



Bilan annuel

Statistiques

et

Commentaires

Année 1996

Pour tous renseignements, s'adresser à :

Observatoire national interministériel de sécurité routière

La Grande Arche

92055 PARIS - LA DÉFENSE CEDEX 04

Téléphone : 01 40 81 80 42 - 01 40 81 80 28

Fax : 01 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*
- Fabienne CUTER, *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*
- 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*
- Patrick LE BRETON, *conseiller technique en statistiques au SETRA*

COMITÉ DE LECTURE

- Les membres du comité de rédaction
- Hélène FONTAINE, *directeur du Département d'Évaluation et de Recherche en Accidentologie à l'INRETS*
- Patrick CHÉRON, *responsable de la météorologie routière à la DSCR/CRICR de Lyon*
- Ruth BERGEL, *chargée de mission à l'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 1996	p. 9
Principales actions menées en 1996	p. 12
Tendances générales	p. 19
Bilan 1996 et bilan des vingt années précédentes	p. 20
Bilan 1996/1995 – Global	p. 25
Bilan 1996/1995 – Par service de surveillance	p. 27
Parc en circulation	p. 28
Permis de conduire délivrés	p. 29
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	p. 30

2) Les usagers

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

Comportement

Mesure des vitesses	p. 35
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	p. 37
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	p. 42
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	p. 43
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes	p. 49
Taux de port de la ceinture de sécurité	p. 50

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions de 1987 à 1995	p. 52
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture en 1996	p. 55

Sanctions

Conduite en état alcoolique ; homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1994	p. 57
--	-------

3) Analyse des accidents corporels

Analyse générale 1996/1995

Victimes par catégories d'usagers	p. 67
Victimes par classes d'âges	p. 69
Nombre de tués par classes d'âges et catégories d'usagers en 1996.....	p. 71
Accidents et victimes par catégories de réseaux	p. 72
Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 1996	p. 75
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne	p. 76

Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués en 1996	
Selon le mois	p. 78
Selon le jour de la semaine	p. 79
Selon l'heure	p. 80
Selon l'éclairage – la présence ou non d'une intersection	p. 81
Selon le type d'accident	p. 82
Analyse relative des victimes en 1996	
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population	p. 83
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population	p. 84
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc	p. 85
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc	p. 86
4) Les comparaisons	
Départementales métropolitaines	p. 89
Départementales d'Outre-mer	p. 92
Régionales	p. 93
Internationales	p. 94
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1995	p. 97
5) Ensemble des accidents matériels et corporels	p. 101
6) Évaluations	
Le permis à points en 1996	p. 107
Alcool et accidents	p. 110
Le modèle statistique de désaisonnalisation « Giboulée »	p. 112
Le coût de l'insécurité routière en 1996	p. 115
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France	p. 117
Premiers résultats de l'enquête Transports et Communications de l'INSEE	p. 119
7) Les grandes dates de la sécurité routière	p. 125
8) Bibliographie	p. 131
9) Bilan du 3^e quadrimestre 1996	
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	p. 137
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	p. 138
Taux de port de la ceinture de sécurité	p. 139
Victimes par catégories d'usagers	p. 140
Accidents et victimes par classes d'âges	p. 141
Accidents et victimes par catégories de réseaux	p. 142
Accidents et victimes selon le milieu urbain, la rase campagne	p. 143
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture	p. 144

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 tués.

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 1996. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1997.

LES CHIFFRES CLÉS EN 1996

- 125 406 accidents corporels, dont 7 178 accidents mortels
- 8 080 tués à 6 jours
- 170 117 blessés, dont 36 204 graves
- circulation sur le seul Réseau National : + 1,9 %
- parc de véhicules immatriculés au 31/12/1995 : 30 295 000 « quatre roues »
970 000 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 : 2,3
- taux de tués tous réseaux aux 100 millions de kilomètres parcourus (OEST – 1995 dernière année disponible) : 1,7

NOMBRE DE TUÉS A 30 JOURS EN 1996 : 8 541

LES FAITS MARQUANTS EN 1996

- l'accompagnateur d'un élève-conducteur est soumis aux mêmes règles de sanction que le conducteur en ce qui concerne l'**alcoolémie**,
- instauration de l'accès progressif à la conduite de la **moto**,
- instauration du **brevet de sécurité routière** pour la conduite des cyclomoteurs entre 14 et 16 ans.

1

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Le bilan s'établit à 8 080 tués à six jours. 332 vies ont été épargnées.

Le nombre de tués diminue de 3,9 %, celui des accidents corporels de 5,7 %.

La gravité augmente de 0,11 point.

La circulation sur le Réseau National augmente de 2,2 %.

Evolution favorable et homogène au cours des sept premiers mois.

Dégradation contrastée au cours des quatre mois suivants, surtout en rase campagne, mais retour à une évolution favorable en décembre.

Amélioration au premier semestre, grâce, en partie, à l'effet réel de la mesure d'abaissement du taux d'alcool à 0,5 g/l. L'augmentation du nombre de tués entre août et novembre reste contenue.

Le bilan s'établit à 125 406 accidents corporels, 8 080 tués à six jours (8 541 tués à trente jours), 36 204 blessés graves et 133 913 blessés légers. 332 vies ont donc été épargnées en 1996 par rapport à 1995.

Le nombre de tués diminue pour la huitième année consécutive, soit de 3,9 % par rapport à 1995. Les nombres d'accidents corporels, de blessés graves et de blessés légers diminuent également, respectivement de 5,7 %, 7,8 % et 5,8 %.

Cependant, comme le nombre de tués diminue moins vite que le nombre d'accidents corporels, la gravité (en tués pour 100 accidents corporels) passe de 6,33 à 6,44.

La circulation sur le Réseau National a augmenté de 2,2 % qui se répartissent en + 5,5 % sur les autoroutes de dégagement, + 1,0 % sur les autoroutes de liaison et + 1,8 % sur les routes nationales.

Deux périodes peuvent être distinguées au cours de cette année 1996 : la première s'étend de janvier à juillet inclus. Globalement, le nombre des tués diminue de 7,9 %, avec un résultat un peu meilleur en agglomération (- 8,5 %) qu'en rase campagne (- 7,6 %).

La seconde période couvre le reste de l'année avec un profil plus contrasté suivant le milieu et le mois ; on assiste indéniablement à une dégradation en milieu urbain et en rase campagne en août et septembre. La situation s'améliore ensuite en agglomération sur les derniers mois de l'année, mais la tendance se maintient à la hausse en rase campagne, sauf en décembre où on trouve à nouveau de bons résultats simultanément dans les deux milieux. D'août à décembre, la diminution du nombre des tués en milieu urbain, poursuivant la tendance de la première partie de l'année (- 5,9 %), atténuée sans totalement la compenser l'augmentation constatée en rase campagne (+ 4,9 %).

Si, incontestablement, il y a eu un effet de rattrapage des mauvais résultats du premier semestre 1995, le bilan satisfaisant de janvier à juillet peut être attribué en partie aux premiers effets de l'abaissement du taux d'alcool à 0,5 g/l. Cette mesure a été en outre bien rappelée aux conducteurs grâce au renouvellement de la campagne de responsabilisation et de sensibilisation qui s'est déroulée en avril. En revanche, la dérive, observée entre août et novembre, sans qu'une explication nette puisse être donnée, est restée contenue.

Analyse du bilan selon différentes typologies

Forte diminution du nombre de tués (- 14,6 %) dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants.

La baisse du nombre de tués reste limitée sur le réseau départemental (- 0,9 %). La gravité y augmente.

Evolution contrastée du nombre d'automobilistes tués entre la rase campagne (- 1,6 %) et le milieu urbain (- 6,7 %).

Le nombre de motocyclistes tués diminue de 5,0 %, dans la ligne de l'évolution des années précédentes.

Légère augmentation du nombre de cyclomotoristes tués (+ 1,5 %).

Forte diminution (- 19,8 %) du nombre de cyclistes tués.

Le nombre de piétons tués continue de décroître (- 3,9 %).

C'est en milieu urbain, on l'a vu ci-dessus, que l'évolution a été la plus favorable. Le nombre d'accidents corporels diminue de 6,2 % à 6,9 % suivant la taille de l'agglomération et celui des blessés de 6,2 % à 8,2 %. Le nombre des tués varie de façon beaucoup plus contrastée puisque dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, il baisse de 14,6 %, dans celles de plus 100 000 habitants, il diminue également fortement, de 12,8 %. En revanche, on observe une légère augmentation dans les villes moyennes de 0,2 % à 0,8 %.

Sur l'ensemble des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison, où on observe une petite augmentation des accidents corporels (+ 2,7 %) et des blessés légers (+ 1,1 %), tous les indicateurs sont en baisse. En ce qui concerne le nombre des tués, c'est sur le réseau départemental qu'il diminue le moins (- 0,9 % ou - 39). Le nombre d'accidents corporels diminuant plus fortement (- 5,0 %), il s'ensuit que leur gravité y croît nettement passant de 9,40 à 9,81.

L'évolution de la situation chez les automobilistes est contrastée selon le milieu ; en agglomération, la baisse du nombre de tués est nette (- 6,7 %), mais moins forte en rase campagne (- 1,6 %). C'est le bilan de la catégorie des automobilistes qui oriente le bilan général. Rappelons, en effet, que l'on dénombre en 1996, 5 240 automobilistes tués (conducteurs et passagers).

La diminution du nombre de motocyclistes tués se poursuit en 1996, dans la tendance des années précédentes (- 5,0 %) ; le nombre de blessés diminue de 5,2 %. L'aménagement de l'accès à la conduite des motocyclettes, qui permet la conduite des deux-roues d'une cylindrée maximum de 125 cm³ par les détenteurs du volet B du permis de conduire depuis au moins deux ans, ne semble pas avoir eu l'effet redouté sur le bilan des accidents ; entre le 1^{er} juillet, mois d'application de la mesure, et la fin décembre, le nombre de conducteurs tués a décru de 9,6 % et celui des blessés de 4,7 %. Rappelons que les ventes de 125 cm³ du deuxième semestre ont doublé par rapport à celles du premier semestre.

Par catégories d'usagers, seul le nombre des cyclomotoristes tués augmente (+ 1,5 % ou + 7), ceux des blessés graves et légers diminuent, il est vrai, de 7,2 % et 5,9 %. Une analyse plus détaillée indique que le nombre de tués augmente en rase campagne (+ 3,7 % ou + 9), alors qu'en agglomération, il reste stable (- 0,9 % ou - 2). En outre, l'examen par classe d'âge souligne le tribut payé par les 14-19 ans avec 14 tués de plus qu'en 1995 soit une augmentation de 6,9 %. C'est encore 216 jeunes de cette classe d'âge qui se sont tués en 1996. Ce bilan montre l'importance de la décision prise en juillet dernier d'instituer le Brevet de Sécurité Routière pour les jeunes de 14 à 16 ans.

Le nombre de cyclistes tués diminue fortement en 1996 (- 19,8 % ou - 74), alors qu'en 1995, on avait observé une augmentation (+ 16,5 % ou + 53).

En outre, le nombre de piétons tués (987) se situe désormais en dessous de 1 000, poursuivant ainsi une diminution continue depuis plusieurs années. En 1996, ce nombre décroît de 3,9 % soit 40 vies épargnées.

Forte diminution du nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd (- 14,0 %).

Diminution de 8,0 % du nombre de jeunes de 15 à 24 ans tués.

Effet de la mesure d'abaissement du taux d'alcool à 0,5 g/l sur les alcoolémies inférieures à 0,8 g/l, mais peu d'effet sur les fortes alcoolémies. Plus de six millions de contrôles préventifs ont été effectués en 1996 par les forces de l'ordre.

Les vitesses pratiquées de jour restent stables mais encore à un niveau trop élevé. Elles augmentent de nuit sur tous les réseaux.

Les taux de port de la ceinture aux places avant se maintiennent à un bon niveau, sauf à Paris.

Le bilan est encore trop lourd, mais la tendance reste orientée dans le bon sens.

On sait l'extrême gravité des accidents dès qu'un poids lourd s'y trouve impliqué du seul fait de la masse du véhicule. Le nombre de tués dans ce type d'accident passe de 1 276 en 1995 à 1 097 en 1996, soit une diminution de 14,0 %. Sur les onze premiers mois de l'année, y compris le mois de novembre où s'est déroulé l'essentiel de la grève des routiers, il faut observer que l'activité des transports routiers de marchandises a diminué de 1,4 %.

Enfin, parmi les différentes classes d'âge, il faut souligner la baisse, continue depuis plusieurs années, du nombre de jeunes de 15 à 24 ans tués. En 1996, on assiste à une diminution de 8 %. De même, le nombre de blessés graves décroît de 9,7 %. Au-delà de possibles phénomènes démographiques et économiques, il y a véritablement un effet des mesures de sensibilisation que les réflexions en cours dans ce domaine devraient renforcer à moyen terme. En revanche, on observe une augmentation du nombre de tués chez les plus de 65 ans de 3,7 %.

Quelques éléments explicatifs

L'incidence de l'abaissement du taux d'alcool dans le sang à 0,5 g/l a été mentionnée plus haut. Les premières estimations, encore partielles, indiquent un réel effet sur les alcoolémies « moyennes », (entre 0,5 et 0,8 g/l). On constate en effet un glissement vers le bas de ce type d'alcoolémie. En revanche, on n'observe pas de diminution sensible du volume des alcoolémies supérieures à 0,8 g/l. Il est donc primordial que les forces de l'ordre maintiennent leur effort dans la lutte contre l'alcool au volant. Le nombre de contrôles préventifs, du même ordre que celui de l'an passé, témoigne de cet effort. Ainsi, plus de 6 millions de contrôles préventifs ont été effectués en 1996.

Les vitesses pratiquées de jour par les automobilistes restent stables, mais toujours à un niveau trop élevé. Les vitesses limites sont dépassées sur tous les réseaux, sauf sur les autoroutes, et en agglomération. 30 % à 62 % des automobilistes dépassent les vitesses limites selon les réseaux de rase campagne ; en agglomération, le pourcentage varie de 55 % à 85 %. Mais, de nuit, on observe une augmentation de 3 à 5 km/h selon que l'on se trouve en rase campagne ou en agglomération. Rappelons que les accidents sont deux fois plus graves de nuit que de jour. On ne peut s'empêcher de penser, à la lumière de ces constatations, qu'une modération plus prononcée de la vitesse aurait conduit à un bilan encore meilleur.

