l'exception des bicyclettes) représentait 32,6 millions dont 24,9 millions de voitures particulières.

Le parcours annuel sur le seul réseau national (autoroute + routes nationales), qui exclut les routes départementales et communales, s'élevait à 162 milliards de véhicules-kilomètres.

## COMPARAISON ENTRE

## CES TROIS MODES DE TRANSPORT

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

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

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

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

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

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

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

Pour les transports routiers, nous ne prendrons en compte que les véhicules particuliers.

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

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

Globalement, on voit donc que le moyen de transports le plus sûr en terme de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres est l'avion. Le train reste assez proche. L'automobile est assez loin derrière.

**On peut estimer, avec prudence, que sur les années 1990 à 1994, l'avion est 2 fois plus sûr que le train ou 30 fois plus que l'automobile.**

## Evaluation du risque encouru par l'usager hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués/passagers x km
	1990	1991	1992	1993	1994	Moy.	1990	1991	1992	1993	1994	Moy.	
Transports aériens	0	18	88	0	11	22	65,1	63,6	69,3	72,5	83,5	70,8	0,31
Transports ferroviaires	30	47	39	37	20	35	64	62	63	58,5	59	61,2	0,57
Transports routiers (véhicules particuliers)	6 295	5 992	5 725	5 835	5 423	5 854	585,2	598,7	617,7	629,7	651,2	616,3	9,5

**5**

**ENSEMBLE  
DES ACCIDENTS  
MATÉRIELS ET CORPORELS**

## ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1973 À 1994

### 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 1973 À 1994

### RESPONSABILITÉ CIVILE

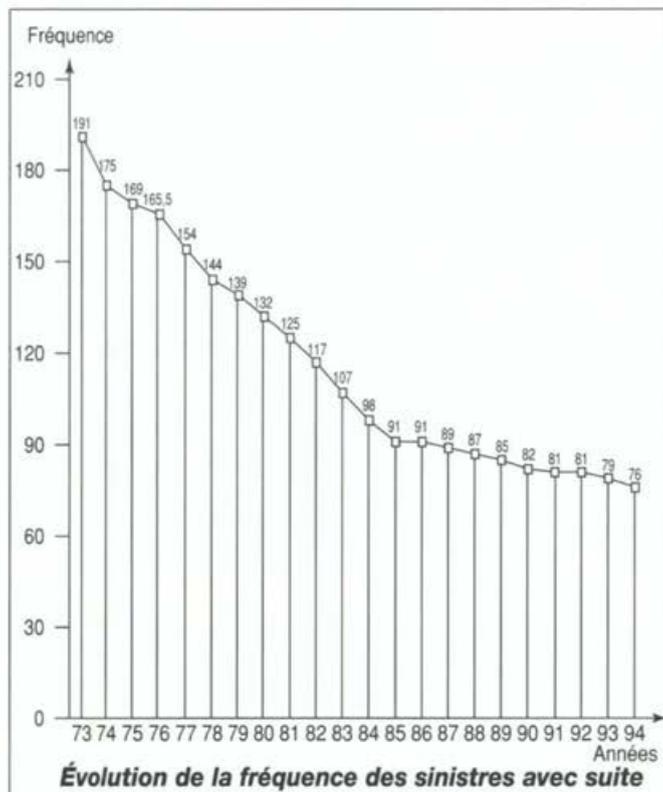
Ces résultats établis par la Statistique Commune Automobile, ne couvrent pas les véhicules à 2 ou 3 roues à moteur ; ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants.

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	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Fréquences	191	175	169	165,5	154	144	139	132	125	117	107
Années	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Fréquences	98	91	91	89	87	85	82	81	81	79	76

**La fréquence a diminué très fortement et très régulièrement entre 1973 et 1985, puis beaucoup plus faiblement de 1985 à 1994. 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 2,5) que celle du nombre d'accidents corporels sur la même période (divisée par 1,8), 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

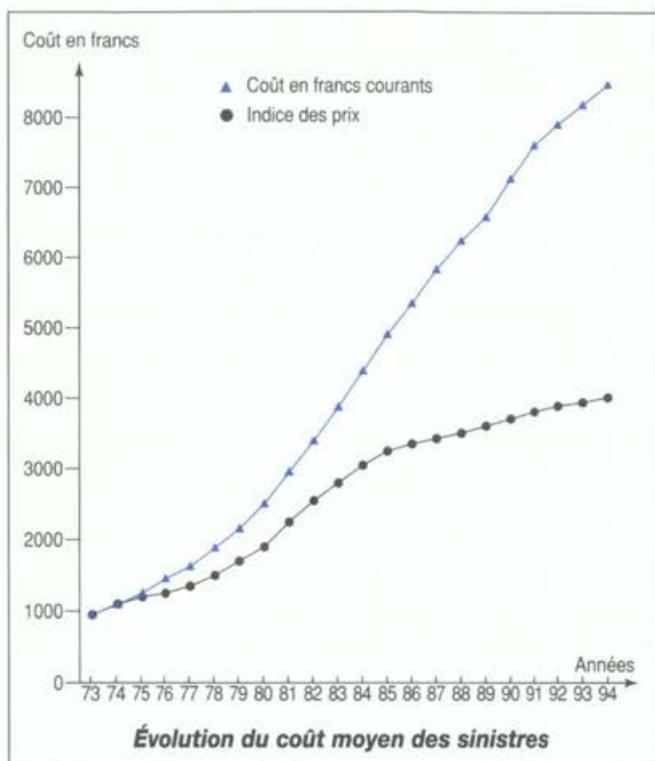
### SINISTRES MATÉRIELS AVEC SUITE DE

### 1973 À 1994 RESPONSABILITÉ CIVILE

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

Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Coût	950	1090	1250	1450	1620	1880	2150	2500	2950	3390	3870
Années	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Coût	4380	4900	5340	5820	6230	6570	7130	7600	7900	8180	8470

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 1994

En 1994, 4 200 000 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  $4\,200\,000 / 1,72 = 2\,400\,000$ . 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 1994, les entreprises d'assurances ont payé ou provisionné 67,8 milliards de francs, 50,4 milliards pour les sinistres matériels et 17,4 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
1994	1 781 000	11 065 000	6 211	6 200

## IDA (INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ)

### SUR LA PÉRIODE 1986-1994

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 1986-1994.

### RÉPARTITION DE 100 FRANCS

### DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE

### DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

### PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1994

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

#### **Dommages matériels réparations**

Main d'œuvre .....	15,8
Pièces détachées .....	23,1
Pertes totales .....	12,9
Total des dommages matériels .....	51,8
(dont dommages matériels des sinistres corporels) .....	5,1

#### **Dommages corporels**

Frais médicaux et pharmaceutiques, et hospitalisation .....	10,3
Incapacité temporaire .....	5,8
Capitaux constitutifs .....	14,5
Pretium doloris .....	5,3
Préjudice esthétique .....	1,0
Préjudice moral .....	3,8
Autres .....	3,0
Total des dommages corporels .....	43,7

#### **Frais\***

Total des frais de justice, d'expertise .....	4,5
---	-----

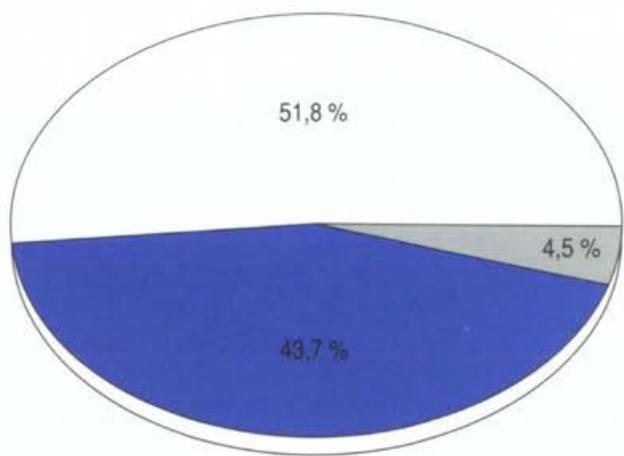
**TOTAL GÉNÉRAL** ..... 100

\*Les frais de gestion sont exclus

Globalement sur 100 francs de sinistres payés,

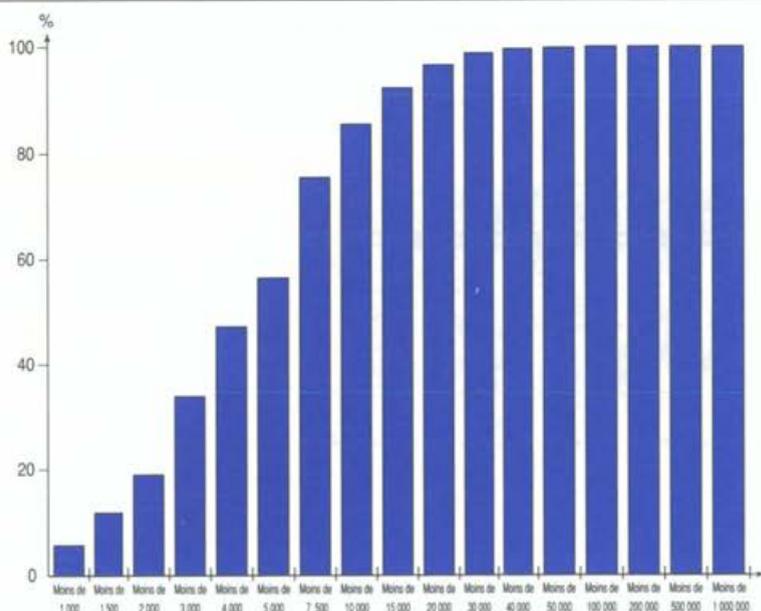
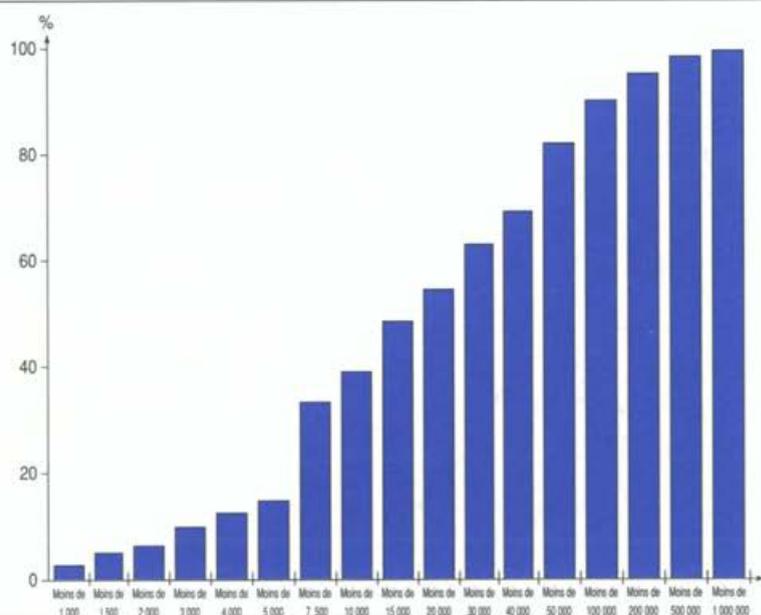
- 43,7 concernent les dommages corporels
- 51,8 les dommages matériels
- 4,5 les frais divers.