Les taux de port de la ceinture aux places avant restent au niveau élevé constaté l'an passé en rase campagne, entre 90 % et 96 %. Dans les grandes agglomérations où il est mesuré, on constate une augmentation de 2 points (de 72 % à 74 %). En revanche, à Paris, il décroît de 5 points passant de 71 % à 66 %.

Bien que les chiffres restent bien évidemment inacceptables en valeur absolue, les résultats vont dans le bon sens. Il faut s'en réjouir et considérer qu'ils constituent une incitation à poursuivre les efforts entrepris jusqu'ici, quel que soit le domaine où ils ont pu s'appliquer. En outre, fondée sur les chiffres de 1995 seuls définitivement connus, la France a reculé d'un rang pour le nombre de tués rapporté à la population et pour le nombre de tués rapporté au parc de véhicules, l'Autriche étant passée devant la France. Ce constat indique bien le chemin qu'il reste à parcourir.

PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1996

LA RÉGLEMENTATION



• *Loi n° 96-151 du 26 février 1996* relative aux transports : elle soumet l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles et sanctions que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie. Cette disposition concerne

les enseignants de la conduite et les personnes qui accompagnent un jeune dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite. Elle prévoit d'autre part que le brevet de sécurité routière, obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans, n'est pas assimilable à un permis de conduire, il ne pourra donc pas faire l'objet d'une suspension, d'une annulation ou d'un retrait de points. Son défaut sera sanctionné d'une peine d'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe (230 F). Elle précise enfin qu'un véhicule économiquement irréparable ne pourra faire l'objet d'une réparation et être remis en circulation qu'au vu d'un rapport d'expertise certifiant qu'il est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

• *Décret n° 96-476 du 23 mai 1996* modifiant le Code de la route et relatif à l'immobilisation, à la mise en fourrière et à la destruction des véhicules terrestres : il donne un plus grand rôle aux autorités de police, définit des règles de création et de fonctionnement pour toutes les fourrières automobiles, met en place un dispositif de contrôle administratif, complète et modifie la procédure de mise en fourrière et fait bénéficier de meilleures garanties les propriétaires de véhicules.

• *Décret n° 96-600 du 4 juillet 1996* modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives au permis de conduire des motocyclettes pris en application de la directive européenne du 29 juillet 1991 (91/439/CEE) sur le permis de conduire. Il modifie les conditions d'accès à la conduite des motos : à 16 ans, les jeunes titulaires du permis AL peuvent conduire des 125 cm³ ; à partir de 18 ans, les personnes passant le permis A doivent conduire pendant deux ans des motos moyennes avant d'accéder aux motos puissantes ; à 21 ans, les candidats qui passent le permis moto peuvent conduire directement les motos puissantes. Il prévoit que les automobilistes ayant deux ans de permis voiture peuvent conduire une 125 cm³.

• *Décret n° 96-601 du 4 juillet 1996* relatif à la conduite des cyclomoteurs et des quadricycles légers à moteur et modifiant le Code de la route : il prévoit pour les jeunes fêtant leurs 14 ans après le 5 juillet 1996 un Brevet de Sécurité Routière (BSR) pour conduire un cyclomoteur

jusqu'à l'âge de 16 ans. Le BSR comprend deux parties : l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) de premier niveau (classe de 5^e) délivrée par l'Education Nationale et un stage pratique de trois heures en circulation avec un professionnel de l'enseignement de la conduite deux-roues. Dès maintenant, l'ASSR, seule, tient lieu de BSR. Un nouvel arrêté prévu en 1997 rendra obligatoire le stage pratique pour ceux qui atteindront leurs 14 ans après sa parution.

• *Arrêté du 4 juillet 1996* fixant les conditions d'obtention du brevet de sécurité routière : dans un premier temps, seule l'attestation scolaire de sécurité routière est exigée. Un nouvel arrêté fixera, dès 1997, la date d'entrée en vigueur ainsi que certaines modalités pratiques complémentaires à la délivrance du BSR.

• *Décret n° 96-982 du 8 novembre 1996* relatif à la police de la circulation sur les autoroutes et modifiant les articles R. 26-1, R. 43-1 et R. 43-3 du Code de la route : il confie aux préfets la police de la circulation sur les autoroutes et les bretelles de raccordement autoroutières ainsi que le pouvoir de définir les règles de priorité aux intersections d'autoroutes ou de bretelles d'autoroutes.

• *Décret n° 96-995 du 13 novembre 1996* modifiant certaines dispositions du Code de la route et relatif au contrôle de l'alcoolémie de l'accompagnateur d'un élève conducteur : il met en conformité les articles de la partie réglementaire du Code de la route notamment ceux relatifs à la suspension du permis de conduire avec les dispositions législatives du même code.

• *Décret n° 96-1001 du 18 novembre 1996* relatif aux engins de service hivernal et modifiant le Code de la route : il définit les engins qui contribuent à l'exploitation de la route en hiver et fixe les conditions dérogatoires de circulation de ces véhicules de service hivernal pour leur permettre de remplir leur mission.

• *Arrêté du 18 novembre 1996* relatif aux poids, dimensions et signalisations des engins de service hivernal : il définit les caractéristiques des engins de service hivernal et renforce leur signalisation.

• *Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996* sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : elle insère dans le Code de la route les règles relatives aux véhicules et leurs équipements pour minimiser la consommation d'énergie et les émissions de substances polluantes. Elle prévoit d'autre part l'immobilisation des véhicules en cas de non-respect des dispositions de la présente loi.

LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE

DES VÉHICULES



En 1996, plus de trente arrêtés ont été signés.

Parmi les plus importants, il faut citer :

- *l'arrêté du 14 février 1996* 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,

- *l'arrêté du 26 février 1996* modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes organisant la cessation progressive de l'utilisation des strapontins dans les autocars de grande capacité,

- *l'arrêté du 12 mars 1996* relatif aux visites des véhicules immobilisés dont le dispositif de limitation par construction de vitesse a fait l'objet d'une modification affectant son fonctionnement normal,

- *l'arrêté du 1^{er} juillet 1996* relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules,

- *l'arrêté du 12 juillet 1996* modifiant l'arrêté du 18 août 1955 relatif au freinage des véhicules automobiles,

- *l'arrêté du 10 octobre 1996* 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,

- *l'arrêté du 10 octobre 1996* modifiant l'arrêté du 13 avril 1972 relatif au bruit des véhicules automobiles,

- *l'arrêté du 14 octobre 1996* modifiant l'arrêté du 6 mai 1988 relatif au contrôle des émissions de gaz polluants et de particules des moteurs diesel effectué sur les véhicules automobiles avant leur mise en circulation,

- *l'arrêté du 21 octobre 1996* relatif à la réception communautaire des dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée des véhicules à moteur,

- *l'arrêté du 5 décembre 1996* relatif aux ceintures et systèmes de retenue, aux ancrages des ceintures de sécurité, à la résistance des sièges et de leurs ancrages et aux appuis-tête dans les véhicules à moteur.

• Contrôle technique

En 1996, les 3 564 centres agréés (2 956 centres spécialisés et 608 centres auxiliaires) ont effectué 10,3 millions de contrôles, dont 8,5 millions de visites initiales. Ces résultats sont comparables à ceux de 1994, mais sont en diminution de 17 % par rapport à 1995, année de transition où avaient été contrôlées à la fois les voitures atteignant quatre ans et celles atteignant cinq ans, et où l'on avait connu un phénomène d'anticipation des usagers avant le renforcement du nombre de points soumis à réparation obligatoire intervenu le 1^{er} janvier 1996.

A âge constant, le nombre de défauts constatés sur les véhicules depuis 1992 a fortement diminué sur l'ensemble des fonctions contrôlées. Pour la fonction

« châssis-éléments de châssis », le nombre de défauts constatés a été divisé par cinq. Pour les fonctions suspensions-essieux, direction, éclairage, signalisation, roues pneumatiques et équipements, le nombre de défauts constatés a été divisé par six.

Le nombre de voitures particulières ayant zéro défaut augmente fortement dans l'ensemble des classes d'âge. Il passe de : 8 % en 1992 à 52 % en 1996 pour les voitures particulières de 4 ans ; 6 % en 1992 à 30 % en 1996 pour les voitures particulières de 5 à 9 ans et de 2 % en 1992 à 12 % en 1996 pour les voitures particulières de plus de 10 ans.

Le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières s'établit en 1996 à 25 % pour 55 points soumis à contre-visite.

Pour les points soumis à contre-visite, les principaux défauts constatés sur les voitures au cours de l'année 1996 sont les suivants :

- le freinage pour 10,57 % des véhicules (soit environ 902 000) dont : 5,02 % pour un défaut de déséquilibre arrière du frein de service ; 4,40 % pour un défaut de frein de stationnement ; 3,03 % pour un défaut de fuite ou frottement dans le circuit de freinage ;

- l'éclairage et la signalisation pour 11,5 % des véhicules (soit environ 980 000) dont : 2,96 % pour un défaut de feux de croisement (état fixation) ; 2,23 % pour un défaut de feux de position (non-fonctionnement) ; 2,20 % pour un défaut d'éclairage de la plaque minéralogique (non-fonctionnement) ;

- le système roues-pneumatiques pour 5,69 % des véhicules (soit environ 485 000) dont : 3,65 % pour un défaut d'état des sculptures ; 1,33 % pour un défaut de déformation-coupure ;

- le système équipements pour 5,3 % des véhicules (soit environ 452 000) dont : 1,63 % pour un défaut d'état du pare-brise ; 1,17 % pour un défaut d'état-fixation : rétroviseurs (absence, dommages) ; 1,15 % pour un défaut d'état de l'avertisseur sonore (non fonctionnement) ; 1,09 % pour un défaut d'état-fixation : ceintures de sécurité (absence, dommages) ;

- la pollution pour 10,76 % des 5,7 millions de véhicules à essence contrôlés, qui présentaient une teneur excessive en monoxyde de carbone (soit environ 618 000) ; pour 5,95 % des 2,8 millions de véhicules diesel contrôlés (soit environ 165 000) qui présentaient, pour 4,27 % d'entre eux, une opacité excessive des fumées. Dans 1,68 % des cas, une nouvelle visite après remise en état du véhicule pour le rendre contrôlable a été prescrite.

• Réglementation internationale des véhicules

La réglementation en matière de véhicules est aujourd'hui élaborée dans le cadre de négociations internationales à Genève (réglement 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, les masses et dimensions des poids lourds, la réglementation technique des véhicules à 2 ou 3 roues, les ceintures de sécurité et sièges non agressifs dans les autocars, les chocs frontaux et latéraux, la réception communautaire des voitures, des poids lourds et des véhicules à 2 et 3 roues et l'adhésion de l'Union européenne à l'accord de 1958 de Genève sur l'harmonisation internationale des réglementations automobiles.

LA COMMUNICATION



En 1996, trois campagnes de communication ont ponctué cette année, marquant des repères et servant de temps forts pour un discours sur la responsabilité.

• Les campagnes de l'année

– *Au premier quadrimestre*, le bon impact de la campagne 1995 et la nécessité de poursuivre les actions d'information et de responsabilisation du public ont amené la Sécurité Routière à reconduire la campagne « Alcool au volant. Autotestez-vous ».

Fédérée par un message et un visuel simples, la campagne s'est déclinée sur deux supports principaux : la télévision et l'affichage avec une valorisation particulière des actions relais « locales » dans les Infos et la Revue de la Sécurité Routière. Deux films (déjà diffusés en novembre 1995), « Le déjeuner » et « Le bar », d'une durée de 25 secondes chacun, sont passés en alternance du 27 mars au 14 avril (97 spots) sur TF1, France 2, France 3, Canal +, M6, la Cinquième et RFO avec pour cibles prioritaires de la campagne : les jeunes de 18 à 25 ans et les hommes de moins de 50 ans, mettant en scène des situations courantes.

La campagne télévisée a été relayée du 10 au 16 avril, par une campagne d'affichage de grande envergure en trois thèmes. 12 000 panneaux (« Passez la main », « Transports en commun », « Le taxi ») ont été affichés sur l'ensemble du territoire français. Les grandes, mais aussi les villes de moins de 20 000 habitants, ont été touchées.

Les résultats de cette campagne ont été du même ordre que ceux de fin 1995. D'une façon générale, les conducteurs de moins de 50 ans ont été plus touchés, et plus encore les jeunes de 18 à 24 ans. 70 % des personnes interrogées ont vu la campagne. Ce score monte à 74 % pour les hommes de moins de 50 ans et à 80 % pour les jeunes. Dans l'ensemble, la campagne a largement plu (83 %) et ses trois points forts sont d'être une campagne qui se comprend bien (92 %), qui informe (86 %) et qu'il faut reprendre régulièrement (81 %).

– *Au deuxième quadrimestre*, la période d'été, caractérisée par de longs trajets d'une part, et par la découverte d'itinéraires inconnus et souvent pittoresques

d'autre part, a été l'occasion de communiquer selon deux axes : la prise de conscience et le sens de la responsabilité, et l'information sur des initiatives locales innovantes.

1 - Une campagne sur la responsabilité. La sécurité routière a choisi de rappeler, au moment des vacances d'été, qu'en matière de sécurité sur la route, le facteur le plus important est le comportement du conducteur, qui dépend de la prise de conscience et du sens de la responsabilité de chacun. Sur le thème « Vous tenez le volant, vous tenez la solution », une campagne publicitaire a été conduite sur le média radio pour accompagner les grands moments des départs.

Les messages se sont déclinés autour de plusieurs situations à risque comme la fatigue, la fragilité du deux-roues, le non-respect des interdistances, l'aggravation des accidents dus à la vitesse, le non-port du casque ou de la ceinture à l'avant et à l'arrière, et la consommation excessive d'alcool, notamment lors de sorties nocturnes. Cette campagne s'est déroulée du 12 au 14 juillet et du 27 juillet au 4 août sur RTL, EUROPE 1, EUROPE 2, FRANCE INTER, FRANCE INFO, NRJ, FUN RADIO, RTL 2, SUD RADIO, RMC, RFM, LES INDÉPENDANTES et les stations autoroutières 107.7, afin de toucher 85 % de la population.

Cette campagne a fait l'objet d'un post-test réalisé par l'IFOP. Les scores de reconnaissance spontanée (38 %) et assistée (62 %) sont supérieurs aux moyennes : les normes IFOP radio pour le secteur intérêt général étant de 31 % et 38 %. Le score d'agrément de la campagne (87 %) est également très satisfaisant : la norme IFOP en radio est de 58 %.

2 - Une information sur les initiatives locales. Fin juillet et en août, la Sécurité Routière a également décidé de rappeler que la sécurité sur la route et dans les rues est l'affaire de tous et que de très nombreuses initiatives sur le terrain contribuent à cette mobilisation au quotidien. Des témoignages ont été diffusés sous forme de messages pendant les mêmes périodes et sur les mêmes stations que la campagne « Responsabilité », mais également durant la seconde partie du mois de juillet et au mois d'août sur trois grandes stations : FRANCE INTER, EUROPE 1 et NRJ. Ces mêmes témoignages ont été regroupés sur un CD et transmis au « réseau » pour être utilisés dans le cadre de séances d'animations et auprès des radios locales.

– *Au troisième quadrimestre*, une campagne de publicité, menée en partenariat avec la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurances) et la Prévention Routière a repris le thème de la responsabilité. Elle a comporté une insertion dans deux titres de presse magazine (Télé Z et Femme Actuelle) sur le thème « Il y a des gestes qu'on n'apprend jamais assez tôt » et « Ne vous attachez pas à moitié ». A la télévision, un film de 30 mn « Le chapeau » a été diffusé avec pour commentaire « Même à petite vitesse, même sur une petite distance, même sur un trajet de tous les jours, un accident peut être très grave ». Ce film s'adresse à ceux qui mettent leur ceinture... presque toujours « Ne vous attachez pas à moitié ». A la radio, les dix messages incluant cette notion de vigilance de tous les instants et le leitmotiv de

« presque toujours » traitaient aussi bien du thème de l'alcool que de celui de la nécessité des interdistances ou d'un véhicule en bon état. Ils se concluaient par « Vous tenez le volant, vous tenez la solution ». Ces messages ont été diffusés plus de 10 000 fois sur quatorze stations radio.

• Les productions audiovisuelles

Sur FR3, la suite de la série « Max dans la rue » a été mise au point et tournée au cours du 2^e semestre (15 films de 2 mn 30 en dessin animé).

Pour le réseau de la Sécurité Routière :

– un reportage sur l'utilisation des éthylotests est venu compléter la cassette en animation sur la réglementation du taux d'alcoolémie à 0,5.

– une vidéo a été réalisée en coproduction avec le CETE de Nantes sur le « vélo dans la ville » et le partage de la rue.

– une vidéo sur les différents dispositifs de retenue pour enfants a été produite pour lutter contre les idées fausses, préciser la réglementation et, surtout, donner des conseils pour une meilleure utilisation.

• Les éditions et documents

– *Revue de la Sécurité Routière*. Six numéros de la revue sont parus en 1996, ils ont traité dans la rubrique « dossier » de : La recherche en sécurité routière (n° 102), La radioscopie des automobilistes européens (n° 103), Les 20 ans de Bison Futé (n° 104), L'alcool et la justice (n° 105), La sécurité passive des voitures (n° 106), et La communication de sécurité routière en Europe (n° 107).

– *Les Infos*. La parution de la lettre mensuelle d'actualité de la Sécurité Routière LES INFOS et de quelques suppléments thématiques, destinés aux réseaux de la Sécurité Routière a été assurée (2 700 ex.). Dix numéros mensuels et cinq numéros spéciaux ont été réalisés. Une étude de lectorat effectuée par A2C a plébiscité cette parution.

– *Les dépliants*. L'ensemble des dépliants grand public a été réédité après avoir été remis à jour (avec pour certains un nouveau visuel) et retiré en nombre. Le permis à points - Le port du casque - La ceinture tout le temps tous les jours - Pour la sécurité des enfants en voiture - Conduire à 16 ans c'est permis - Quel permis pour quelle moto - Bien voir pour bien conduire - Le chemin de l'école, Circuler à vélo).

– *Un guide d'information* sur le thème « Comment communiquer sur la Sécurité Routière avec de jeunes enfants » (bilan d'une expérience portant sur trois séries de films destinés aux 3-12 ans) a été diffusé à 12 000 spécialistes de la Sécurité Routière.

• Actions de presse et de relations publiques

La Revue de presse hebdomadaire (750 ex.), destinée aux DDE, préfets, responsables Sécurité Routière, associations... a été diffusée régulièrement.

Le recueil des « Réglementation et réponses aux questions parlementaires » (6 numéros par an), qui regroupe l'essentiel des textes parus aux J.O. et aux B.O., a été adressé en interne.

Des recueils de presse sur un thème particulier d'actualité (alcool, contrôle technique...) ont été réalisés à la demande.

1 - Relations presse

La communication à l'attention des journalistes a surtout mis l'accent sur la nouvelle orientation de la politique de sécurité routière voulue par le ministre et le secrétaire d'Etat : information, responsabilisation et formation.

– Une quarantaine de communiqués de presse ont été diffusés auxquels il faut rajouter ceux diffusés à l'initiative du CNIR (notamment les communiqués Bison Futé).

– D'autre part, six événements ont fait l'objet d'une médiatisation :

12 janvier : bilan du contrôle technique 1995 (conférence de presse en présence de toute la presse spécialisée).

19 mars : attestation scolaire de Sécurité Routière (visite d'Alain Bodon au collège Stéphane Mallarmé pour assister aux épreuves en présence de TF1, France 2 et des principales radios).

25 mars : bilan détaillé de la Sécurité Routière et campagne « Alcool au volant. Autotestez-vous » (conférence de presse d'Alain Bodon en présence des principaux médias).

26 juin : point presse du Ministre pour annoncer des mesures spéciales pour la période estivale, l'accès progressif à la conduite des deux-roues motorisés, la prochaine mise en place de la « Table ronde formation » et de la mission de codification du Code de la route, le projet de loi sur le statut des auto-écoles et de la conduite sous influence de la drogue.

24 octobre : présentation par le Ministre et le Secrétaire d'Etat de la campagne d'automne en partenariat avec la FFSA et la Prévention Routière.

14 décembre : conférence de presse de Jean Verre sur la Table ronde formation (présence de TF1, de l'AFP, du Parisien et de nombreuses publications spécialisées).

2 - Relations publiques

Mondial de l'Automobile (3-13 octobre 1996). Cette année était celle du vingtième anniversaire de Bison Futé, thème central abordé sur un stand de 100 m². Y ont été traités, les thèmes de la prévention « Alcool », de l'exploitation de la route et des Nouvelles Technologies qui préparent activement les transports de l'an 2000. Près de 1,1 million de visiteurs ont fréquenté le salon. Parmi eux, 506 ont été « sondés » par la Sécurité Routière, aux abords immédiats de son stand. Sa signalétique forte et son thème « Bison Futé », a recueilli une approbation quasi unanime (456 personnes). Les distributions de cartes (30 000 exemplaires) et d'éthylotests ont été très appréciées : trois visiteurs sur

quatre ont déclaré avoir pris de la documentation (en tout 85 000 documents divers, dépliants... ont été distribués). 75 % des personnes interrogées ont ressenti un aspect novateur devant un stand fortement équipé d'outils informatiques pour présenter les nouvelles technologies (Tigre, Sytadin, Carminat).

LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ

SUR LE RÉSEAU ROUTIER



• Contrôle de sécurité des infrastructures

L'année 1995 avait été consacrée à la réalisation d'expériences pilotes sur le réseau national (routes et autoroutes) et les réseaux de collectivités

locales volontaires (quatre départements et huit villes).

Un important travail d'évaluation de ces expériences a été confié à un comité d'évaluation durant le premier semestre 1996 et a permis de formuler des propositions sur les suites à donner au projet pour la fin de l'année.

• Réglementation des infrastructures et équipements de la route

La circulaire interministérielle du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée rappelle le caractère réglementaire qui régit la signalisation par marquage des chaussées et donne des directives et recommandations concernant la coloration des revêtements.

• Actions en faveur des motocyclistes

– Le 29 avril 1996, le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme a demandé aux préfets et aux directeurs départementaux de l'Équipement de tout mettre en œuvre pour que la réglementation sur les ralentisseurs soit respectée.

– Un groupe de travail associant les représentants de l'administration et des associations de motocyclistes a été constitué pour examiner les problèmes posés par les infrastructures routières au regard de la sécurité des motocyclistes et formuler des propositions concrètes d'amélioration, notamment dans le domaine des dispositifs de retenue adaptés aux motards.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR



• Les examens du permis de conduire

– Décret n° 96-600 du 4 juillet 1996 modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives au permis de conduire les motocyclettes.

– Arrêté du 4 juillet 1996 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1975 modifié, fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (voir chapitre réglementation).

– Avancement du projet d'informatisation "EUCLIDE".

Ce projet concerne :

1. la correction et le recueil des résultats des épreuves théoriques du permis de conduire,
2. le recueil des résultats des épreuves pratiques du permis de conduire ainsi que celui des suivis d'enseignement,
3. la modernisation du réseau informatique (création d'un serveur Vidéotex national).

Le marché attribué à l'issue d'une procédure d'appel d'offres au Groupement momentané d'entreprises Bull SA et Codes Rousseau SA a été notifié le 19 juillet 1994.

En 1996 les prestations suivantes ont été réalisées :

1. De janvier à juin 1996 : l'expérimentation s'est poursuivie en vraie grandeur dans les trois circonscriptions pilotes de Provence Intérieure (Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes et Vaucluse), du Pas-de-Calais et des Hauts-de-Seine. Un bilan très favorable a été dressé à l'issue de celle-ci.

2. De juillet à décembre 1996 : la phase de généralisation a été lancée et une première tranche de 200 équipements a été acquise.

– Les Centres polyvalents d'examen du permis de conduire.

1. Fin 1996, 39 centres étaient opérationnels.

2. Au total, les investissements se montent à 4 970 000 F, en baisse de 49 % par rapport à 1995 (achèvement de projets en cours : 3 060 000 F, opérations nouvelles : 1 860 000 F, travaux divers et réfections : 50 000 F).

3. Madame Anne-Marie Idrac, Secrétaire d'État aux Transports a inauguré le 17 septembre 1996 le centre d'examen de Saint-Priest près de Lyon. Ce centre d'examen est le plus grand jamais construit en France et regroupe plus de 50 % des examens du département du Rhône.

• Formation à la conduite

– Le Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSE-CAOP), réuni le 22 janvier 1996, a examiné pour avis les projets de textes réglementaires (décret et arrêté) relatifs au brevet de sécurité routière (BSR), qui ont finalement été publiés en juillet 1996.

– Lors de sa réunion du 27 juin 1996, le CSECAOP a approuvé la rédaction des modifications apportées aux dispositions prévues par l'arrêté et la circulaire du 10 octobre 1991 relatifs aux conditions d'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière.

1. Pour l'essentiel ces modifications sont basées sur les observations émises par les coordinateurs pédagogiques et les préfetures chargées de l'organisation de l'examen du Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER). Elles ont été définies à la suite d'une concertation menée avec les organisations

professionnelles le 7 mai 1996, prolongée le 29 mai 1996 par une réunion et des tests réalisés sur le terrain concernant la mention « deux-roues ». Par ailleurs, la mise en œuvre de la directive européenne sur l'accès progressif à la conduite des motocyclettes imposait des modifications du règlement de l'examen.

2. Des dispositions transitoires ont été prévues pour la session de 1996.

– Arrêté du 30 mai 1996 : modification des dispositions relatives aux doubles commandes des véhicules utilisés pour l'enseignement (avertisseur sonore, feux et indicateur de changement de direction) et ajout d'un rétroviseur pour les motocyclettes.

– Les travaux relatifs au projet de réforme des conditions d'accès à la profession d'exploitant d'établissement de la conduite automobile et de la sécurité routière se sont activement poursuivis : après information et consultation de la profession, un projet de loi a été soumis à l'avis du Groupe interministériel permanent de la sécurité routière (GIPSR) du 3 octobre 1996 et soumis à un premier examen interministériel au Secrétariat Général du Gouvernement le 5 décembre 1996. Ce projet de loi, qui sera soumis au Parlement en 1997, a pour objectif essentiel d'assainir la profession et de protéger le consommateur.

– Depuis juin 1996 : participation aux travaux préparatoires de la Table ronde sur la formation des conducteurs et la formation des usagers de la route installée le 14 novembre 1996 et participation aux premiers travaux des commissions spécialisées.

LA POLITIQUE LOCALE

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Les orientations de la politique locale de sécurité routière 1996 ont été précisées aux préfets, par une lettre du ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme et du secrétaire d'État aux

Transports : l'accent doit être mis sur la prévention, la sensibilisation et la communication, en conjuguant les spécificités locales et les grandes priorités nationales et en renforçant la participation de nos partenaires locaux.

Les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) 1996 ont été élaborés en cohérence avec les documents généraux d'orientation établis en 1994 et pour la période 1995-1997.

Malgré la diminution des crédits affectés aux préfetures, le partenariat a continué à se développer. Cette évolution est sensible dans deux secteurs :

– le secteur des entreprises, avec une implication plus importante des Caisses Régionales d'Assurance Maladie et des organismes professionnels et l'organisation de manifestations locales (forums d'entreprises et réunions de clubs d'échanges d'expériences),

– le secteur des assurances, avec un partenariat local qui se développe essentiellement avec les mutuelles. En revanche, la participation financière apportée par les assurances aux initiatives locales reste encore très limitée.

Parmi les thèmes prioritaires indiqués par l'État (jeunes, motos, modération de la vitesse, entreprises), c'est sans aucun doute le thème « jeunes » qui est le mieux pris en charge au plan local.