- Dommages corporels
- Dommages matériels
- Frais



◀ 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 survenus en 1991 (jusqu'à fin 1993)**

TRANCHES DE COÛT (en francs)	SINISTRES MATÉRIELS		SINISTRES CORPORELS	
	Nombre %	Montant %	Nombre %	Montant %
Moins de 1 000	5,7	0,5	2,8	
Moins de 1 500	11,8	1,8	5,1	0,1
Moins de 2 000	19,0	3,9	6,4	0,1
Moins de 3 000	33,9	10,2	9,9	0,3
Moins de 4 000	47,2	17,8	12,5	0,4
Moins de 5 000	56,5	24,7	14,8	0,6
Moins de 7 500	75,5	42,5	33,3	2,5
Moins de 10 000	85,5	56,8	39,0	3,3
Moins de 15 000	92,3	73,5	48,5	5,2
Moins de 20 000	95,5	81,0	54,5	6,0
Moins de 30 000	98,8	90,6	63,0	10,3
Moins de 40 000	99,6	95,0	69,2	13,8
Moins de 50 000	99,8	96,9	82,0	23,2
Moins de 100 000	100,0	99,4	90,4	33,0
Moins de 200 000	100,0	99,8	95,1	43,5
Moins de 500 000	100,0	100,0	98,3	59,5
Moins de 1 000 000	100,0	100,0	99,4	72,1
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Un peu plus d'un sinistre matériel sur deux a un coût inférieur à 5 000 francs, et représente globalement 25 % des sommes versées. Quatre sinistres corporels sur cinq ont un coût inférieur à 50 000 francs et ne

représentent globalement que 23 % des sommes versées. En outre, moins de 1 % des sinistres corporels ont un coût supérieur à 1 million de francs, mais ils représentent 28 % des montants.

# 6 ÉVALUATIONS

## LE PERMIS A POINTS EN 1995

### 1. Un rythme de retrait en 1995 du même ordre qu'en 1994

Le fonctionnement du système s'est considérablement amélioré au cours des deux dernières années sans toutefois atteindre le niveau reconnu comme optimal permettant d'absorber le flux des infractions constatées. Comme en 1994, ce sont, en moyenne, 100 000 conducteurs qui se sont vus retirer 300 000 points chaque mois. Il conviendrait que ce volume soit encore augmenté.

Cependant, au-delà des mesures de modernisation de la chaîne de retrait, tant au plan informatique qu'à celui de la formation des personnels, c'est la forfaitisation de certaines contraventions de la quatrième classe depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1995 qui devrait contribuer fortement à diminuer les délais entre la commission de l'infraction et le retrait effectif des points.

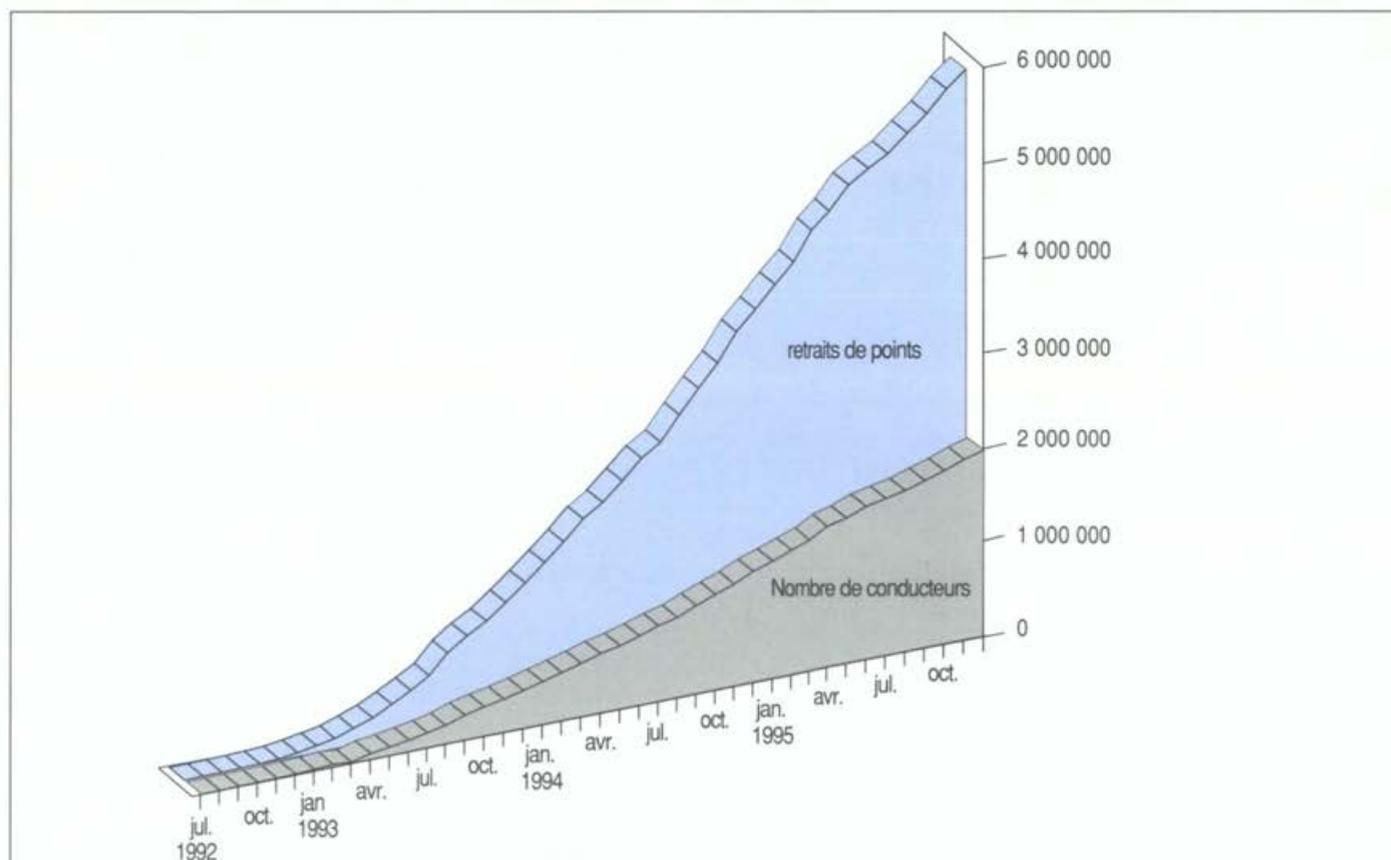
En outre, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1995, un certain nombre d'utilisateurs, qui n'avaient pas souhaité reconstituer leur capital de points en utilisant la possibilité de suivre les stages prévus, peuvent constater sa remise à niveau à l'échéance de trois ans.

**Au 31 décembre 1995, le nombre de conducteurs sanctionnés depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1992 est de 1 989 163 dont 803 857 pour l'année 1995, à qui 5 854 010 points ont été retirés dont 2 266 143 pour l'année 1995.**

**5 213 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points au cours de cette même année.**

**Enfin 52 796 conducteurs ont retrouvé leur capital initial de 12 points à l'issue de trois ans sans autres infractions...**

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



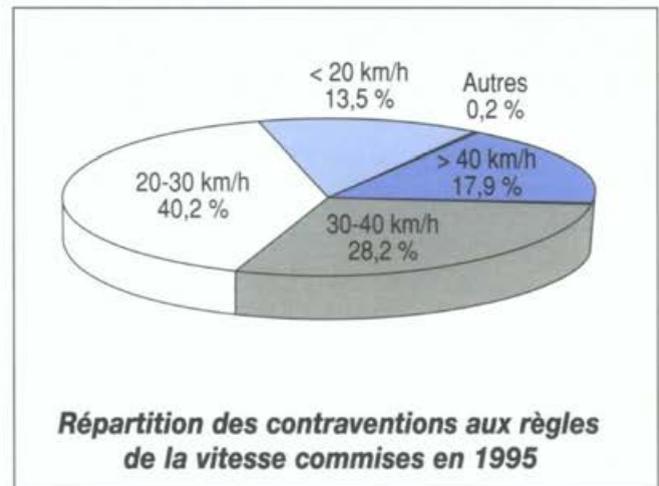
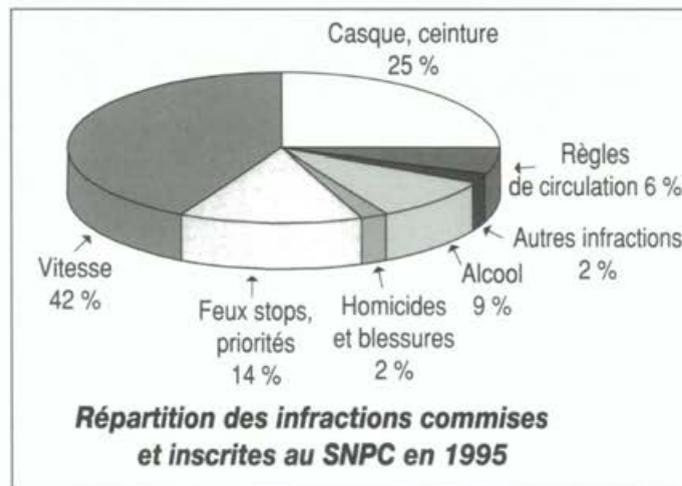
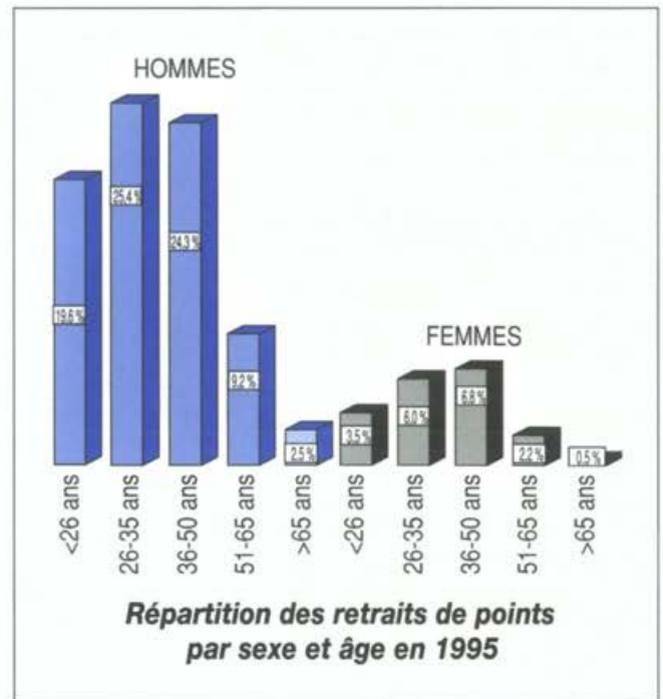
En 1995, 43 % des infractions commises ayant donné lieu à retrait de points sont des infractions aux règles de la vitesse.

– 9 % des infractions sont des délits d'alcoolémie, 14 % des contraventions aux règles de priorité, feux et stops et 6 % aux règles de la circulation (dépassement, sens interdits, manœuvres dangereuses etc.). Le pourcentage pour non-port de la ceinture ou du casque par le conducteur est passé de 12 % en 1994 à 20 % en 1995 (cette mesure a été mise en application en mai 1994).

– 30,6 % des retraits sont des retraits à un point, 17,2 % à deux points, 16,7 % à trois points, 24,2 % à quatre points, 10,9 % à six points, 0,3 % à huit points. Les retraits à cinq et sept points restent marginaux.

– 78 % des conducteurs sanctionnés sont des hommes dont près de 20 % ont moins de 25 ans.

Pour mieux apprécier le « sur-infractionnisme » des hommes, on peut rappeler qu'ils parcourent 63 % du kilométrage total annuel en France.



## LES CENTRES DE RECYCLAGE

### 1. Le principe du système

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.

### 2. Le fonctionnement des stages

La mise en œuvre des stages de sensibilisation repose sur des centres agréés et sur des équipes de formateurs chargés d'animer les deux jours de formation.

#### Les centres agréés

Ils mettent à disposition des locaux adéquats à la formation et disposent du matériel nécessaire au déroulement des stages. Ils ont à charge de recruter

ter l'équipe d'animateurs. Ces centres sont agréés par le Préfet du département du lieu d'implantation de leur activité (article 3 de l'arrêté du 25 juin 1992).