Par ailleurs, la campagne nationale « Alcool au volant - Autotestez-vous » a été largement relayée dans les départements : diffusion d'éthylotests, sensibilisation des milieux sportifs, actions en milieu scolaire...

En ce qui concerne le programme REAGIR, le réseau des inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) a continué à s'élargir vers de nouveaux partenaires (assurances, milieux socio-professionnels, auto-écoles) et les préfetures ont procédé au renouvellement de l'engagement de tous les IDSR. Par ailleurs, la quasi-totalité des collègues techniques REAGIR ont élaboré leur programme d'actions pour 1996 : nombre d'enquêtes, actions des IDSR, organisation...

D'autre part, 28 départements se sont portés volontaires pour réaliser des enquêtes REAGIR sur les accidents mortels ou graves impliquant un poids lourd ou un autocar. Pour renforcer les compétences des commissions d'enquête, des spécialistes de l'administration et des représentants de la profession ont été formés IDSR.

1996 a aussi été marquée par un renforcement de l'animation du réseau sécurité routière :

– organisation de sept réunions interrégionales regroupant les sous-préfets, coordinateurs et chargés de mission sécurité routière, permettant de discuter des orientations de l'année et d'engager un large échange sur les expériences des départements ;

– formation initiale d'une semaine pour vingt-cinq coordinateurs sécurité routière de préfeture ;

– journée nationale d'information sur la recherche en sécurité routière avec l'INRETS sur les thèmes de l'accidentologie, du comportement des usagers et du risque des jeunes ;

– formation de dix-neuf nouveaux chargés de mission sécurité routière ;

– implantation d'un jeu de vingt-trois panneaux d'exposition dans chaque région et augmentation du nombre de vidéos disponibles dans les vidéothèques régionales.

Les orientations pour 1997 se situent dans la continuité des années précédentes :

– le PDASR 1997 doit être élaboré dans le cadre du document général d'orientation établi pour les trois années 1995-1996-1997 ;

– REAGIR doit continuer à s'élargir vers de nouveaux partenaires et l'effort doit être poursuivi sur la qualité des enquêtes. Par ailleurs, en 1997, les maires des communes concernées par les enquêtes devront être associés plus étroitement au programme. Enfin, suite à l'expérimentation sur trente départements, les enquêtes REAGIR seront lancées systématiquement sur tous les accidents mortels ou graves impliquant un poids lourd

ou un autocar. Il en sera de même pour tous les accidents mortels ou graves survenant à un passage à niveau en 1997 et 1998.

LE PARTENARIAT



• Sécurité routière et monde du travail

En 1996, l'action déjà engagée en matière de prévention du risque automobile dans les milieux professionnels s'est encore développée.

Ainsi, six nouvelles chartes de sécurité routière ont été signées portant leur nombre à quatorze. Soixante-cinq entreprises, représentant un parc de 35 000 véhicules (poids lourds et véhicules légers), ont mis en place un programme de maîtrise de leur risque circulation. L'objectif pour 1997 est de doubler ce chiffre.

Par ailleurs Anne-Marie Idrac et le Président-Directeur général de Continent Assurances ont signé le premier renouvellement de la charte de sécurité routière au terme de trois années d'actions de prévention menées en commun auprès des flottes de véhicules de PME, PMI.

Le plan de prévention mis en place a permis à vingt-sept entreprises, représentant un parc de 2 265 véhicules, de réduire de 41 % en deux ans la fréquence de leurs accidents de circulation.

• Relations avec les associations

Une centaine d'organismes du secteur associatif œuvrent dans le domaine de la sécurité routière. Disparates de par leurs structures, leurs moyens financiers et leur poids, disposant d'un personnel salarié étoffé ou de bénévoles parfois sous contrat solidarité-emploi, ces organismes se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent pour l'Administration une force d'action, de relais, de défense de catégories d'individus, d'incitation ou de critique. La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) suit les activités de ce secteur en s'impliquant à des degrés divers.

Outre l'aide accordée aux associations à audience locale dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière, la DSCR a apporté son soutien financier aux associations, nationales ou locales, qui ont monté des opérations à audience nationale ou ayant valeur d'exemple ou d'innovation. Le montant des sommes allouées sur subventions ou crédits d'études est en constante diminution.

En 1996, la DSCR a soutenu onze organismes : Association nationale pour l'amélioration des transports éducatifs de l'enseignement public, Club des villes cyclables, l'Enfant et la rue, Fédération des associations de la route pour l'éducation, Fondation Anne Cellier, Ligue contre la violence routière, Rue de l'avenir, Union des foyers de jeunes travailleurs, Jeunesse ouvrière chrétienne, Institut national d'aide aux victimes et de médiation, Association

pour le développement dans l'enseignement de la micro-informatique et des réseaux.

Des relations institutionnalisées existent entre la DSCR et certaines associations, comme la Prévention Routière et les Automobiles Clubs, qui travaillent en relation étroite avec elle.

La DSCR a parrainé, avec le cas échéant la participation du ministre et du secrétaire d'Etat ou de leurs représentants, certaines manifestations : le Colloque européen « l'autocar de transport de jeunes » organisé par l'ANA-TEEP et l'AIST (Association Internationale pour la Sécurité du Transport des jeunes), le Congrès des villes cyclables, le colloque « Villes, la solution 2 roues », le Tour de France des jeunes conducteurs animé par le Mouvement LASER en liaison avec les associations de sécurité routière.

Les thèmes privilégiés ont porté sur : la sensibilisation à la sécurité routière des enfants d'écoles maternelles, de lycées et de collèges et des adolescents lors des déplacements scolaires ou de loisir, la formation à la conduite d'un véhicule automobile comme outil d'insertion sociale et professionnelle, la défense des victimes d'accidents de circulation et de leur famille, les aménagements de l'espace public pour les piétons ou les cyclistes et la promotion des deux-roues.

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

L'axe de travail a été centré en priorité sur la bonne application et la mise en œuvre de la nouvelle directive d'emploi (programme 1995-1999, objectif 3, mesure 11) réglementant l'attribution des crédits du Fonds Social Européen (FSE).

Cette année, la DSCR s'est appuyée plus particulièrement sur les coordinateurs de préfecture pour qu'ils informent les opérateurs de terrain des nouvelles conditions d'attribution de ces crédits.

Quatre-vingt-cinq opérateurs de terrain ont présenté un dossier-projet complet et conforme aux critères annoncés dont cinquante-huit ont déjà reçu une aide du FSE de 3,4 millions de francs.

Le total du cofinancement public certifié est de plus de 7 millions de francs, la DSCR, gestionnaire de ce programme interministériel, peut donc déjà prétendre recevoir l'équivalent émanant de l'Europe à répartir sur les prochaines actions.

Plus de la moitié des dossiers-bilans 1995 sont remontés à la DSCR afin de réaliser avec le centre d'Etude et de l'Emploi une évaluation nationale de ce programme. Deux réunions importantes organisées en liaison avec la DSCR ont eu lieu sur ce thème : l'une, les 11 et 12 juin à Toulouse par la protection judiciaire de la jeunesse (PJJ) et rassemblant une quarantaine d'opérateurs de terrain et des responsables PJJ. La seconde, le 28 novembre à la Grande Arche de La Défense par l'Union des Foyers de Jeunes Travailleurs rassemblant une centaine de personnes en présence de Monsieur Bodon.

TENDANCES GÉNÉRALES

I – LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	ANNÉE 1995	ANNÉE 1996	CARACTÉRISTIQUES 1996/1995
Circulation	↗	↗	En augmentation.
Accidents corporels	☹	☺	En diminution toute l'année, en particulier en février, mars, mai et décembre.
Tués	☺	☺	Globalement en baisse mais en augmentation en août, septembre et novembre.
Blessés	☹	☺	Globalement en diminution, particulièrement en février, mars, mai et décembre, mais en augmentation en novembre.
Gravité	☺	☹	En augmentation.

II – LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1995	ANNÉE 1996	CARACTÉRISTIQUES 1996/1995
Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme	☹	☹	Stables sur tous les réseaux sauf sur les routes nationales en traversées de petites agglomérations et en entrées/sorties d'agglomérations moyennes. En légère baisse sur les autoroutes de liaison mais en légère hausse sur les voies rapides.
Vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	☺	☹	En hausse sur tous les réseaux sauf sur les voies d'entrées/sorties d'agglomérations.
Port de la ceinture de sécurité aux places avant	☺	☹	Stable en rase campagne sauf sur les routes nationales. En agglomération, les évolutions sont contrastées selon les villes.

III – CONTRÔLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1995	ANNÉE 1996	CARACTÉRISTIQUES 1996/1995
Heures de contrôle consacrées à la vitesse	☹	☹	Stabilité.
Dépistages de l'alcoolémie	☺	☹	En diminution.

BILAN 1996 ET BILAN DES VINGT PRÉCÉDENTES ANNÉES

	ACCIDENTS CORPORELS		dont ACCIDENTS MORTELS	TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)		Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
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	9 217	10 448	-10,6	66 925	203 874	270 799	- 5,0	5,47
1986	184 615	- 3,4	9 682	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4	5,94
1987	170 994	- 7,4	8 686	9 855	-10,0	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	9 341	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	- 3,0	9 302	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,17
1990	162 573	- 4,7	9 128	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,33
1991	148 890	- 8,4	8 509	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,46
1992	143 362	- 3,7	8 114	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8	6,34
1993	137 500	- 4,1	8 005	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58
1994	132 726	- 3,5	7 609	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	7 453	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	- 5,7	7 178	8 080	- 3,9	36 204	133 913	170 117	- 6,2	6,44

Le bilan en accidents corporels, tués et blessés est le meilleur jamais enregistré sur la période considérée. Il faut remonter en 1956, date à laquelle n'étaient pris en compte que les tués dans les trois jours après l'accident, pour trouver un meilleur résultat.

En 1996, par rapport à 1995

Si l'on considère les résultats par service de surveillance, on assiste, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, à des diminutions de l'ordre de 3 % à 5 % de l'ensemble des indicateurs (- 4,2 % d'accidents corporels, - 3,2 % de tués et - 5,4 % de blessés) avec une augmentation de la gravité des accidents (+ 0,13 point). Sur le réseau surveillé par la Police nationale, tous les indicateurs diminuent de façon homogène : - 6,6 % d'accidents corporels, - 6,1 % de tués, - 6,8 % de blessés et s'accompagnent d'une quasi-stabilité de la gravité des accidents (+ 0,01 point).

La circulation, sur le seul Réseau National, a augmenté de 2,2 % et la consommation de carburants a diminué de 0,2 %.

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les automobilistes sont stables sur tous les réseaux sauf sur les routes nationales en traversées de petites agglomérations et en entrées/sorties d'agglomérations moyennes. Elles sont en légère baisse sur les autoroutes de liaison mais en légère hausse sur les voies rapides à 2 x 2 voies.

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 hausse sur tous les réseaux, sauf sur les voies d'entrées/sorties d'agglomérations.

Vitesses de jour des poids lourds

Globalement, en 1996 par rapport à 1995, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu. L'augmentation des vitesses sur les nationales à 2 x 2 voies laisse à penser, si l'on y ajoute l'augmentation constatée des vitesses par les voitures de tourisme, qu'il existe un réel problème général des vitesses sur ce réseau.

Vitesses de jour des motocyclettes

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent au-dessus de la vitesse limite réglementaire sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de déviation.

Ceinture

Le taux de port de la ceinture de sécurité est stable en rase campagne sauf sur les routes nationales. En agglomération, les évolutions sont contrastées selon les villes. En hausse à Metz, Lille, Toulouse et Avignon, il diminue fortement en région parisienne.

Contrôles - Sanctions

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la surveillance de la vitesse par les forces de l'ordre reste assez stable alors que le nombre d'infractions constatées augmente légèrement. Le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité augmente. En revanche, le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie diminue.

Usagers

La répartition des victimes par catégories d'usagers montre une diminution du nombre de tués pour la plupart des catégories, sauf pour les cyclomotoristes (+ 1,5 %).

Le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories, en particulier pour les cyclistes (- 11,8 %) et les usagers de véhicules utilitaires (- 11,4 %).

Classes d'âges

Le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âges mais augmente pour les personnes âgées de 65 ans et plus (+ 3,7 %). Le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âges et, en particulier, pour les moins de 15 ans (- 8,5 %).

Réseaux

C'est sur les voies communales que les résultats ont été les plus favorables avec de nettes diminutions de tous les indicateurs. Ailleurs, les indicateurs sont également en diminution, sauf les nombres d'accidents corporels (+ 2,7 %) et de blessés légers (+ 1,1 %) sur les autoroutes de liaison.

Milieu urbain/rase campagne

On assiste en milieu urbain à des diminutions plus marquées qu'en rase campagne. Ainsi, les évolutions vont de - 6,2 % pour le nombre de blessés légers à - 9,2 % pour le nombre de blessés graves en milieu urbain et de - 2,2 % pour le nombre de tués à - 6,4 % pour le nombre de blessés graves en rase campagne.

Départements

L'Ardèche (07), la Charente (16), la Haute-Marne (51), la Meuse (55), les Pyrénées-Orientales (66) et le Territoire-de-Belfort (90) sont les six départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1996 est la plus marquée (baisse > 16 %).

Les Alpes-de-Haute-Provence (04), l'Ariège (09) et la Haute-Vienne (87) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (> 10 %). Sur l'ensemble des quinze autres départements inscrits dans la tendance « très défavorable », il est notable de relever que, parmi eux, trois montrent une baisse du nombre d'accidents corporels. Ce sont les Alpes-Maritimes (06) : - 2,2 %, le Rhône (69) : - 1,6 % et la Seine-Saint-Denis (93) : - 1,0 %.