Mis en place dès 1991, ces centres sont au 1<sup>er</sup> janvier 1996 au nombre de 414. Certains sont organisés dans des réseaux : la Prévention Routière Formation, France Sécurité Routière, l'Association Nationale pour la Promotion de l'Education Routière, l'Association pour la Formation Professionnelle dans les Transports et Promotrans.

Il existe par ailleurs des centres locaux.

Le coût des stages est supporté par les conducteurs concernés. Cependant, ceux relevant de la Convention Collective Nationale des Transports peuvent bénéficier d'une prise en charge partielle, voire complète au titre de leur formation continue. Le coût perçu correspond aux frais d'organisation et à la rémunération des animateurs.

### **Le contenu des stages**

Les stages ont une durée de seize heures réparties sur deux jours.

Le contenu de la formation a été élaboré sous la direction de la DSCR par un groupe de travail comportant des spécialistes des différents domaines constituant la culture sécurité routière : chercheurs de l'INRETS, professeurs spécialisés de l'Université (alcool, médicaments, vigilance), psychologues, spécialistes en matière de pédagogie, de sécurité routière, etc.

Cet enseignement se compose actuellement de quatre modules principaux : un tronc commun et des enseignements spécialisés relatifs à l'alcool, la vitesse et la conduite des poids lourds.

#### *– Le tronc commun*

Enseignement commun à tous les stagiaires, il porte sur les données générales de sécurité routière : politique en la matière, statistiques, données sur l'accidentologie, phénomènes liés à la vision, au temps de réaction, sensibilisation aux grands types d'infractions. Ce module peut comporter une phase pratique d'observation et d'analyse de la conduite en circulation.

#### *– Le module vitesse*

Il est plus particulièrement destiné aux infractionnistes commettant régulièrement des excès de vitesse ; il comporte une analyse approfondie de cas d'accidents de la route. L'objectif poursuivi est de faire comprendre et expliciter les différents facteurs d'un accident et, par ce biais, apporter des connaissances (énergie cinétique, force centrifuge, distance d'arrêt...).

Enfin, une approche des représentations que le conducteur a en matière de vitesse permet de dénoncer les idées fausses sur ce domaine.

#### *– Le module alcool*

Axé sur les problèmes de l'alcool et de l'alcoolisme, ce module est construit sur la même démarche que le précédent. L'analyse des cas d'accidents per-

mettant alors de connaître les données générales et particulières sur l'alcool, la dépendance, les suites physiologiques et pénales et conduit à dénoncer également les idées reçues.

#### *– Le module poids lourds*

Se traite avec les deux modules précédents dès lors qu'une partie des stagiaires est composée de cette catégorie de conducteurs ou que la demande et les attentes du groupe portent sur ce domaine. L'architecture reste semblable : apport de connaissances spécifiques à partir d'une étude de cas d'accident mettant en cause un ou plusieurs poids lourds.

### **Les animateurs de stages**

Chaque stage est dirigé par deux animateurs : l'un spécialiste de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière (titulaire du Brevet d'Aptitude à la Formation de Moniteurs ou du Brevet d'Animateur pour la Formation des Conducteurs Responsables d'Infractions), l'autre psychologue diplômé. Ils suivent une formation spécialisée à l'École Nationale de Sécurité Routière et de Recherches, pendant deux mois (un mois d'enseignement théorique et un mois de pratique sur le terrain).

La dernière session de formation comportant 25 animateurs (portant leur nombre total à 419), s'est déroulée en 1995.

### **Le suivi pédagogique**

Un comité de suivi des stages de « permis à points » a été mis en place en décembre 1992. Il a pour objectif de donner un avis sur le contenu pédagogique des modules, la formation initiale des animateurs, les évaluations de l'enseignement, les procédures et documents d'évaluations utilisés dans les stages. Une étude générale d'évaluation a été confiée à l'INRETS.

## **3. Le nombre de stages réalisés**

Mis en place dès 1990 pour expérimenter les modules, les premiers stages se sont déroulés dans le cadre de « l'alternative aux poursuites administratives et judiciaires ». Le Préfet et le Procureur de la République proposant conjointement cette alternative aux conducteurs infractionnistes.

Depuis cinq années ces stages fonctionnent. De l'ordre de 300 pour 1990 et 1991, dès 1992 leur nombre progressait rapidement. On trouvera ci-après un tableau comparatif et évolutif pour les années 1993, 1994 et 1995.

Les stages dans le cadre de la loi pour la « récupération de points » n'ont vu le jour qu'à partir de 1993. De cette année-là, leur nombre passe à 57 en 1994 et à 151 en 1995.

Le nombre de demandes restant encore insuffisant pour organiser régulièrement des sessions, bon nombre sont orientés sur des « stages mixtes » où se retrouvent des candidats à « l'alternative » et à la « récupération de points ». Le tableau ci-après recense l'ensemble des cas :

THÈMES \ ANNÉES	1993	1994	1995
Dossiers traités	394 794	782 383	803 857
Points retirés	1 176 001	2 387 492	2 266 143
Permis invalidés	582	3 295	5 213
Stages alternatifs	2 144	1 479	790
Stages mixtes (alternatifs et permis à points)	En 1993, cumulés avec les stages alternatifs	1 376	1 688
Stages récupération de points	2	57	151
Stagiaires « alternatifs »	30 199	38 663	28 397
Stagiaires permis à points	322	3 383	7 578

#### 4. Le contrôle des centres

Un contrôle du fonctionnement des centres est réalisé par les inspecteurs du permis de conduire et de la

sécurité routière qui ont reçu une formation spécifique à cet effet. Actuellement 19 inspecteurs ont été formés. Peu de centres ont été contrôlés au cours de l'année 1995.

## 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 1994, 89 % 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 19 % 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 avant le 11 juillet 1994 ; plus de 0,7 g/l de sang ou

plus de 0,35 mg/l d'air expiré après cette date). Si l'on restreint l'analyse aux conducteurs présumés responsables ou aux conducteurs impliqués dans un accident à véhicule seul, on obtient respectivement 29 % ou 44 % d'alcoolémies illégales mais avec des taux de résultats connus plus faibles (75 % 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'alcoolémies illégales selon le type d'accident (1994 - chiffres provisoires)

	EFFECTIFS BRUTS DANS L'ÉCHANTILLON	TAUX DE RÉSULTATS CONNUS RAPPORTÉS A L'ÉCHANTILLON	TAUX D'ALCOOLÉMIES ILLÉGALES (1)
Conducteurs impliqués dans les accidents corporels	4 682	89 %	8 %
Conducteurs impliqués dans les accidents non mortels	4 119	90 %	7 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	563	78 %	19 %
Conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents mortels	311	75 %	29 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton	90	70 %	44 %

(1) Pourcentages calculés sur les seuls cas connus.

Source : fichier des procès-verbaux INRETS/DERA

**2** - En outre, l'analyse des accidents mortels, et non plus des conducteurs impliqués, montre qu'une alcoolémie illégale est mentionnée dans 33 % de

l'ensemble de ces accidents. Cette proportion s'élève à 44 % lorsqu'il s'agit d'accidents mortels à un véhicule seul sans piéton.

**3** - Ces résultats sont bien corrélés avec ceux obtenus, en 1994 et 1995, par le fichier national des accidents de la route, complétés par l'exploitation des

informations issues de de fiches « alcool » remplies à l'occasion de prises de sang effectuées sur réquisition de médecins par les forces de l'ordre.

	<b>TAUX D'ALCOOLÉMIES ILLÉGALES</b>
<b>Conducteurs impliqués dans les accidents corporels</b>	8,7 %
<b>Conducteurs impliqués dans les accidents non mortels</b>	8,2 %
<b>Conducteurs impliqués dans les accidents mortels</b>	19,1 %
<b>Conducteurs « présumés responsables » impliqués dans les accidents mortels</b>	28,5 %
<b>Conducteurs impliqués dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton</b>	45,3 %

## 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 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'« hebdomadairité » 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 corrigé. 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.

### Éléments d'analyse pour l'année 1995

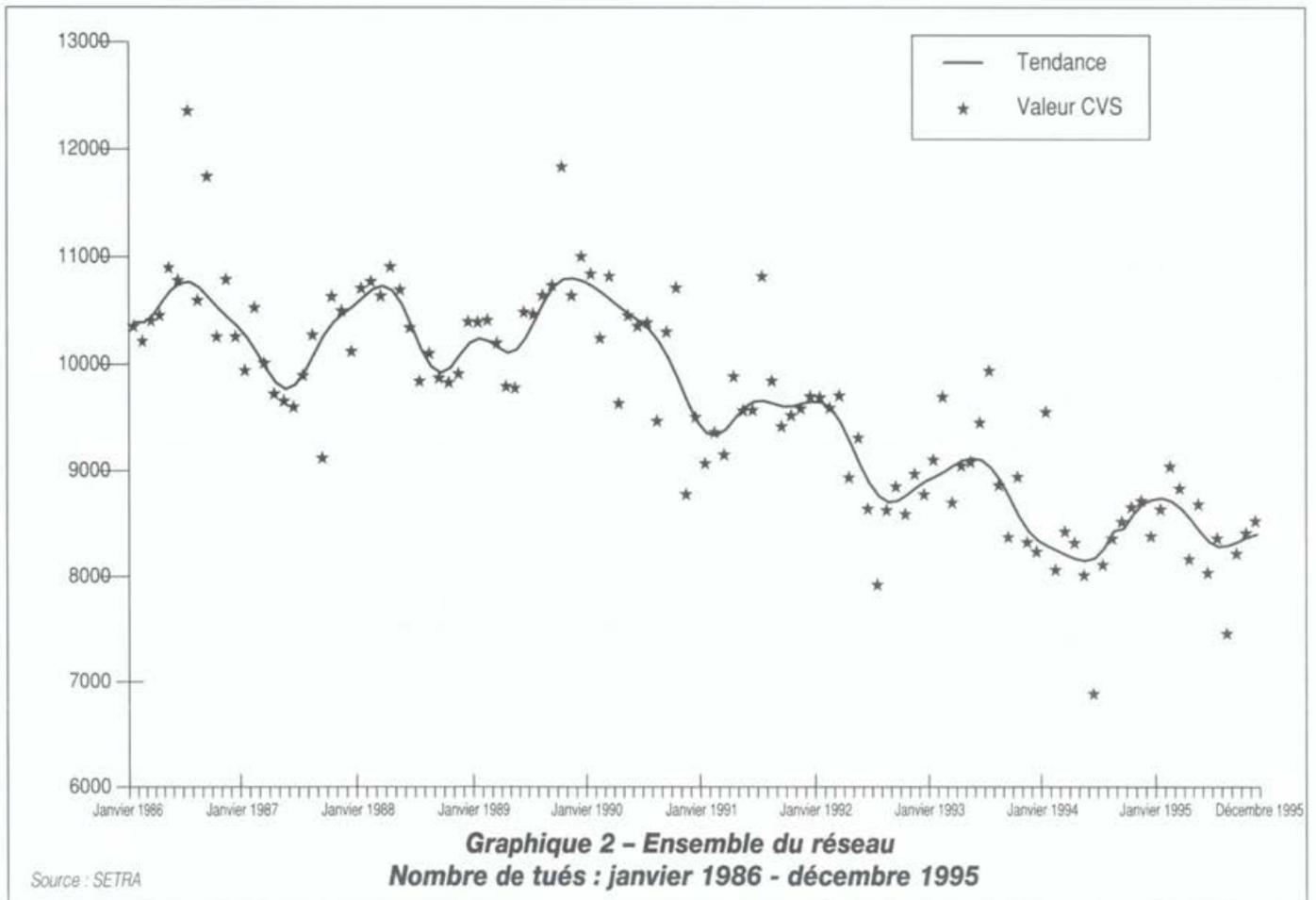
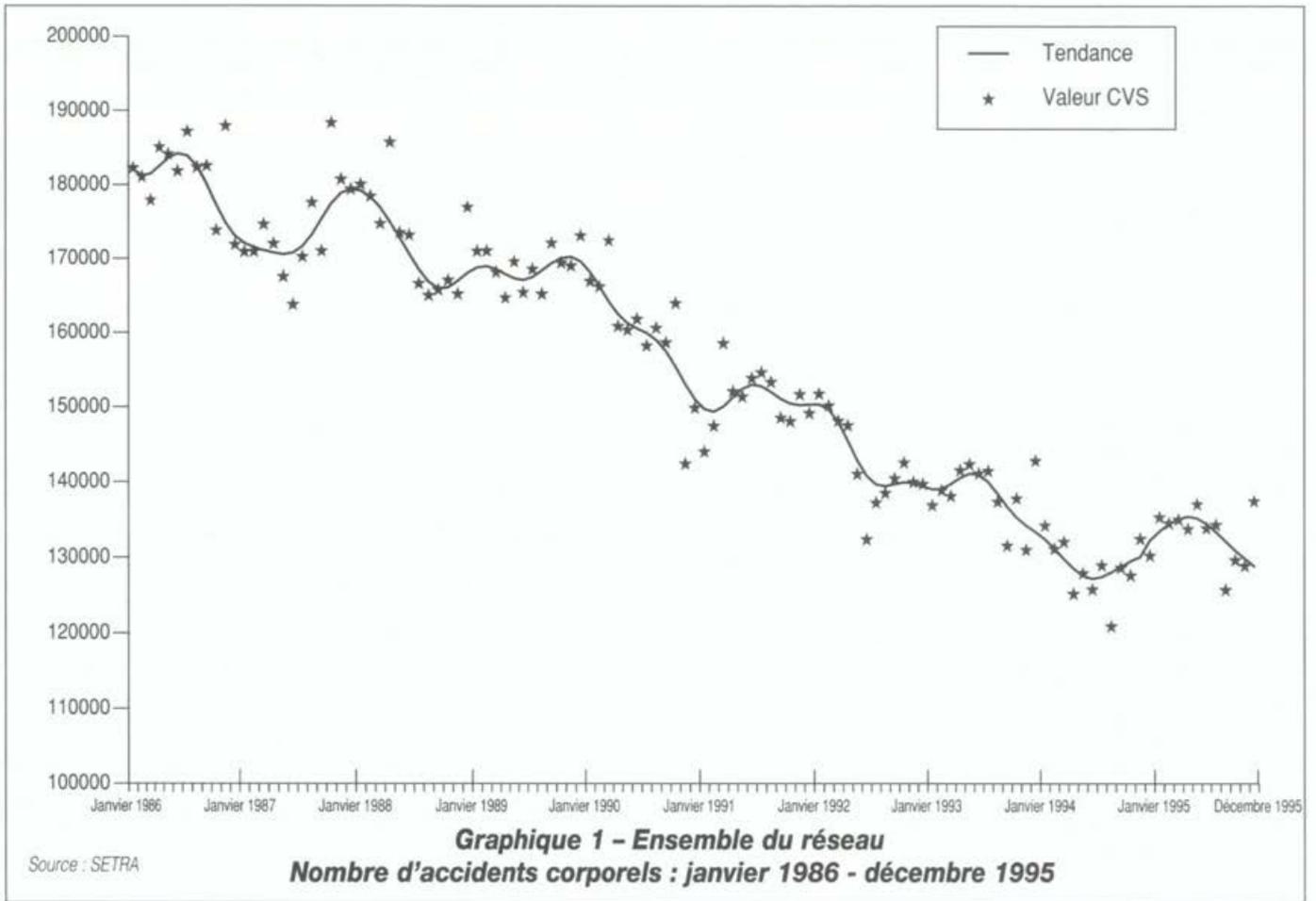
L'analyse est faite sur quatre indicateurs sélectionnés parmi les indicateurs fiables (voir pour plus de détails « instruments d'analyse de l'évolution de la sécurité routière » Patrick Le Breton - Françoise Vervialle : rapport d'étude SETRA 1994) :

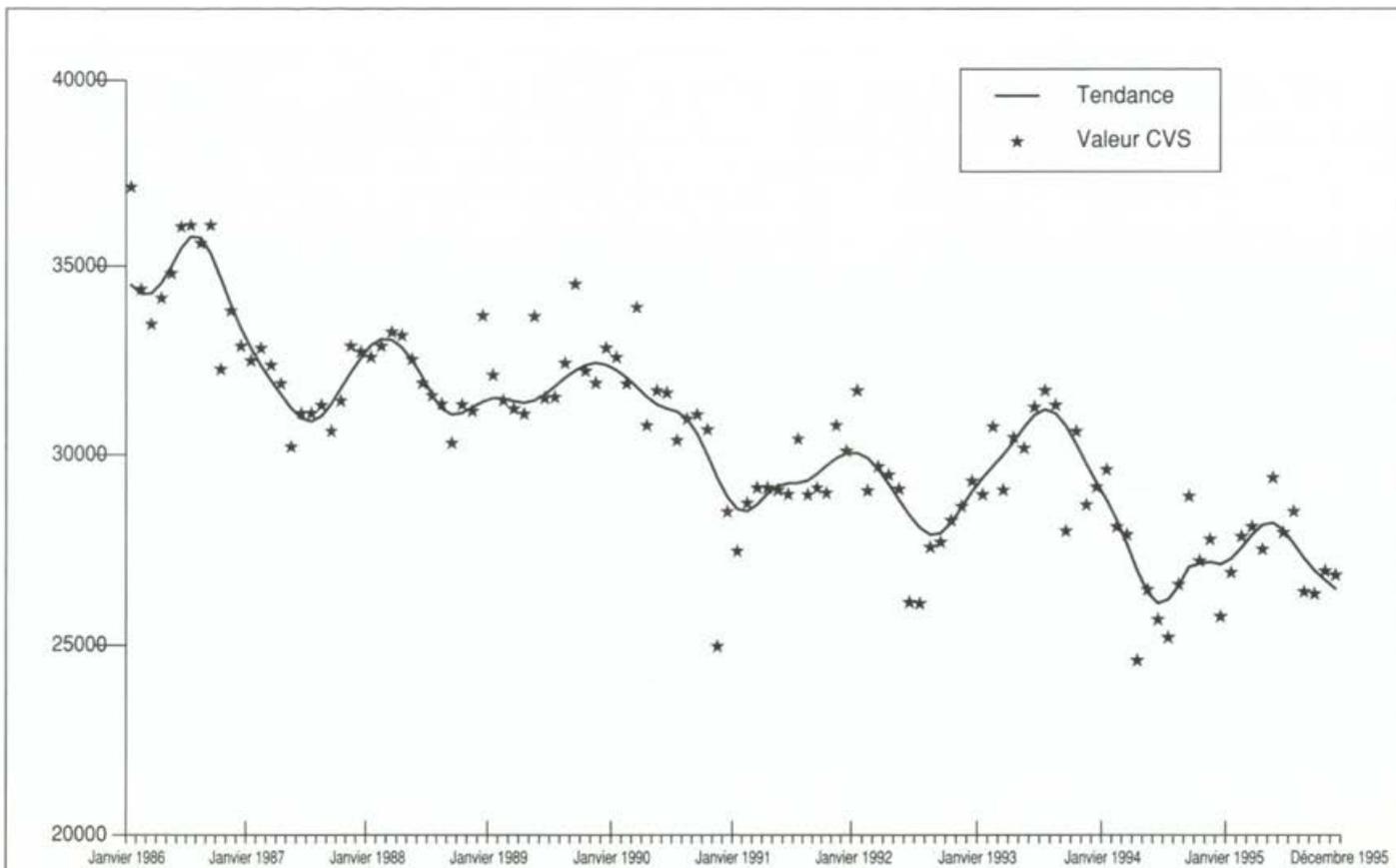
- nombre d'accidents corporels sur l'ensemble du réseau ;
- nombre de tués sur l'ensemble du réseau ;
- accidents corporels à un véhicule sans piéton sur l'ensemble du réseau ;
- accidents entre véhicules légers en rase campagne.

L'année 1995 a été marquée par deux faits marquants : la promulgation de la loi d'amnistie, au contenu plus restrictif, le 3 août après une période d'anticipation des bénéficiaires escomptés, puis l'abaissement du seuil d'alcoolémie toléré à 0,5 gramme par litre de sang le 15 septembre, mesure accompagnée de deux campagnes de communication en septembre et en novembre.

L'analyse sur données désaisonnalisées montre, pour l'ensemble des indicateurs, une poursuite en tout début d'année de la dégradation apparue dès l'automne 1994 sous l'effet des perspectives d'amnistie présidentielle et une stabilisation de la tendance au cours du premier quadrimestre, puis une diminution des indicateurs à compter du mois de mai avec la fin des perspectives d'amnistie et une tendance qui s'oriente dès lors à la baisse. Ce mouvement se poursuit jusqu'en fin d'année, et de manière sensible pour l'ensemble des indicateurs.

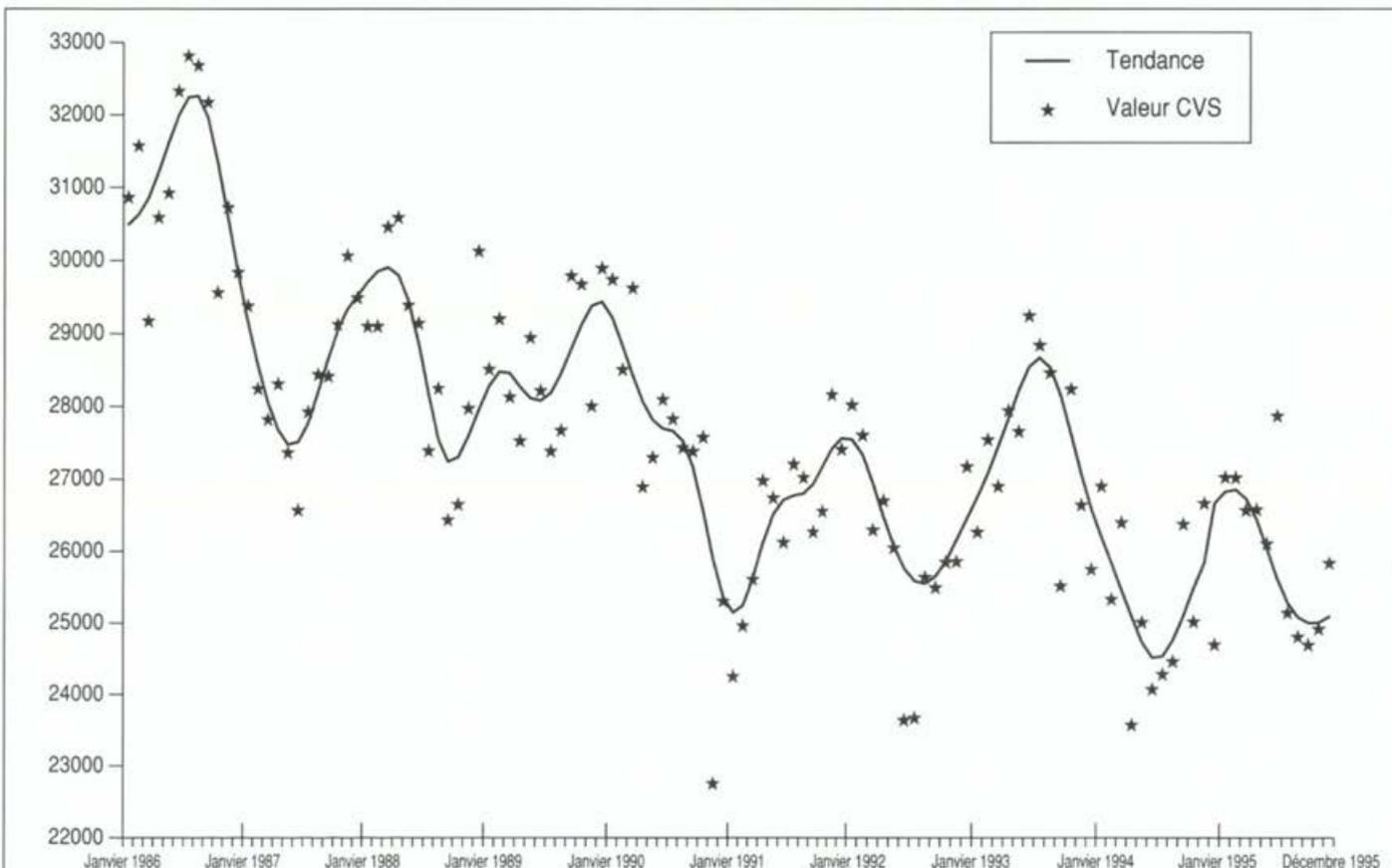
Sur l'ensemble de l'année, cette évolution est presque neutralisée compte tenu de la dégradation qui a marqué la première partie de l'année 1995. On enregistre une faible diminution du nombre de tués (- 1,4 %) et une quasi stagnation du nombre d'accidents corporels (+ 0,2 %) dont la tendance à la baisse s'atténue depuis deux ans. Quant aux deux autres indicateurs, on remarquera surtout la forte sensibilité du nombre d'accidents entre véhicules légers en rase campagne, tandis que le nombre d'accidents à un véhicule sans piéton apparaît plus inerte en 1995.