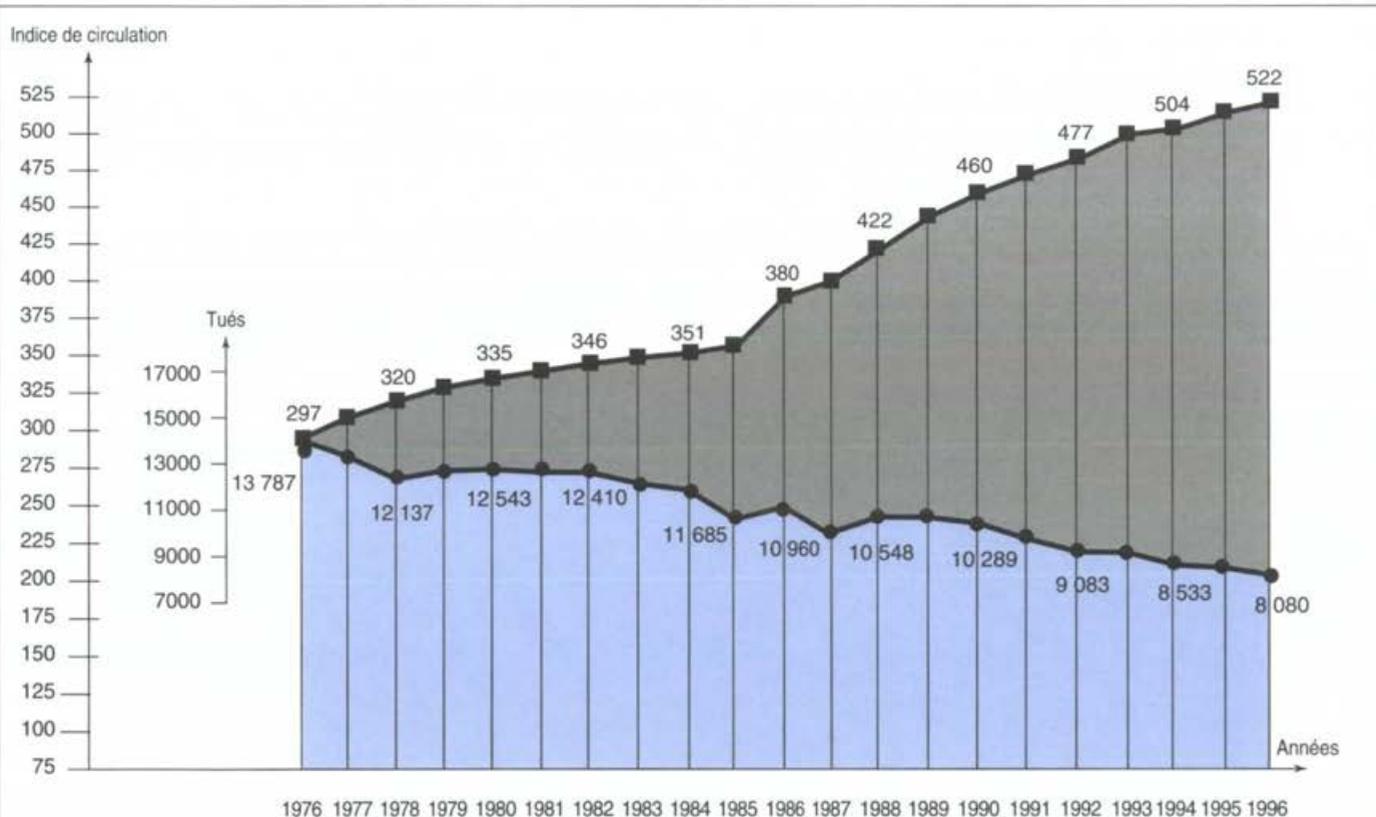
En 1996, sur quatre-vingt-quinze départements, une diminution du nombre d'accidents corporels est constatée pour soixante-dix-neuf d'entre eux.

Régions

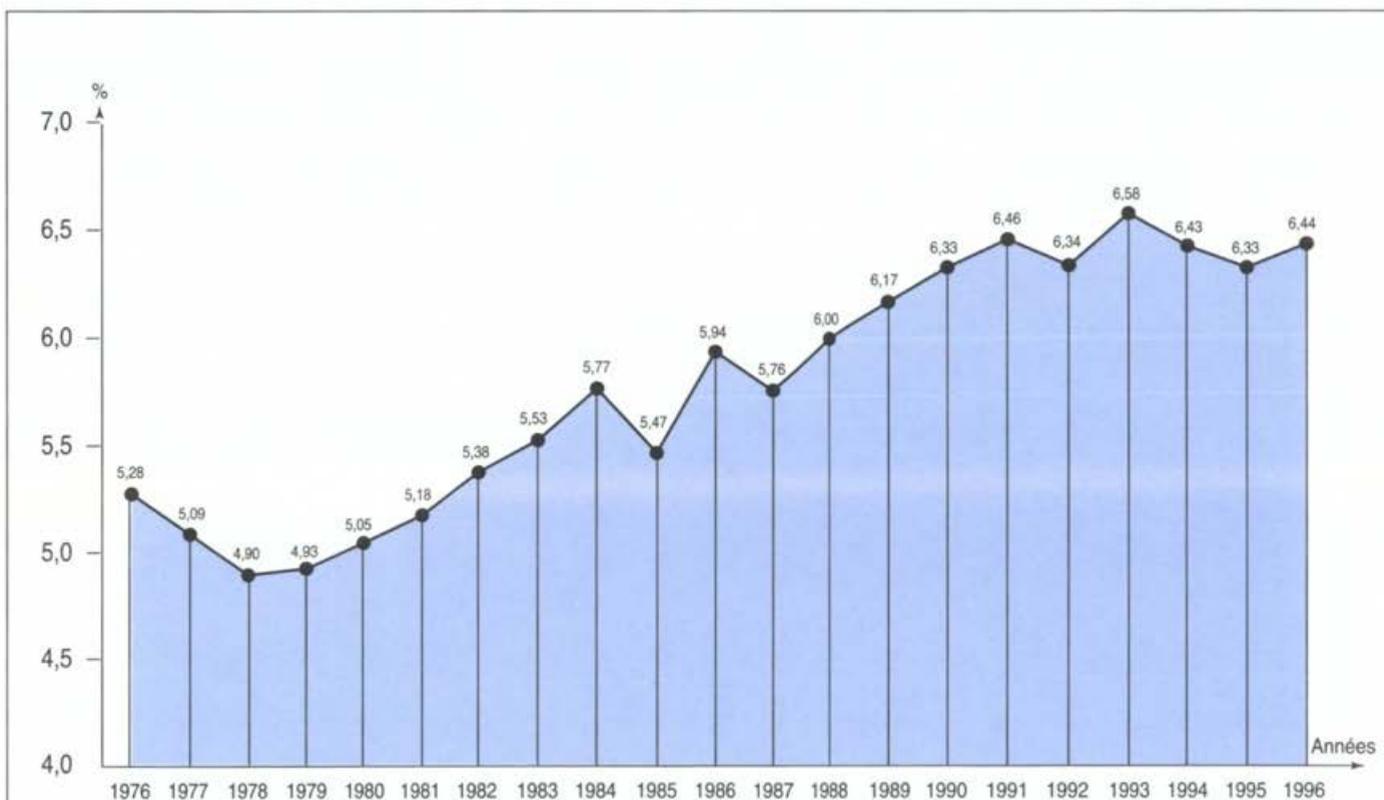
Aquitaine, Bretagne, Limousin et Midi-Pyrénées sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole. On relève cependant des différences notables entre ces quatre régions : hausse de 7,5 % en Limousin ; quasi-stabilité en Aquitaine (- 0,2 %) ; baisse en Bretagne (- 2,1 %) et Midi-Pyrénées (- 2,9 %).

Si la tendance à la baisse est observée pour vingt-et-une régions sur vingt-deux, cinq se démarquent par de bons résultats. Pour la région Franche-Comté (- 11 %), cette tendance était déjà amorcée en 1995. Les régions Lorraine (- 12 %) et Bourgogne (- 9 %) marquent une inversion de tendance. Le Languedoc-Roussillon (- 9 %) et les Pays-de-la-Loire (- 8 %) montrent une progression significative.

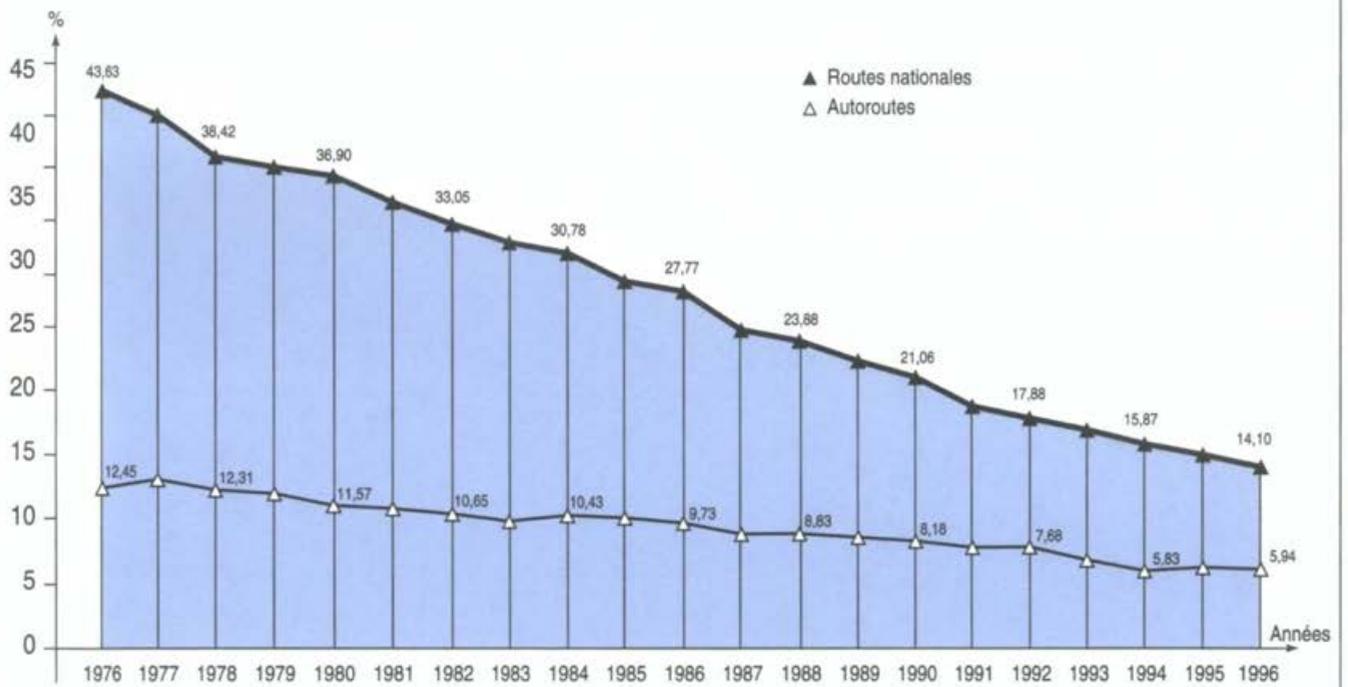




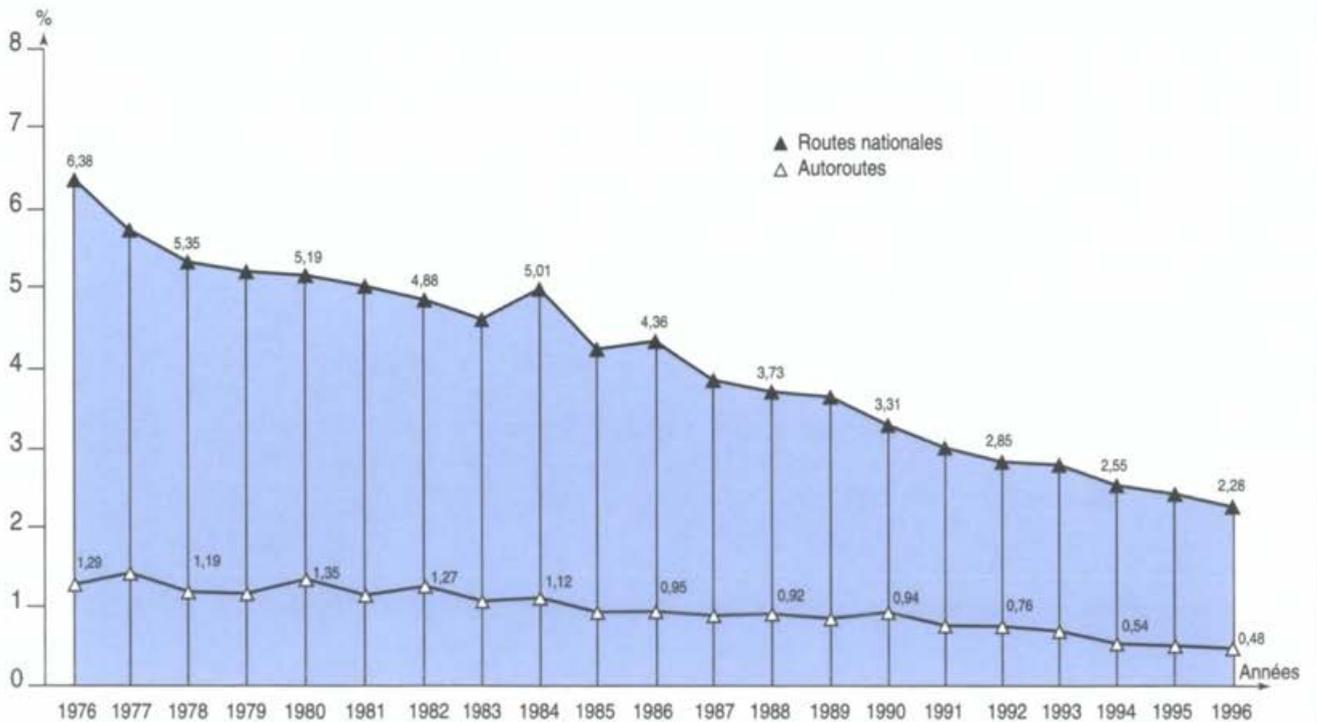
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



Evolution de la gravité des accidents



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



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

BILAN 1996/1995 – GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	10 101	- 1,5	626	- 8,7	2 821	10 628	13 449	- 1,5	6,20
Février	8 821	- 9,6	535	- 6,3	2 462	9 329	11 791	- 11,2	6,07
Mars	9 331	- 13,8	615	- 5,7	2 582	10 013	12 595	- 13,2	6,59
Avril	9 651	- 4,2	562	- 14,5	2 796	10 312	13 108	- 6,2	5,82
1 ^{er} quadrimestre	37 904	- 7,3	2 338	- 8,9	10 661	40 282	50 943	- 8,1	6,17
Mai	10 077	- 12,7	623	- 5,9	2 962	10 790	13 752	- 13,3	6,18
Juin	11 795	- 0,9	732	- 1,7	3 418	12 534	15 952	- 0,1	6,21
Juillet	11 269	- 3,3	742	- 12,0	3 472	12 081	15 553	- 5,6	6,58
Août	9 952	- 4,8	760	+ 1,5	3 445	10 944	14 389	- 4,4	7,64
2 ^e quadrimestre	43 093	- 5,4	2 857	- 4,7	13 297	46 349	59 646	- 5,8	6,63
Septembre	11 154	- 1,7	702	+ 5,9	3 242	11 603	14 845	- 3,1	6,29
Octobre	12 092	- 1,1	738	- 1,9	3 257	12 842	16 099	- 0,7	6,10
Novembre	11 141	- 0,6	755	+ 7,5	2 985	11 965	14 950	+ 1,2	6,78
Décembre	10 022	- 14,3	690	- 5,5	2 762	10 872	13 634	- 16,4	6,88
3 ^e quadrimestre	44 409	- 4,5	2 885	+ 1,3	12 246	47 282	59 528	- 5,0	6,50
Année 1996	125 406	- 5,7	8 080	- 3,9	36 204	133 913	170 117	- 6,2	6,44

La plupart des mois de l'année enregistre une diminution de l'ensemble des indicateurs sauf les mois d'août, septembre et novembre.

Dans le détail, on constate que :

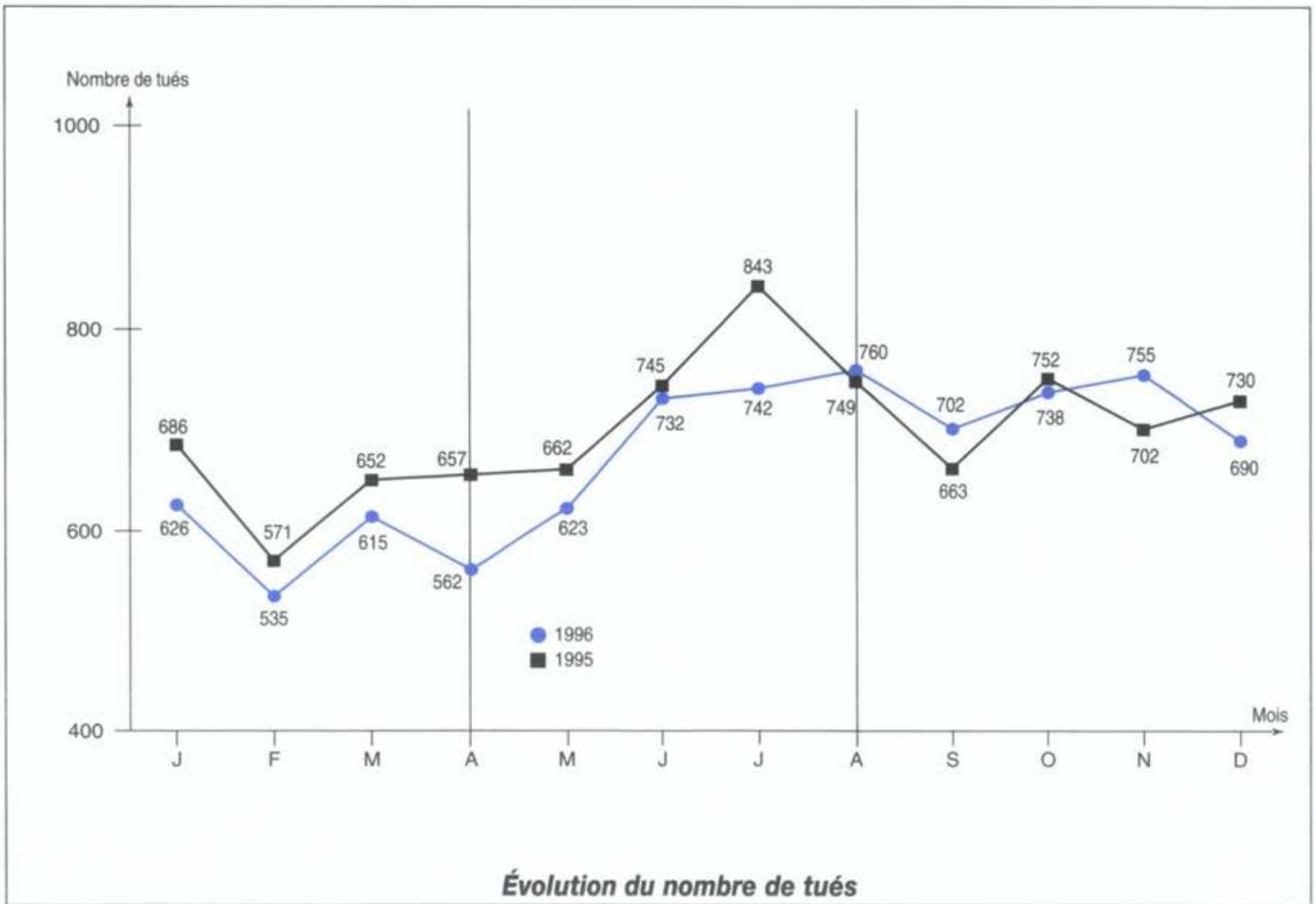
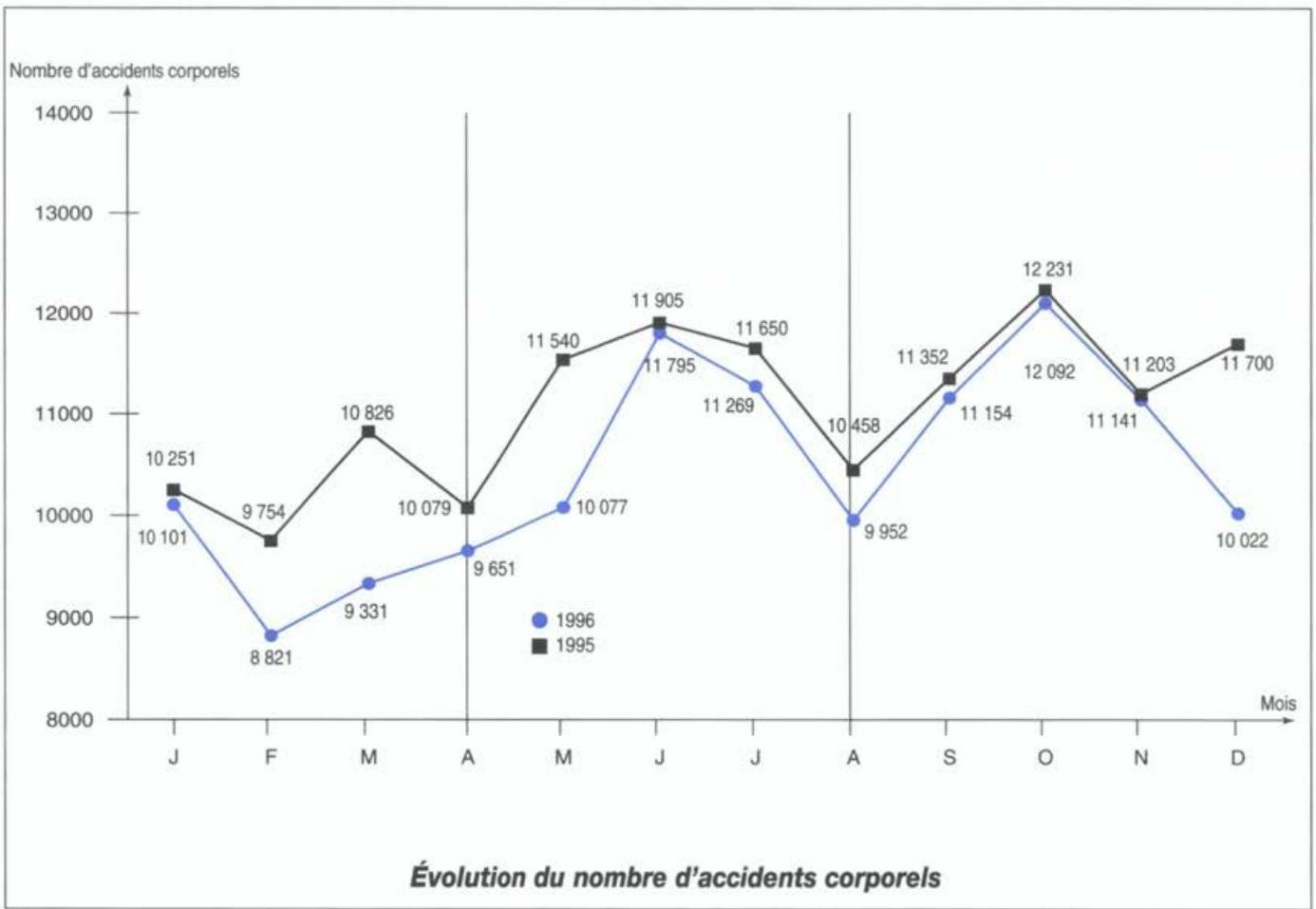
- le nombre d'accidents corporels, qui a diminué en moyenne de 5,7 %, a connu de très fortes baisses en février (- 9,6 %), mars (- 13,8 %), mai (- 12,7 %) et décembre (- 14,3 %) ;

- le nombre de tués, en baisse générale de 3,9 %, a connu deux très fortes diminutions, la première en avril (- 14,5 %),

la deuxième en juillet (- 12,0 %), mais aussi trois augmentations : en août (+ 1,5 %), septembre (+ 5,9 %) et novembre (+ 7,5 %) ;

- le nombre de blessés, en diminution en moyenne sur l'année de 6,2 %, a enregistré, comme le nombre d'accidents corporels, de très fortes baisses en février (- 11,2 %), mars (- 13,2 %), mai (- 13,3 %) et décembre (- 16,4 %). Il augmente en revanche en novembre (+ 1,2 %) ;

- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,44 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en août (7,64) et la plus basse en avril (5,82).



BILAN 1996 COMPARÉ AU BILAN 1995 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

1. Bilan global

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1996	125 406	8 080	36 204	133 913	170 117	6,44
Année 1995	132 949	8 412	39 257	142 146	181 403	6,33
Différence	- 7 543	- 332	- 3 053	- 8 233	- 11 286	+ 0,11
Pourcentage	- 5,7 %	- 3,9 %	- 7,8 %	- 5,8 %	- 6,2 %	

2. Bilan Gendarmerie nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1996	47 860	6 077	24 034	46 123	70 157	12,70
Année 1995	49 966	6 279	25 449	48 741	74 190	12,57
Différence	- 2 106	- 202	- 1 415	- 2 618	- 4 033	+ 0,13
Pourcentage	- 4,2 %	- 3,2 %	- 5,6 %	- 5,4 %	- 5,4 %	

3. Bilan Police nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1996	77 546	2 003	12 170	87 790	99 960	2,58
Année 1995	82 983	2 133	13 808	93 405	107 213	2,57
Différence	- 5 437	- 130	- 1 638	- 5 615	- 7 253	+ 0,01
Pourcentage	- 6,6 %	- 6,1 %	- 11,9 %	- 6,0 %	- 6,8 %	

En 1996, par rapport à 1995, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, tous les indicateurs sont en diminution, de l'ordre de 3 à 5 % (- 4,2 % d'accidents corporels, - 3,2 % de tués et - 5,4 % de blessés) avec une augmentation de la gravité des accidents (+ 0,13 point).

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, tous les indicateurs diminuent de façon très homogène (- 6,6 % d'accidents corporels, - 6,1 % de tués et - 6,8 % de blessés) et s'accompagnent d'une quasi-stabilité de la gravité des accidents (+ 0,01 point).

PARC EN CIRCULATION

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

QUATRE ROUES	1992	1993	1994	1995	1996
Voitures particulières	24 020	24 385	24 900	25 100	ND
Véhicules utilitaires	4 781	4 814	4 881	4 926	ND
Tracteurs routiers	190	175	181	190	ND
Autocars – Autobus	76	76	78	79	ND

ND : non disponible.