Source : SETRA

**Graphique 3 - Ensemble du réseau**  
**Accidents à un véhicule sans piéton : janvier 1986 - décembre 1995**



Source : SETRA

**Graphique 4 - Rase campagne**  
**Accidents entre VL : janvier 1986 - décembre 1995**

## LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1995

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

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

- **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
<b>Total des coûts marchands</b>		<b>3 107 800 F</b>	<b>325 000 F</b>	<b>69 500 F</b>	<b>174 700 F</b>
Coûts non marchands		150 600 F	13 700 F	2 900 F	7 400 F
<b>Total</b>		<b>3 258 400 F</b>	<b>338 700 F</b>	<b>72 400 F</b>	<b>182 100 F</b>

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

L'instruction du 28 juillet 1995 de la Direction des Routes (Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports), modifiant provisoirement l'instruction de mars 1986 relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne, a actualisé les coûts des victimes et des dégâts matériels pour 1994 et

a choisi comme taux d'actualisation annuel le taux d'accroissement de la consommation finale des ménages par tête ; par conséquent le coût des victimes pour 1995 s'établit comme suit avec un taux d'accroissement de la consommation de 2,0 % pour 1995 (taux provisoire communiqué par l'INSEE) :

	Tué	Blessé grave	Blessé léger	Dégâts matériels
1994	3 700 000 F	381 000 F	81 000 F	20 600 F
1995	3 774 000 F	388 620 F	82 620 F	21 012 F

## COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1995

### 1. Estimation du coût des accidents corporels en 1995

Nombre de tués à 30 jours : 8 891 ; coût des tués : 33,6 milliards de francs.

Nombre de blessés graves : 38 778 , coût des blessés graves : 15,1 milliards de francs.

Nombre de blessés légers : 142 146 ; coût des blessés légers : 11,7 milliards de francs.

Soit un coût de **60,4 milliards de francs 1995**.

### 2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels (coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance) : 60 milliards de francs 1995.

#### LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ESTIMÉ À 120,4 MILLIARDS DE FRANCS EN 1995

En recoupant certaines sources, il est possible de répartir le coût global de l'insécurité routière supporté par les différents agents économiques :

- les assurances paieraient en indemnités ou provisions 70 milliards (50 milliards pour les sinistres matériels et 20 milliards pour les sinistres corporels) en ayant toutefois un recours de 5 milliards de francs auprès de la sécurité sociale ;

- les usagers paieraient 10 milliards de francs en charges de sinistres matériels non déclarés ;

- la sécurité sociale paierait 5 autres milliards de francs en frais de soins ;

- la perte de production correspondant alors à 35 milliards de francs.

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

### 1. Le réseau routier

Au 1<sup>er</sup> janvier 1995, la longueur totale du réseau routier était estimée à 959 100 km :

RÉSEAU	LONGUEUR
Autoroutes concédées (1)	6 200 km
Autoroutes non concédées (1)	1 800 km
Routes nationales (1)	26 700 km
dont routes à chaussées séparées (1)	4 400 km
Routes départementales (2)	358 000 km
Routes communales (y compris réseau urbain) (2)	360 000 km
<b>Total</b>	<b>959 100 km</b>

Source : (1) SETRA  
(2) Estimation

### 2. La circulation

En 1994, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 486,7 milliards de km :

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PARCOURS (en milliards de km)
Voitures de tourisme immatriculées en France	352 (72,3 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	76 (15,6 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	21,8 (4,5 %)
Motocyclettes immatriculées en France	7,9 (1,6 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	20,3 (4,2 %)
Bus et cars immatriculés en France	2,3 (0,5 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	3,9 (0,8 %)
Autres véhicules lourds immatriculés en France	2,5 (0,5 %)
<b>Total</b>	<b>486,7 (100 %)</b>

Source : 32<sup>e</sup> rapport de la commission des comptes de la Nation, OEST 1995

CATÉGORIE DE ROUTE	PARCOURS (en milliards de km)
Autoroutes concédées	52,1 (10,7 %)
Autoroutes non concédées	30,9 (6,4 %)
Routes nationales	82 (16,8 %)
Routes départementales*	195 (40,0 %)
Réseau local urbain*	126,7 (26,1 %)
<b>Total</b>	<b>486,7 (100 %)</b>

Source : 32<sup>e</sup> rapport de la commission des comptes de la Nation, OEST 1995

\* chiffres estimés en fonction du parcours calculé sur routes départementales en 1992 - cf. Les cahiers de l'Observatoire N°2, Regnault, 1995

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	1995	165

En 15 ans, la circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 65 %.

### 3. La mobilité

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 1994 (source : INRETS) :

- le kilométrage moyen annuel était de 13 730 km (14 670 km pour les hommes et 12 300 km pour les femmes, 17 950 km pour les 25-29 ans et 9 740 km pour les plus de 70 ans) ;
- les trajets automobiles s'effectuent pour un tiers dans les zones urbaines, à 20 % sur autoroutes, et pour un peu moins de la moitié sur routes ;

- les femmes circulent relativement plus en ville que les hommes (37 % des kilomètres effectués par les femmes sont urbains pour 30 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (17 % pour les femmes et 22 % pour les hommes) ;
- 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 en 1994 :

PROFESSIONS ET CATÉGORIES SOCIALES (PCS)	KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN
Agriculteurs, exploitants	12 510
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	16 100
Cadres supérieurs et professions intellectuelles supérieures	16 940
Professions intermédiaires	16 000
Employés	13 950
Ouvriers	14 950
Inactifs	11 040

## LES PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DE L'INSEE

L'enquête Transports et Communications a été réalisée par l'INSEE avec la participation financière de 15 organismes dont l'Observatoire, entre les mois de mai 1993 et avril 1994, et porte sur un échantillon de 14 200 ménages. Son objectif est d'avoir une

connaissance de la mobilité des ménages et de l'usage des différents moyens de transport. Elle permet aussi d'analyser les changements survenus depuis 1982, date de la dernière enquête globale de l'INSEE sur les transports.

### LES DÉPLACEMENTS EN JOURS DE SEMAINE

Voir INSEE Première n° 417

– Par jour, les français effectuent 171,8 millions de déplacements, soit 3,2 déplacements par personne, comportement qui n'a pas changé entre 1982 et 1994.

– 16% des personnes ne se déplacent pas.

– Le nombre de déplacements quotidiens effectués en voiture à proximité du domicile (à moins de 80 km à vol d'oiseau) a progressé de plus de 30 % entre 1982 et 1994. Ils constituent aujourd'hui 82 % des déplacements motorisés. Les déplacements à pied ont diminué dans la même proportion et ceux des deux-roues de près de 50 %.

– Presque tous les déplacements (97,8 %) se font à l'aide d'un seul moyen, le plus souvent individuel.

Les choix modaux sont différenciés selon le type de résidence : l'utilisation des transports en commun est caractéristique des villes-centres et proches banlieues et plus l'on s'éloigne, plus la prédominance de la voiture devient sensible (les habitants de la périphérie effectuent plus de 42 % du trafic voiture). Ces caractéristiques se sont accentuées depuis 1982.

– Les français se déplacent sur des distances plus grandes en 1994 qu'en 1982 : 9 km par déplacement contre 7 km en 1982. Ils parcourent 1 184 km par jour de semaine (en moyenne).

– La vitesse moyenne des trajets quotidiens a augmenté de 25 % en 10 ans. Le temps par déplacement est en moyenne de 19 minutes soit 62 minutes par personne et par jour.

TEMPS PAR DÉPLACEMENT (minutes)	CENTRE	BANLIEUE	PÉRIPHÉRIE	RURAL	ENSEMBLE
Marche à pied	13	13	12	10	13
Transports en commun	36	45	45	45	42
Voitures particulières	18	19	18	18	18
Deux-roues	15	17	12	10	14
Tous modes	19	20	18	18	19

### LES DÉPLACEMENTS RÉGULIERS AVANT LA VIE ACTIVE

Malgré le ralentissement démographique, la population scolaire et étudiante est évaluée à 12,2 millions de personnes dans l'enquête Transports et Communications (+18 % par rapport à l'enquête de 1981-1982 en raison de l'allongement des études).

La mobilité régulière vers les lieux d'étude ne représente que 11 % des déplacements des français un jour de semaine mais présente un intérêt non négligeable car cette population constitue une part importante et parfois majoritaire de la clientèle des transports publics urbains et régionaux.

## TOUJOURS PLUS D'AUTOMOBILES

Voir INSEE Première n° 418

– Après avoir été pendant longtemps un bien familial, la voiture devient un bien individuel : on compte 61 voitures pour 100 personnes de plus de 18 ans en 1994, contre 42 en 1982. Trois ménages sur quatre sont équipés, un sur quatre dispose même de deux voitures ; au total, les ménages ont à leur disposition plus de 26 millions de véhicules à quatre roues.

– Parmi les ménages qui comportent un actif, neuf sur dix disposent d'une ou plusieurs voitures en 1994 et les trois-quarts d'entre eux l'utilisent pour aller travailler. Ils effectuent ainsi, par véhicule, 6 800 km par an soit 43% du kilométrage annuel.

*(Remarque : le kilométrage n'a pas encore été étudié sous l'angle de son évolution sur les 10 dernières années. Un INSEE Résultats sur le parc automobile, programmé pour la fin 1996,*

*proposera des données très détaillées sur l'utilisation des véhicules).*

– En 1994, 30% des véhicules ne sont jamais sollicités pour de grands déplacements (plus de 150 km par jour) ; dans l'avenir on pourrait considérer qu'un véhicule de faible autonomie comme la voiture électrique rendrait un service équivalent.

– Entre 1982 et 1994, le parc automobile a vieilli : l'âge moyen des véhicules est passé de 6,2 ans en 1982 à 7 ans en 1994. L'amélioration de la qualité des véhicules a permis d'utiliser plus longtemps un véhicule acheté neuf mais aussi de le revendre sur le marché de l'occasion.

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1<sup>er</sup> avril 1970.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> octobre 1983 :
    - 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
    - 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes.
  - b)** pour les véhicules de transports en commun :
    - 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues,
    - 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.
- Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré, le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

### 1984

Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :

- de réception, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1985,
- de vente, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1986.

### 1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> juillet : mise en application du permis à points.
- 1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

### 1995

- 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de 3 points.
- 1<sup>er</sup> septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la 4<sup>e</sup> classe donnant lieu à retrait de points. Deux objectifs sont recherchés : simplification des procédures et diminution des délais entre commission de l'infraction et retrait effectif de points.
- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang. Par cette mesure, la France rejoint la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Finlande. Deux campagnes de communication ont accompagné cette mesure pour la renforcer.