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

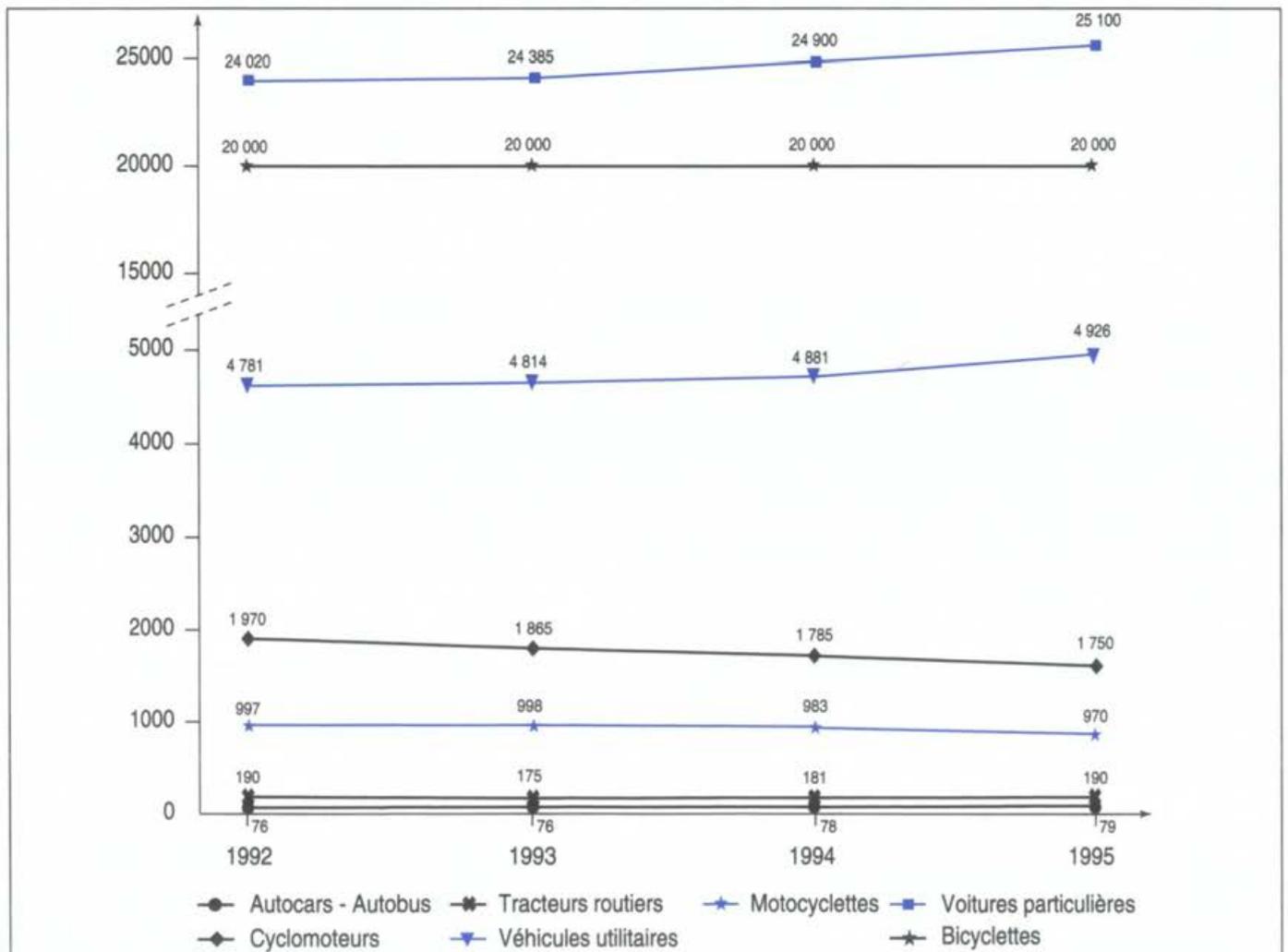
DEUX ROUES	1992	1993	1994	1995	1996
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	1 970	1 865	1 785	1 750	ND
Motocyclettes	997	998	983	970	ND

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

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Permis AT	420	273	254	285	397	357
Permis AL	19 824	14 423	10 507	9 004	7 505	7 255
Permis A	101 597	114 973	97 131	102 703	107 706	125 343
Permis B + BA	830 645	822 638	818 586	802 596	760 087	797 045
Permis C	18 772	25 924	26 926	23 971	21 586	22 027
Permis EC	24 011	15 631	16 063	14 103	12 672	12 617
Permis D	11 452	7 189	7 659	6 821	5 741	5 871
Total	1 006 721	1 001 051	977 126	959 483	915 694	970 515

Définition des permis :

- AT : tricycles et quadricycles à moteur.
- AL : depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm³ et moins.
- A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm³.
- B : voitures de tourisme.
- BA : voitures de tourisme avec boîte automatique.

- C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 t. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg.

- 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.

...

En 1996, par rapport à 1995, le nombre de permis de conduire délivrés, toutes catégories confondues, enregistre une hausse de 6 %. La plus forte concerne le permis A (+ 16,4 %).

Trois catégories de permis de conduire enregistrent une baisse par rapport à 1995 :

- le permis AT (- 10,1 %),
- le permis AL (- 3,3 %),
- le permis EC (- 0,4 %).

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

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

1996/1995	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	+ 5,4 %	+ 3,7 %	+ 4,5 %
Février	+ 0,8 %	- 4,9 %	- 1,9 %
Mars	+ 7,0 %	+ 3,9 %	+ 5,5 %
Avril	+ 4,7 %	+ 4,2 %	+ 4,5 %
Mai	+ 2,3 %	+ 1,3 %	+ 1,8 %
Juin	+ 2,4 %	+ 2,5 %	+ 2,4 %
Juillet	- 0,8 %	0,0 %	- 0,4 %
Août	+ 6,4 %	+ 3,5 %	+ 5,0 %
Septembre	+ 3,0 %	+ 2,5 %	+ 2,8 %
Octobre	+ 4,4 %	+ 2,8 %	+ 3,6 %
Novembre	- 2,6 %	+ 0,7 %	- 1,0 %
Décembre	- 0,9 %	- 0,4 %	- 0,7 %
Total	+ 2,7 %	+ 1,8 %	+ 2,2 %

2. La consommation de carburants

1996/1995	SUPERCARBURANT	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	- 2,3 %	+ 4,1 %	+ 1,3 %
Février	- 2,2 %	+ 4,2 %	+ 1,5 %
Mars	- 8,6 %	- 4,2 %	- 6,1 %
Avril	+ 0,9 %	+ 10,3 %	+ 6,1 %
Mai	- 3,9 %	+ 2,2 %	- 0,6 %
Juin	- 9,4 %	- 2,4 %	- 5,5 %
Juillet	- 7,1 %	+ 16,1 %	+ 4,8 %
Août	- 2,1 %	+ 3,0 %	+ 0,6 %
Septembre	- 4,9 %	+ 1,5 %	- 1,3 %
Octobre	+ 0,1 %	+ 8,9 %	+ 5,1 %
Novembre	- 5,5 %	- 2,7 %	- 3,9 %
Décembre	- 9,7 %	+ 0,3 %	- 4,0 %
Total	- 4,2 %	+ 2,8 %	- 0,2 %

• En 1996, par rapport à 1995, la circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 2,2 %, augmentation qui s'amenuise au fil des ans. En effet, elle était de 3,3 % en 1993 par rapport à 1992 ; 3,5 % en 1994 par rapport à 1993 ; 3,0 % en 1995 par rapport à 1994.

L'augmentation de la circulation, qui provenait essentiellement des autoroutes en 1995, se répartit de façon à peu près identique entre autoroutes et routes nationales en 1996.

Quatre mois ont connu une baisse : février, juillet, novembre et décembre.

• La consommation de carburants est globalement en diminution de 0,2 %. Cette légère baisse provient uniquement de la diminution de la consommation de supercarburant (- 4,2 %) puisque l'on enregistre une augmentation de la consommation de gazole (+ 2,8 %). 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 ?

Cette rubrique dresse l'état des lieux des mesures prises en application des décisions du CISR du 13/12/1993. Sont ci-après retenues, par rapport au précédent bilan, les mesures pour lesquelles on peut faire état de résultats spé-

cifiques ou d'avancées particulières. Sont également rappelés les résultats des opinions favorables exprimées (sondage sur les français de quinze ans et plus organisé en septembre et novembre 1993).

Etat des lieux des mesures en application du CISR

(rappel des résultats du sondage)

L'abaissement de l'alcoolémie

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^e 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.

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

- Un décret relatif à l'extension du contrôle d'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève-conducteur et soumettant

l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles et sanctions que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie a été publié le 20 novembre 1996.

Cette disposition concerne les enseignants de la conduite et les personnes qui accompagnent un jeune dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite.

- L'évaluation de l'abaissement de l'alcoolémie à 0,5 g/l est en cours.

Le contrôle technique

Par décret du 5 juillet 1994 :

- le contrôle technique des voitures particulières de plus de 4 ans est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1995 ;

- la périodicité des visites à deux ans est effective depuis le 1^{er} janvier 1996.

Le 1^{er} janvier 1996, on est passé 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).

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

- Les deux premières mesures ont été prises en anticipation d'une directive communautaire qui entrera en vigueur en 1998.

- Un arrêté publié au J.O. du 10 novembre 1996 modifie la forme des documents qui sont remis à l'automobiliste à l'issue du contrôle technique.

* Depuis le 1^{er} janvier 1997, le rapport de contrôle est dénommé procès-verbal. Y figurent : une description détaillée des défauts constatés ; la liste des 133 points contrôlés ; les voies de recours à l'amiable.

* La vignette adhésive, carrée et bleue, est à apposer sur le côté droit du pare-brise du véhicule.

L'ASSR et le BSR

- L'attestation scolaire de sécurité routière a été généralisée en 1993 en 5^e, en 1994 en 3^e.

- Le décret instituant le brevet de sécurité routière, est paru au J.O. du 5 juillet 1996. Il rend obligatoire la possession du brevet de sécurité routière (BSR) pour les jeunes de moins de 16 ans désirant conduire un cyclomoteur et fêtant leurs 14 ans après le 5 juillet 1996.

- L'arrêté paru au J.O. du 5 juillet 1996 fixe les conditions d'obtention du BSR.

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

- Depuis 1994, chaque session annuelle de l'ASSR est organisée au mois de mars et concerne quelque 700 000 à 800 000 élèves.

- Le BSR, composé d'une partie théorique (l'ASSR) et d'une partie pratique, est mis en place progressivement.

Actuellement, l'ASSR seule tient lieu de BSR.

- Un nouvel arrêté prévu en 1997 rendra obligatoire le stage pratique de trois heures en circulation avec un moniteur qualifié pour ceux qui atteindront leurs 14 ans après sa parution.

Etat des lieux des mesures en application du CISR

(rappel des résultats du sondage)

Dispositions particulières, faits marquants, perspectives

Les grands excès de vitesse et les sanctions

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

La poursuite s'exerce 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 décisions judiciaires qui font appel à ce moyen sont de plus en plus nombreuses.

Présomption de responsabilité des propriétaires de véhicules

Le texte visant la création d'une contravention pour les infractions commises sans interpellation du conducteur a été examiné par le Conseil d'Etat.
55 % étaient favorables à l'obligation de dire qui conduisait son véhicule.

– La concertation interministérielle est en cours.
– Cette mesure se heurte à une opinion publique défavorable.

Médicaments - Drogues

– Le livre blanc sur les effets des médicaments et des drogues sur la sécurité routière a été publié à l'automne 1995.
– Le gouvernement a retenu la proposition de loi visant à lutter contre la conduite sous influence de produits stupéfiants.

– La proposition de loi devrait être discutée au parlement début 1997.
– L'apposition d'un pictogramme d'alerte sur les boîtes de médicaments pour ceux susceptibles d'entraîner une diminution des capacités de conduite est à l'étude.

Les initiatives de l'année 1996

– Le principe d'une Table ronde sur la formation des conducteurs et la sensibilisation des usagers de la route a été décidé lors du Conseil des Ministres du 26 juin 1996. Bernard Pons, Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme et Anne-Marie Idrac, Secrétaire d'Etat aux Transports, ont officiellement installé la Table ronde le 14 novembre 1996, après avoir nommé, le 6 novembre 1996, à sa présidence, Jean Verré, président d'honneur d'Esso Saf.

Quatre commissions ont été créées pour répondre aux objectifs fixés par les Ministres dans la lettre de mission « ...définir les conditions de la mise en place d'un processus continu et cohérent d'éducation et de formation, incluant non seulement la formation au permis de conduire, mais aussi la formation depuis l'école jusqu'au perfectionnement des conducteurs expérimentés... ».

Le rapport et les propositions de la Table ronde devront être remis aux ministres avant le 30 avril 1997.

– La mission chargée de la refonte du Code de la route a été décidée en application des mesures liées à la réforme de l'Etat. Les travaux de cette mission, rattachée à la DSCR et animée par Pierre Pelissier, magistrat, ont démarré le 28 novembre 1996. Sur les directives de la Commission Supérieure de Codification, la réécriture du code devra se faire à « droit constant », c'est-à-dire sans réforme du fond du droit. Il s'agit également, au sein d'un plan rénové, d'améliorer la compréhension et la cohérence des textes codifiés et de supprimer les dispositions désuètes.

Cette mission dispose d'un délai de deux ans pour mener à bien ses travaux. Le document qui sera élaboré sera soumis au Parlement pour la partie législative et fera l'objet d'un décret pour la partie réglementaire.

MESURE DES VITESSES

Les mesures de vitesse quadrimestrielles 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 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes « vitesse moyenne », il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans

certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau routier considéré : c'est une vitesse dite « libre », caractérisant alors le niveau de sécurité désiré et non un temps de parcours réel du conducteur au volant.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, 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, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

ATTENTION !

En 1996, par souci d'économies, nous avons modifié la périodicité des mesures des vitesses en rase campagne, de jour. Ces mesures, auparavant bimestrielles, sont désormais effectuées tous les quatre mois.

Ce changement a entraîné une légère réorganisation du planning des enquêtes et certains sites ont été observés à des périodes différentes des périodes retenues jusqu'en 1995. Par conséquent, certaines évolutions dans les vitesses moyennes peuvent être dues à ce changement de panel de points-période.

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 graphiques 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 lecture 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 l'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
Significativité	99 %	95 %	99 %	95 %	99 %	95 %
Autoroutes de liaison	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 4$ km/h	$v \pm 1,5$ km/h	$v \pm 1,8$ km/h	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 1,1$ km/h
Autoroutes de dégagement	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 3,7$ km/h	$v \pm 1,2$ km/h	$v \pm 1$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h
Routes nationales à 2 x 2 voies	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 3,6$ km/h	$v \pm 1,7$ km/h	$v \pm 2,1$ km/h	$v \pm 0,7$ km/h	$v \pm 2,7$ km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 4,3$ km/h	$v \pm 1,8$ km/h	$v \pm 2,0$ km/h	$v \pm 1$ km/h	$v \pm 2,5$ km/h

v = vitesse moyenne.