8

# BIBLIOGRAPHIE

## **INRETS**

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

## **LES ACCIDENTS DE PIÉTONS**

Depuis plus de 20 ans, en France comme dans de nombreux autres pays, le nombre de piétons tués dans un accident de la route tend à décroître, mais l'enjeu reste important. Afin d'approfondir notre connaissance de l'accidentologie des piétons, une analyse descriptive des données issues des bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) et des procès-verbaux d'accidents établis par les forces de l'ordre pour les accidents corporels de la circulation a été menée. Ce travail a pour objectif d'identifier différentes catégories de piétons accidentés qui pourront servir de base à des analyses thématiques ultérieures.

Trois sources de données ont été utilisées : les BAAC de l'année 1991, le fichier des procès-verbaux d'accidents corporels mis en place à l'INRETS à partir d'un recueil par sondage au 1/50<sup>e</sup> (4 années de 1989 à 1992 ont été retenues afin de disposer d'effectifs suffisants), et le fichier des procès-verbaux d'accidents mortels recueillis entre mars 1990 et février 1991 par le Laboratoire d'Accidentologie et de Biomécanique associé à Peugeot SA et Renault.

### **A côté de résultats déjà bien connus,**

- Les accidents de piétons se produisent essentiellement en agglomération, mais lorsqu'ils surviennent en rase campagne, leur gravité est très élevée.
- Les enfants et les personnes âgées sont sur-représentés dans ce type d'accident.

### **on remarque l'importance des changements de mode de transport,**

Plus du quart des piétons tués (28 %) venait de changer de mode, passant de l'état de conducteur ou de passager à l'état de piéton ou éventuellement l'inverse. Dans 21 % des cas l'autre mode est une voiture de tourisme ou un poids lourd, dans 3 % c'est un deux-roues et dans 4 % il s'agit d'un transport en commun. Les changements de mode avec un transport en commun concernent plus particulièrement les enfants. Plus d'un tiers des piétons de 16 à 44 ans est tué suite à un changement de mode avec une voiture ou un poids lourd.

### **du sens de marche des piétons,**

Dans les accidents mortels, il apparaît que parmi les piétons qui longeaient la chaussée, les trois-quarts circulaient dans le même sens que le véhicule heurtant. Les piétons sont donc moins souvent tués lorsqu'ils font face au trafic. Mais ne disposant pas de données d'exposition, il est difficile d'évaluer un sur-risque lié au sens de marche du piéton.

### **et le rôle de l'alcool.**

L'alcoolémie des piétons de 16 ans ou plus, tués dans l'accident est connue pour la moitié de ces usagers. Les alcoolémies supérieures à 0,8 g/l de sang (seuil légal pour les conducteurs au moment du recueil) représentent 35 % des cas connus. Si on examine l'imprégnation alcoolique de l'ensemble des impliqués dans l'accident, il apparaît qu'une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l est relevée chez le conducteur ou le piéton dans 43 % des accidents. Ce taux atteint 55 % pour les accidents survenus la nuit.

Ces accidents avec alcool impliquent plus fréquemment un piéton de sexe masculin, âgé de 30 à 64 ans et surviennent en majorité la nuit, hors agglomération. Ainsi dans la sous-population des piétons correspondant à ces quatre critères à la fois, et pour lesquels on connaît le résultat de la prise de sang, les taux d'alcoolémie supérieurs à 0,8 g/l représentent 7 piétons sur 10.

Des campagnes d'information destinées aux piétons pourraient être envisagées afin d'insister sur les dangers présentés par les changements de mode, le sens de marche par rapport au trafic, les sur-accidents et l'alcool, même lorsque l'on ne conduit pas.

*H. FONTAINE, Y. GOURLET et A. ZIANI :  
« Les accidents de piétons - analyse typologique »  
Rapport n° 201, Arcueil, INRETS, 80 p, mai 1995.*

## ANALYSE ET ÉVALUATION DE L'ACTION DE PRÉVENTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### ANALYSE DU TRAFIC ET ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS SUR ROUTE

Des enquêtes sur les vitesses des véhicules ont été effectuées sur le réseau routier du Pas-de-Calais, en ville et en rase campagne. Conduites successivement en 1993 et 1994 sur un même panel de points-heure, elles permettent de comparer les niveaux de vitesses pratiquées sur le réseau observé.

Lorsqu'on cherche à comparer les évolutions de comportements relatifs à la vitesse d'une période à une autre il est nécessaire, d'une part de travailler sur les vitesses pratiquées par des conducteurs susceptibles de choisir leur vitesse et d'autre part d'utiliser des tests statistiques qui permettent de juger si les différences observées sont significatives ou non. La réflexion a porté sur l'application de tests appropriés et notamment sur l'intérêt de définir comme champ d'application l'ensemble des « véhicules libres ».

Un véhicule en situation de conduite « libre », correspondant à un conducteur ayant le choix de sa vitesse indépendamment de l'environnement de trafic, est défini par la notion d'interdistance.

L'étude des relations entre vitesses et interdistances a conduit à choisir comme seuils d'interdistance qui déterminent la conduite « libre » : en ville une interdistance de 60 mètres, et en rase campagne une interdistance de 80 mètres. Ces valeurs ont permis de définir des échantillons de véhicules libres.

Le Test de Tanner, généralement utilisé pour évaluer l'efficacité d'une mesure de sécurité, a été utilisé pour évaluer l'évolution d'un critère de sécurité (ici la vitesse pratiquée) d'une période à

une autre sans qu'il y ait de mesure, la notion de mesure de sécurité reste alors fictive. Cette approche a été développée dans le cadre d'une collaboration avec le Professeur Langrand, directeur de l'UFR de mathématiques à l'université de Lille. La méthode d'analyse a porté sur l'évolution multi-sites des fréquences d'infraction distinguées par niveau de dépassement (1 à 9 km/h, 10 à 19 km/h, et plus de 20 km/h). Les résultats montrent, en rase campagne comme en ville, que « l'effet » (la variation des fréquences de dépassement) n'est pas homogène sur tous les sites. En outre, on n'observe pas de différence significative de la fréquence de dépassement de la vitesse autorisée entre 1993 et 1994 et cela quel que soit le niveau de dépassement considéré.

En conclusion, le test de Tanner s'avère un outil adéquat pour repérer, à partir d'observations multi-sites, les tendances à l'augmentation ou à la diminution des fréquences d'infraction entre deux périodes. Il ne permet cependant de détecter des effets que dans les cas d'échantillons de taille importante. La méthode qui consiste à sélectionner les véhicules libres et à tester selon Tanner les variations de fréquences d'infractions constitue un outil dont l'application (sites aléatoires, niveau national) est intéressante pour un suivi de la politique réglementaire en matière de vitesse.

*M.B. BIECHELER, J.F. PEYTAVIN, A. ZIANI :  
« Evolution des vitesses au niveau local.  
Développement d'un outil d'évaluation. Vitesses et  
infractions dans le Pas-de-Calais entre 1993 et  
1994 ». Rapport de convention DSCR/INRETS,  
décembre 1995.*

## DROIT RÉPRESSIF ROUTIER EN EUROPE

*Rapports intermédiaires sur convention Ministère de la Justice / INRETS n° 95-05 031 00 210 7501*

*Titres des rapports :*

- *Éléments pour l'analyse du champ d'application du droit répressif routier (septembre 1995).*
- *Compléments méthodologiques (décembre 1995).*

En 1995 a été mise en place une phase exploratoire pour une recherche de droit comparé, en collaboration avec le ministère de la Justice, dont l'objet est l'analyse des infractions ou autres comportements interdits, des procédures et des mesures coercitives applicables aux conducteurs de véhicules de tourisme dans sept pays européens limitrophes (Allemagne, Angleterre, Belgique, Espagne, France, Italie et Suisse) y compris les dispositions applicables aux conducteurs étrangers. Le premier rapport

(septembre 1995) complète une note méthodologique (Dervieux et Guilbot, juillet 1995) qui présentait les principes généraux adoptés. Il a permis de préciser le champ d'application de la recherche, en particulier au regard des composantes de la sécurité routière telles que l'équipe de recherche entend les considérer (lieux, véhicules et usagers). Il a été réalisé à partir de quelques sources internationales (conventions de Vienne, 1968) et des éléments des sources allemandes, françaises, italiennes et suisses

disponibles à cette étape du travail. Un second rapport a complété et a parfois modifié les points évoqués dans les précédents documents à partir de l'analyse d'un éventail de sources élargi par la prise en compte de directives communautaires et des législations de l'ensemble des états étudiés (hormis l'Angleterre dont l'étude est trop récente). Ont également été présentés les outils de la recherche, en particulier les instruments conçus au cours de la

phase exploratoire afin d'analyser, à terme, les infractions et autres comportements interdits, les mesures coercitives et les procédures dans une étude comparée.

*Michèle Guilbot - INRETS-DERA  
avec la collaboration de V. Dervieux, R. Juy-Birmann,  
E. Mathias, B. Pesquié, E. Ruby-Cavagna.*

## **LE CONTROLE PÉNAL DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE :**

### **CONTRAVENTIONS DE 5<sup>e</sup> CLASSE ET DÉLITS ROUTIERS**

*Titre du rapport : Les mesures affectant le permis de conduire.  
Rapport intermédiaire sur convention DSCR / INRETS n° 93-40026, mars 1995.*

Ce travail analyse, à partir de l'observation d'une cohorte d'affaires routières constatées en 1988 dans le ressort de la cour d'appel de Douai (Nord/Pas-de-Calais), les mesures affectant le permis de conduire prises par l'autorité administrative et les procédures administratives utilisées à cet effet. Il fait suite à des premiers travaux explorant le traitement pénal appliqué aux mêmes dossiers : décisions sur l'action publique et, le cas échéant, modes de convocation devant le tribunal et condamnations (Guilbot, février 1994). La mise en œuvre de la dualité des compétences entre autorités administratives et judiciaires dans le domaine de la suspension du permis de conduire

a ainsi pu être analysée ; les durées des suspensions prononcées par chacune d'entre elles et les délais de traitement des affaires ont été comparés. Ceci a permis de mettre en évidence les modalités procédurales générant des réponses plus rapides aux infractions routières, en particulier aux délits liés à la conduite sous influence de l'alcool, mais aussi les difficultés de coordination et d'harmonisation nées de la dualité des compétences.

*Michèle Guilbot - INRETS-DERA.*

## **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 1995 :

- Bilan annuel 1994, statistiques et commentaires,
- Bilan du 3<sup>e</sup> trimestre 1994, statistiques et commentaires,
- Bilan des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> trimestres 1995, statistiques et commentaires,

- La sécurité des poids lourds en 1994, étude sectorielle,
- Les cahiers de l'Observatoire, Numéro 2,
- Typologie des régions et départements français pour l'aide à l'analyse en accidentologie,
- La sécurité routière à travers les chiffres (dépliant).

9

# BILAN DU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1995

## VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1991	1992	1993	1994	1994	1995
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 <sup>e</sup> trimestre	3 <sup>e</sup> trimestre
<b>Autoroutes de liaison (130 km/h) (1)</b>						
- Vitesse moyenne (km/h)	110	117	121	<b>122</b>	120	121
- % de dépassement de vitesse limite	15	24	<b>38</b>	37	<b>38</b>	36
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	7	12	<b>22</b>	20	<b>22</b>	<b>22</b>
<b>Autoroutes de dégagement (110 km/h) (2)</b>						
- Vitesse moyenne (km/h)	99	105	105	107	<b>108</b>	104
- % de dépassement de vitesse limite	27	39	42	<b>49</b>	45	44
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	12	19	24	<b>29</b>	24	25
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)</b>						
- Vitesse moyenne (km/h)	105	<b>104</b>	106	109	108	<b>112</b>
- % de dépassement de vitesse limite	43	<b>36</b>	44	48	50	<b>57</b>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	<b>18</b>	25	27	30	<b>34</b>
<b>Routes nationales (90 km/h)</b>						
- Vitesse moyenne (km/h)	89	<b>87</b>	89	89	90	<b>92</b>
- % de dépassement de vitesse limite	49	<b>45</b>	52	49	50	<b>61</b>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	<b>22</b>	28	27	29	<b>37</b>
<b>Routes départementales à grande circulation (90 km/h)</b>						
- Vitesse moyenne (km/h)	92	<b>89</b>	92	91	91	<b>93</b>
- % de dépassement de vitesse limite	54	<b>47</b>	58	58	60	<b>65</b>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	30	<b>25</b>	34	35	38	<b>42</b>
<b>Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)</b>						
- Vitesse moyenne (km/h)	<b>63</b>	<b>61</b>	62	<b>61</b>	<b>61</b>	<b>63</b>
- % de dépassement de vitesse limite	83	79	80	81	<b>78</b>	<b>84</b>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<b>57</b>	51	52	51	<b>49</b>	55
<b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération et par artères (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)</b>						
- Vitesse moyenne (km/h)	56	55	55	<b>57</b>	<b>54</b>	56
- % de dépassement de vitesse limite	63	<b>61</b>	64	60	62	<b>65</b>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	33	<b>32</b>	33	<b>37</b>	34	34

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

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies Républicaines de Sécurité.

Globalement, au cours du troisième trimestre 1995, comparé au troisième trimestre 1994, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont à la

hausse (+ 1 à + 4 km/h) sauf sur les autoroutes de dégagement. Les taux de dépassement de la vitesse limite font également des bonds assez inhabituels.

Les nombres en caractère gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

## VITESSES PRATIQUÉES DE NUIT PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1991	1992	1993	1994	1994	1995
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 <sup>e</sup> trimestre	3 <sup>e</sup> trimestre
<b>Autoroutes de liaison</b> (130 km/h) (1) – Vitesse moyenne (km/h) – % de dépassement de vitesse limite – % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	112 21 12	113 21 11	<b>120</b> 30 <b>17</b>	118 29 14	117 25 13	116 <b>31</b> <b>21</b>
<b>Autoroutes de dégagement</b> (110 km/h) (2) – Vitesse moyenne (km/h) – % de dépassement de vitesse limite – % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	99 27 12	107 44 26	109 52 32	<b>113</b> 55 34	111 50 30	<b>113</b> <b>61</b> <b>45</b>
<b>Routes nationales</b> (90 km/h) – Vitesse moyenne (km/h) – % de dépassement de vitesse limite – % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	91 51 26	91 52 31	<b>96</b> 67 41	95 63 34	94 60 32	<b>96</b> <b>75</b> <b>47</b>
<b>Traversées d'agglomérations</b> (– de 5 000 habitants) (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90) – Vitesse moyenne (km/h) – % de dépassement de vitesse limite – % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<b>74</b> 96 83	72 <b>97</b> <b>89</b>	73 95 81	71 94 72	72 95 74	<b>74</b> <b>93</b> <b>82</b>
<b>Traversées d'agglomérations</b> (20 000 à 100 000 habitants) <b>par voies d'entrée en agglomération et par artères</b> (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90) – Vitesse moyenne (km/h) – % de dépassement de vitesse limite – % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	61 77 49	62 80 52	62 76 49	64 82 56	65 <b>88</b> 60	<b>67</b> 84 <b>65</b>

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

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies Républicaines de Sécurité.

Conformément aux vitesses pratiquées le jour, les vitesses de nuit sont en hausse sur tous les réseaux (+ 1 ou 2 km/h) où des relevés sont effectués, sauf sur les autoroutes de liaison (– 1 km/h). A noter une forte hausse des vitesses sur les routes nationales où la vitesse moyenne atteint 96 km/h.

La hausse spectaculaire des taux de dépassement de la vitesse limite est en partie imputable aux conditions d'enquêtes parfois réalisées à 50 % sous la pluie avec une vitesse limite réglementaire diminuée de 10 à 20 km/h selon les réseaux.

Les nombres en caractère gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

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

### I. Hors agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1991	1992	1993	1994	1994	1995
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 <sup>e</sup> trimestre	3 <sup>e</sup> trimestre
Autoroutes de liaison	<i>92</i>	94	93	<b>95</b>	95	<b>96</b>
Autoroutes de dégagement	<i>83</i>	<i>83</i>	<i>83</i>	88	89	<b>92</b>
Routes nationales	<i>89</i>	90	90	90	<b>92</b>	91
Routes départementales à grande circulation	<i>89</i>	90	91	<b>93</b>	<b>93</b>	<b>93</b>

### II. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1991	1992	1993	1994	1994	1995
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 <sup>e</sup> trimestre	3 <sup>e</sup> trimestre
Routes nationales en traversées d'agglomérations	<i>86</i>	87	<i>86</i>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>89</b>
Metz	<i>80</i>	81	<i>80</i>	86	<b>88</b>	84
Lille	<i>79</i>	80	<i>79</i>	82	86	<b>88</b>
Nantes	<i>73</i>	75	76	80	83	<b>85</b>
Lyon	<i>43</i>	45	47	56	63	<b>65</b>
Toulouse	<i>54</i>	<i>53</i>	56	65	70	<b>72</b>
Avignon	<i>36</i>	39	37	49	44	<b>58</b>
Ensemble province	<i>61</i>	62	62	70	72	<b>76</b>
Paris	54	<i>53</i>	67	68	71	<b>72</b>

Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 1995, comparé au 3<sup>e</sup> trimestre 1994, les taux de port de la ceinture sont globalement en hausse sur les autoroutes et stables sur les autres réseaux de rase campagne. En agglomération,

les évolutions sont contrastées (- 4 points à Metz, + 2 à 4 points ailleurs et + 14 points à Avignon). Les taux de port sont en augmentation quasi constante depuis 10 ans.

Les nombres en caractère gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS DU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1995 COMPARÉ AU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1994

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
<b>Piétons</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	393	2 037	5 618	7 655	4,88
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	500	2 120	5 646	7 766	6,05
	Différence	- 107	- 83	- 28	- 111	- 1,17
	Évolution	- 21,4 %	- 3,9 %	- 0,5 %	- 1,4 %	
<b>Cyclistes</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	85	533	1 927	2 460	3,34
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	94	522	1 732	2 254	4,00
	Différence	- 9	+ 11	+ 195	+ 206	- 0,66
	Évolution	NS	+ 2,1 %	+ 11,3 %	+ 9,1 %	
<b>Cyclomotoristes</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	173	1 627	6 138	7 765	2,18
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	192	1 698	5 609	7 307	2,56
	Différence	- 19	- 71	+ 529	+ 458	- 0,38
	Évolution	- 9,9 %	- 4,2 %	+ 9,4 %	+ 6,3 %	
<b>Motocyclistes</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	264	1 377	4 429	5 806	4,35
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	249	1 465	4 093	5 558	4,29
	Différence	+ 15	- 88	+ 336	+ 248	+ 0,06
	Évolution	+ 6,0 %	- 6,0 %	+ 8,2 %	+ 4,5 %	
<b>Usagers de voitures de tourisme</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	1 813	6 905	29 493	36 398	4,74
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	1 936	7 614	30 098	37 712	4,88
	Différence	- 123	- 709	- 605	- 1 314	- 0,14
	Évolution	- 6,4 %	- 9,3 %	- 2,0 %	- 3,5 %	
<b>Usagers de poids lourds</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	41	130	462	592	6,48
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	41	153	536	689	5,62
	Différence	0	- 23	- 74	- 97	+ 0,86
	Évolution	NS	- 15,0 %	- 13,8 %	- 14,1 %	
<b>Autres usagers*</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	78	327	1 634	1 961	3,83
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	93	352	1 676	2 028	4,38
	Différence	- 15	- 25	- 42	- 67	- 0,55
	Évolution	NS	- 7,1 %	- 2,5 %	- 3,3 %	
<b>Ensemble</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	2 847	12 936	49 701	62 637	4,35
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	3 105	13 924	49 390	63 314	4,67
	Différence	- 258	- 988	+ 311	- 677	- 0,32
	Évolution	- 8,3 %	- 7,1 %	+ 0,6 %	- 1,1 %	

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

NS : non significatif.

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
<b>Poids lourd</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	416	892	2 329	3 221	11,44
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	488	1 006	2 628	3 634	11,84
	Différence	- 72	- 114	- 299	- 413	- 0,40
	Évolution	- 14,8 %	- 11,3 %	- 11,4 %	- 11,4 %	

Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 1995, comparé au 3<sup>e</sup> trimestre 1994, la répartition des victimes par catégories d'usagers laisse apparaître :

- pour le nombre de tués, de fortes diminutions pour les usagers de voitures de tourisme (- 6,4 %), les cyclomotoristes (- 9,9 %) et surtout les piétons (- 21,4 %). Diminution également pour les cyclistes (- 9 unités) et les usagers de véhicules utilitaires (- 15). En revanche, ce nombre augmente pour les motocyclistes (+ 6,0 %) ;
- pour le nombre de blessés, une diminution pour les piétons (- 1,4 %) et toutes les catégories de « quatre-roues », allant jusqu'à - 14,1 % pour les usagers de poids

lourds. Toutes les catégories de « deux-roues » ont un bilan en hausse, de + 4,5 % pour les motocyclistes à + 9,1 % pour les cyclistes ;

- une gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), en diminution pour la plupart des catégories d'usagers, de - 0,14 point pour les usagers de voitures de tourisme à - 1,17 point pour les piétons, sauf pour les motocyclistes et les usagers de poids lourds (respectivement + 0,06 point et + 0,86 point) ;

- dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à des diminutions très fortes de tous les indicateurs, y compris de la gravité des accidents.

## ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGES DU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1995 COMPARÉ AU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1994

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	123	972	4 300	5 272	2,28
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	139	969	4 403	5 372	2,52
	Différence	- 16	+ 3	- 103	- 100	- 0,24
	Évolution	- 11,5 %	+ 0,3 %	- 2,3 %	- 1,9 %	
15-24 ans	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	702	3 927	15 923	19 850	3,42
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	784	4 270	15 514	19 784	3,81
	Différence	- 82	- 343	+ 409	+ 66	- 0,39
	Évolution	- 10,5 %	- 8,0 %	+ 2,6 %	+ 0,3 %	
25-44 ans	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	928	4 317	17 690	22 007	4,05
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	1 008	4 616	17 853	22 469	4,29
	Différence	- 80	- 299	- 163	- 462	- 0,24
	Évolution	- 7,9 %	- 6,5 %	- 0,9 %	- 2,1 %	
45-64 ans	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	548	2 140	7 975	10 085	5,15
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	601	2 355	7 879	10 234	5,55
	Différence	- 53	- 215	+ 66	- 149	- 0,40
	Évolution	- 8,8 %	- 9,1 %	+ 0,8 %	- 1,5 %	
65 ans et plus	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	543	1 535	3 707	5 242	9,39
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	571	1 662	3 573	5 235	9,83
	Différence	- 28	- 127	+ 134	+ 7	- 0,44
	Évolution	- 4,9 %	- 7,6 %	+ 3,8 %	+ 0,1 %	
Âge indéterminé	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	3	45	136	181	1,63
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	2	52	168	220	0,90
Ensemble	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	2 847	12 936	49 701	62 637	4,35
	3 <sup>e</sup> trimestre 1993	3 105	13 924	49 390	63 314	4,67
	Différence	- 258	- 988	+ 311	- 677	- 0,32
	Évolution	- 8,3 %	- 7,1 %	+ 0,6 %	- 1,1 %	

Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 1995, comparé au 3<sup>e</sup> trimestre 1994, la répartition des victimes par classes d'âges montre que :

- le nombre de tués diminue de façon généralement forte pour toutes les classes d'âges, de - 4,9 % pour les personnes âgées de 65 ans et plus à - 11,5 % pour les moins de 15 ans ;

- le nombre de blessés diminue pour les moins de 15 ans et les 25-64 ans (- 1,9 %) mais augmente très légèrement pour les 15-24 ans (+ 0,3 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (+ 0,1 %) ;

- la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour toutes les classes d'âges.

## ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX DU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1995 COMPARÉ AU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1994

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
<b>Ensemble des autoroutes</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	1 848	124	500	2 374	2 874	6,71
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	1 660	160	501	2 107	2 608	9,64
	Différence	+ 188	- 36	- 1	+ 267	+ 266	- 2,93
	Évolution	+ 11,3 %	- 22,5 %	- 0,2 %	+ 12,7 %	+ 10,2 %	
<b>Dont autoroutes de liaison</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	670	74	386	759	1 145	11,04
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	651	108	374	778	1 152	16,59
	Différence	+ 19	- 34	+ 12	- 19	- 7	- 5,55
	Évolution	+ 2,9 %	NS	+ 3,2 %	- 2,4 %	- 0,6 %	
<b>Dont autoroutes de dégagement</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	1 178	50	114	1 615	1 729	4,24
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	1 009	52	127	1 329	1 456	5,15
	Différence	+ 169	- 2	- 13	+ 286	+ 273	- 0,91
	Évolution	+ 16,7 %	NS	- 10,2 %	+ 21,5 %	+ 18,8 %	
<b>Routes nationales</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	7 746	809	2 671	8 848	11 519	10,44
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	8 187	887	3 129	8 925	12 054	10,83
	Différence	- 441	- 78	- 458	- 77	- 535	- 0,39
	Évolution	- 5,4 %	- 8,8 %	- 14,6 %	- 0,9 %	- 4,4 %	
<b>Routes départementales</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	14 933	1 433	6 036	14 819	20 855	9,60
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	15 758	1 582	6 512	15 667	22 179	10,04
	Différence	- 825	- 149	- 476	- 848	- 1 324	- 0,44
	Évolution	- 5,2 %	- 9,4 %	- 7,3 %	- 5,4 %	- 6,0 %	
<b>Voiries communales et autres voies</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	21 959	481	3 729	23 660	27 389	2,19
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	21 361	476	3 782	22 691	26 473	2,23
	Différence	+ 598	+ 5	- 53	+ 969	+ 916	- 0,04
	Évolution	+ 2,8 %	+ 1,1 %	- 1,4 %	+ 4,3 %	+ 3,5 %	
<b>Ensemble</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	46 486	2 847	12 936	49 701	62 637	6,12
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	46 966	3 105	13 924	49 390	63 314	6,61
	Différence	- 480	- 258	- 988	+ 311	- 677	- 0,49
	Évolution	- 1,0 %	- 8,3 %	- 7,1 %	+ 0,6 %	- 1,1 %	

NS : non significatif.

Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 1995, comparé au 3<sup>e</sup> trimestre 1994, la répartition des accidents corporels et victimes par catégories de réseaux montre :

- une augmentation du nombre d'accidents corporels sur les voies communales (+ 2,8 %) et sur les autoroutes, en particulier sur les autoroutes de dégagement (+ 16,7 %). Il diminue de façon homogène sur les routes nationales et les routes départementales (respectivement : - 5,4 % et - 5,2 %) ;

- une diminution du nombre de tués sur tous les réseaux, sauf sur les voies communales sur lesquelles il augmente (+ 1,1 %) ;

- une augmentation du nombre de blessés sur les voies communales (+ 3,5 %) et les autoroutes, en particulier sur les autoroutes de dégagement (+ 18,8 %) mais une diminution sur les routes nationales (- 4,4 %) et départementales (- 6,0 %) ;

- une gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, en diminution partout, en particulier sur les autoroutes de liaison (- 5,55 points).

## ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE DU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1995 COMPARÉ AU 3<sup>e</sup> QUADRIMESTRE 1994

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
<b>Milieu urbain (1)</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	32 595	962	6 682	34 738	41 420	2,95
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	32 389	1 005	6 978	34 046	41 024	3,10
	Différence	+ 206	- 43	- 296	+ 692	+ 396	- 0,15
	Évolution	+ 0,6 %	- 4,3 %	- 4,2 %	+ 2,0 %	+ 1,0 %	
<b>Rase campagne (2)</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	13 891	1 885	6 254	14 963	21 217	13,57
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	14 577	2 100	6 946	15 344	22 290	14,41
	Différence	- 686	- 215	- 692	- 381	- 1 073	- 0,84
	Évolution	- 4,7 %	- 10,2 %	- 10,0 %	- 2,5 %	- 4,8 %	
<b>Ensemble</b>	3 <sup>e</sup> trimestre 1995	46 486	2 847	12 936	49 701	62 637	6,12
	3 <sup>e</sup> trimestre 1994	46 966	3 105	13 924	49 390	63 314	6,61
	Différence	- 480	- 258	- 988	+ 311	- 677	- 0,49
	Évolution	- 1,0 %	- 8,3 %	- 7,1 %	+ 0,6 %	- 1,1 %	

(1) Ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du 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.

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
<b>3<sup>e</sup> trimestre 1995</b>						
< 5 000 habitants	4 530	349	1 860	4 133	5 993	7,70
5 000 à 20 000 habitants	5 402	196	1 536	5 469	7 005	3,63
20 000 à 100 000 habitants	10 486	225	1 935	11 345	13 280	2,15
> 100 000 habitants	12 177	192	1 351	13 791	15 142	1,58
Rappel milieu urbain	32 595	962	6 682	34 738	41 420	2,95
<b>3<sup>e</sup> trimestre 1994</b>						
< 5 000 habitants	4 881	354	1 905	4 528	6 433	7,25
5 000 à 20 000 habitants	5 484	220	1 568	5 520	7 088	4,01
20 000 à 100 000 habitants	10 160	246	1 993	10 843	12 836	2,42
> 100 000 habitants	11 864	185	1 512	13 155	14 667	1,56
Rappel milieu urbain	32 389	1 005	6 978	34 046	41 024	3,10
<b>Évolution 1995/1994</b>						
< 5 000 habitants	- 7,2 %	- 1,4 %	- 2,4 %	- 8,7 %	- 6,8 %	+ 0,45
5 000 à 20 000 habitants	- 1,5 %	- 10,9 %	- 2,0 %	- 0,9 %	- 1,2 %	- 0,38
20 000 à 100 000 habitants	+ 3,2 %	- 8,5 %	- 2,9 %	+ 4,6 %	+ 3,5 %	- 0,27
> 100 000 habitants	+ 2,6 %	+ 3,8 %	- 10,6 %	+ 4,8 %	+ 3,2 %	+ 0,02
Rappel milieu urbain	+ 0,6 %	- 4,3 %	- 4,2 %	+ 2,0 %	+ 1,0 %	- 0,15

Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 1995, comparé au 3<sup>e</sup> trimestre 1994, on assiste en milieu urbain à une augmentation des nombres d'accidents corporels (+ 0,6 %) et de blessés légers (+ 2,0 %) mais à des diminutions homogènes des nombres de tués (- 4,3 %) et de blessés graves (- 4,2 %) entraînant une diminution de la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, de 0,15 point. En rase campagne, tous les indicateurs diminuent : de façon homogène pour les nombres d'accidents corporels (- 4,7 %) et de blessés (- 4,8 %) mais de façon plus marquée pour le nombre

de tués (- 10,2 %) entraînant, là encore, une diminution de la gravité des accidents (- 0,84 point).

Si l'on considère les agglomérations selon leur taille, c'est dans les villes de moins de 5 000 habitants et dans celles de 5 000 à 20 000 habitants que la situation est la plus favorable avec une diminution de tous les indicateurs d'insécurité. Ils sont tous en hausse (sauf le nombre de blessés graves) dans les villes de plus de 100 000 habitants. Les résultats sont contrastés dans les villes moyennes.

# 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 Direction centrale du contrôle de l'immigration  
et de la lutte contre l'emploi des clandestins)

## Troisième quadrimestre 1995 comparé au troisième quadrimestre 1994

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	608 958	54 751	40 892	704 601
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	652 062	84 491	25 470	762 023
	Évolution	- 6,6 %	- 35,2 %	+ 60,5 %	- 7,5 %
Nombre d'infractions relevées	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	244 232	64 611	50 249	359 092
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	236 655	70 163	52 854	359 672
	Évolution	+ 3,2 %	- 7,9 %	- 4,9 %	- 0,2 %

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Nombre d'infractions au port de la ceinture	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	112 671	37 555	14 477	164 703
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	120 994	40 686	12 441	174 121
	Évolution	- 6,9 %	- 7,7 %	+ 16,4 %	- 5,4 %

## Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS D'ALCOOLÉMIE PAR ALCOOTESTS ET ETHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	1 737 109	213 519	38 578	1 989 206
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	1 814 273	251 922	39 532	2 105 727
	Évolution	- 4,3 %	- 15,2 %	- 2,4 %	- 5,5 %
Nombre de dépistages positifs	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	17 896	2 455	265	20 616
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	20 146	2 226	306	22 372
	Évolution	- 11,2 %	+ 10,3 %	- 13,4 %	- 7,8 %

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) PAR ALCOOTESTS ET ETHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	28 916	63 714	14 572	107 202
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	35 559	63 013	17 735	116 307
	Évolution	- 18,7 %	+ 1,1 %	- 17,8 %	- 7,8 %
Nombre de dépistages positifs	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	2 189	3 590	208	5 987
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	2 775	3 946	223	6 944
	Évolution	- 21,1 %	- 9,0 %	- 6,7 %	- 13,8 %

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ETHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	403 177	52 715	22 261	478 153
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	427 833	60 457	25 565	513 855
	Évolution	- 5,8 %	- 12,8 %	- 12,9 %	- 6,9 %
Nombre de dépistages positifs	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1995	6 533	7 307	236	14 076
	3 <sup>e</sup> quadrimestre 1994	8 385	7 175	254	15 814
	Évolution	- 22,1 %	+ 1,8 %	- 7,1 %	- 11,0 %

Au cours du 3<sup>e</sup> quadrimestre 1995, comparé au 3<sup>e</sup> quadrimestre 1994, on constate que :

– le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse diminue (– 7,5 %) avec une légère diminution du nombre d'infractions constatées (– 0,2 %) ;

– le nombre d'infractions au port de la ceinture de sécurité diminue (– 5,4 %) ;

– le nombre de dépistages pratiqués dans le cadre des lois du 12 juillet 1978 et du 31 octobre 1990 diminue de 5,5 % et le nombre de dépistages positifs de 7,8 % ;

– le nombre de dépistages pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, diminue de 7,8 % et celui des dépistages positifs de 13,8 % ;

– le nombre de dépistages pratiqués en cas d'infractions diminue de 6,9 % et celui de dépistages positifs de 11,0 %.

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

ISSN : 1240 - 6074

Composition – photogravure : EPBC – 42 85 18 76  
Impression : Imprimerie nouvelle de Viarmes – 30 34 67 10

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

**– le Ministère de la Justice :**

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

**– le Ministère de l'Intérieur :**

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

Direction centrale de la sécurité publique – Bureau circulation.

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

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

**– le Ministère de la Défense :**

Direction générale de la Gendarmerie nationale – Bureau de la Police administrative et de la circulation routière.

**– le Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme :**

Service d'études techniques des routes et autoroutes.

Direction de la sécurité et de la circulation routières.

Observatoire économique et statistique des transports.

**– l'Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages**

**– le Comité Professionnel du Pétrole.**

**– le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.**

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

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

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

Ministère de l'Équipement du Logement, des Transports et du Tourisme  
Secrétariat d'État chargé des Transports  
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