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	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 8,5$ km/h	$v \pm 2,2$ km/h	$v \pm 1,9$ km/h	$v \pm 1,6$ km/h	$v \pm 3,5$ km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 4,4$ km/h	$v \pm 1,6$ km/h	$v \pm 1,8$ km/h	$v \pm 1,3$ km/h	$v \pm 3,1$ 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	/	/	/	/	/

Vitesse moyenne la nuit	Voitures de tourisme
Significativité	99 %
Autoroutes de liaison	$v \pm 1,1$ km/h
Autoroutes de dégagement	$v \pm 0,9$ km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	$v \pm 1,5$ km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	$v \pm 2,1$ km/h
Traversées d'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 90,1 km/h sur routes nationales à 2 ou 3 voies en 1996, en fait la vraie valeur a 99 % de chance d'être comprise entre 89,8 km/h et 90,4 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

	1992	1993	1994	1995	1996	1996 intempéries
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	117	121	122	120	119	113
% de dépassement de vitesse limite	24	38	37	35	30	51
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	12	22	20	19	15	30
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	105	105	107	106	106	ND
% de dépassement de vitesse limite	39	42	49	43	44	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	19	24	29	23	24	ND
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	104	106	109	110	111	108
% de dépassement de vitesse limite	36	44	48	52	57	76
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	18	25	27	30	34	55
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	87	89	89	90	90	90
% de dépassement de vitesse limite	45	52	49	52	56	74
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	22	28	27	29	31	52
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	89	92	91	93	93	92
% de dépassement de vitesse limite	47	58	58	58	62	72
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	25	34	35	34	37	53
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	62	61	62	64	64
% de dépassement de vitesse limite	79	80	81	82	85	85
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	51	52	51	52	58	56
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	52	53	52	52	52
% de dépassement de vitesse limite	51	56	58	55	55	55
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	23	24	27	24	25	25
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	60	60	62	60	63	63
% de dépassement de vitesse limite	78	77	81	79	85	85
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	47	47	51	46	56	55

(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 1996, 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 stables sur tous les réseaux sauf sur les routes nationales en traversées de petites agglomérations et en entrées/sorties d'agglomérations moyennes (respectivement + 2 km/h et + 3 km/h). On observe une légère baisse des vitesses et des dépassements de la vitesse limite sur autoroutes de liaison interurbaines, et une légère hausse sur les réseaux nationaux rapides à 2 x 2 voies. La hausse des vitesses sur ces réseaux est d'ailleurs régulière depuis 1992. Il conviendrait de réguler cette dérive des vitesses par des contrôles plus fréquents sur un réseau confortable qui peut être, dans certains cas, assimilé à une autoroute.

Par ailleurs, 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 (63-64 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. Il y a pourtant déjà six ans que le 50 en ville a été instauré. Il demeure inappliqué par les usagers sur certaines voies urbaines.

En ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses limite, on observe encore que les automobilistes commettent des infractions essentiellement en milieu urbain (entrées/sorties d'agglomérations moyennes et agglomérations de moins de 5 000 habitants) où quatre conducteurs sur cinq sont en infraction, puis sur les routes limitées à 90 km/h où trois conducteurs sur cinq dépassent

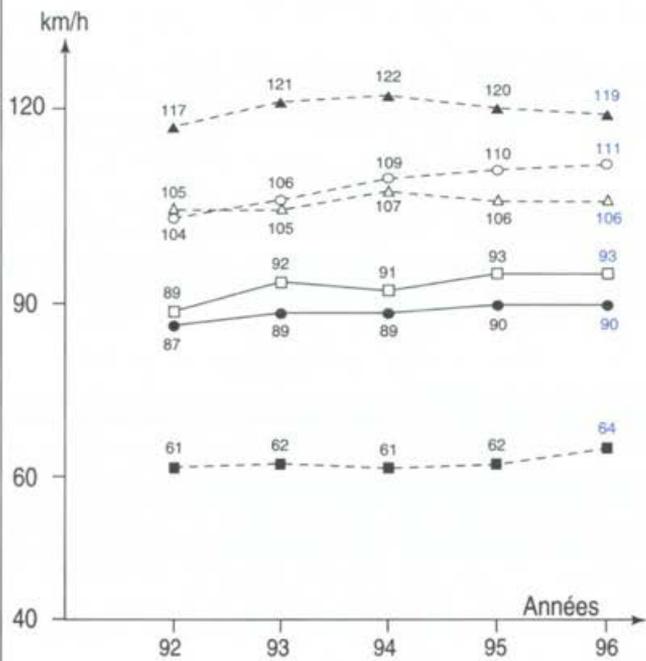
sent cette limite, et enfin sur les autoroutes de dégagement et les voies rapides (un conducteur sur deux est en infraction).

Nous avons ajouté les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorologiques 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 généralement inférieures aux vitesses moyennes pratiquées dans des conditions météorologiques sans intempérie en rase campagne. En milieu urbain, on ne constate aucune différence significative des vitesses et des taux de dépassement des vitesses limites selon les conditions météorologiques.

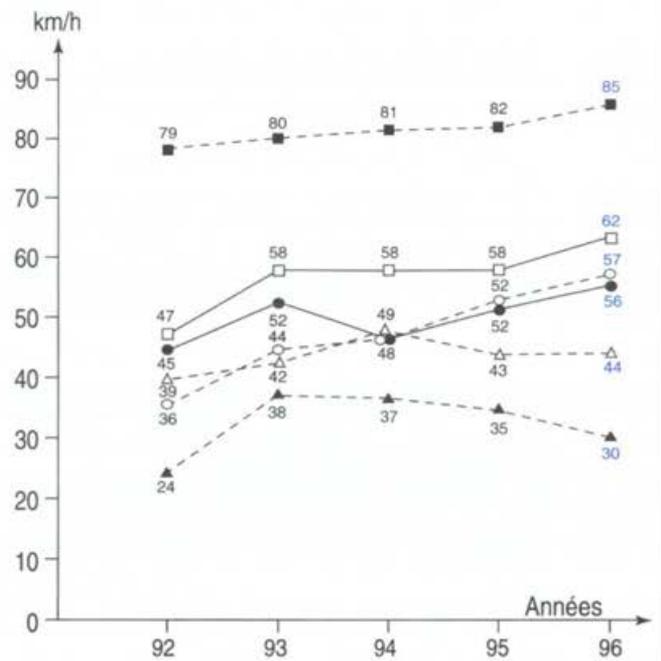
Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h selon les réseaux de rase campagne, on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+ 1 km/h et + 10 km/h) avec les limitations réglementaires par temps de pluie. On constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est beaucoup plus fort que l'infractionnisme sans intempérie !

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 :

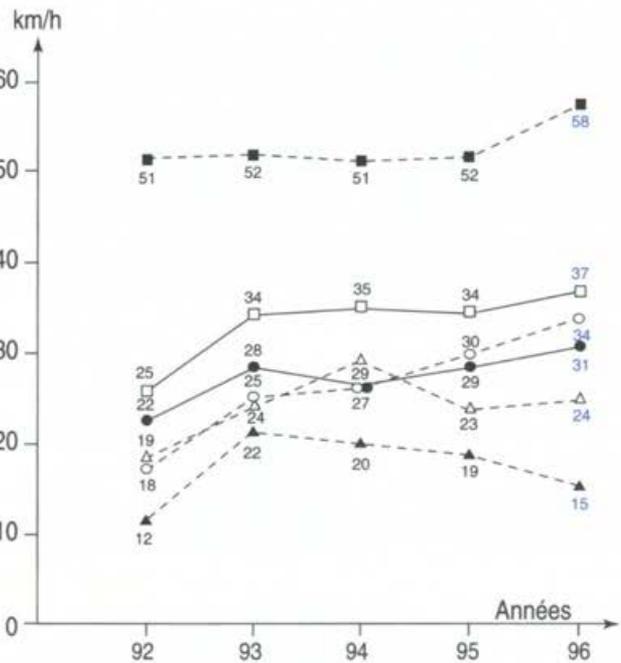
VITESSES DE JOUR	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	5,4 %	1,8 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	9,1 %	2,9 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	110-120 km/h	11,1 %	3,9 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-90 km/h	11,0 %	3,8 %
Routes départementales à grande circulation	90-100 km/h	13,8 %	5,6 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	27,8 %	10,3 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	50-60 km/h	7,2 %	1,3 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	26,2 %	8,1 %



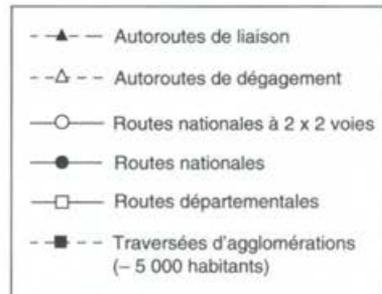
Vitesses moyennes pratiquées de jour



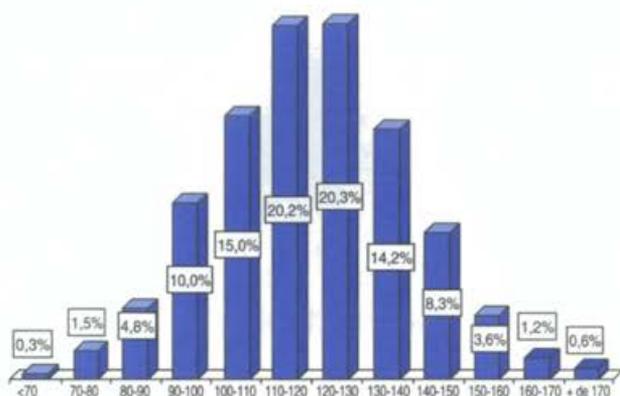
% de dépassement de la vitesse limite



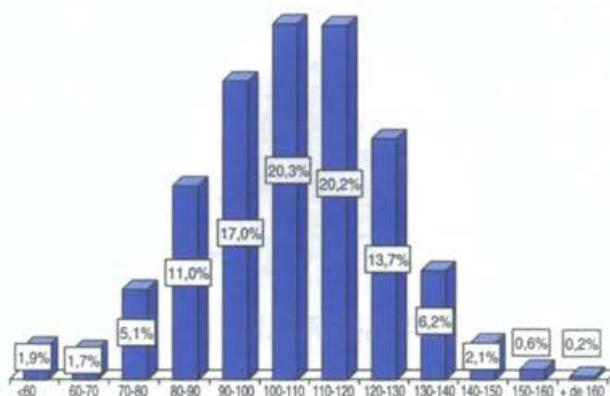
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



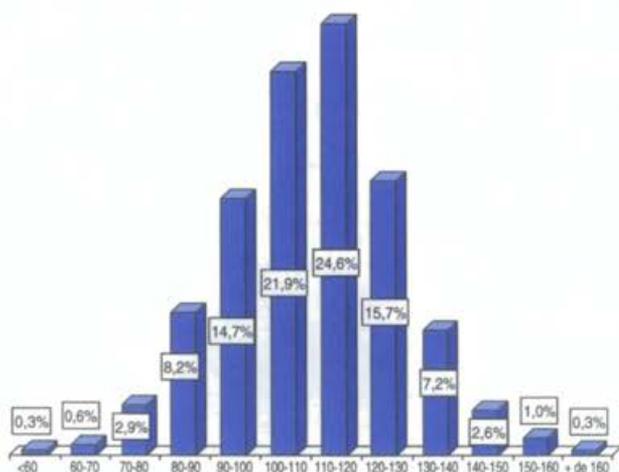
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



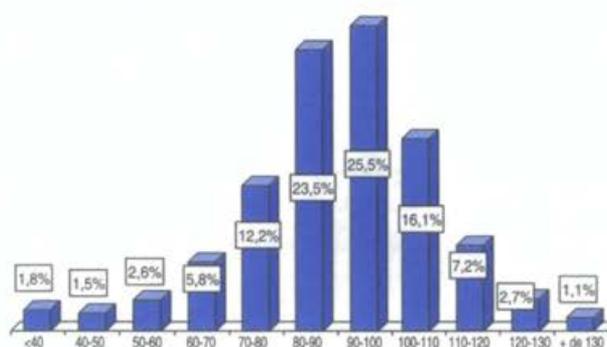
Autoroutes de liaison



Autoroutes de déviation

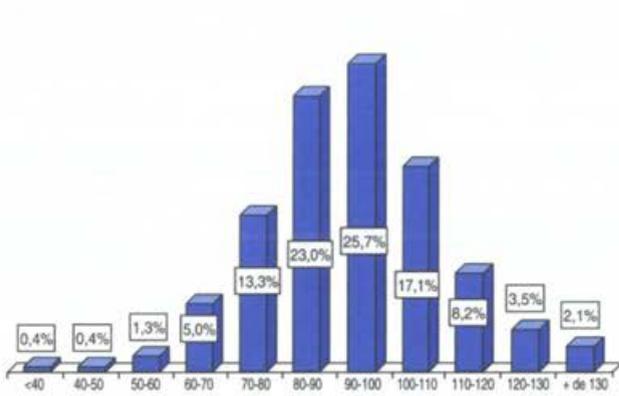


Routes nationales à 2 x 2 voies

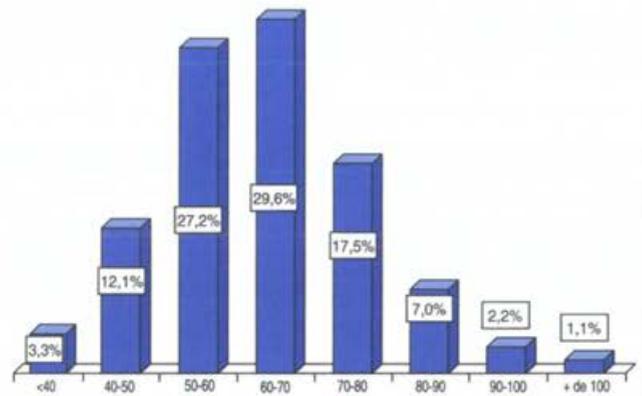


Routes nationales à 2 ou 3 voies

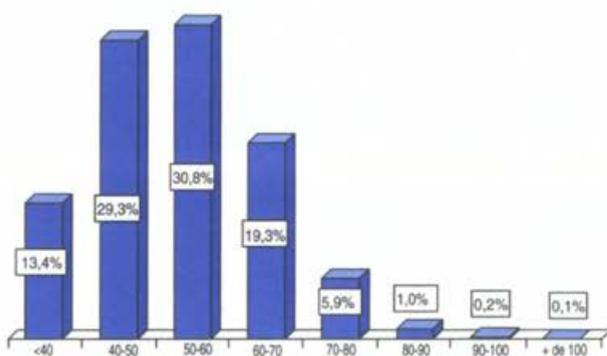
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



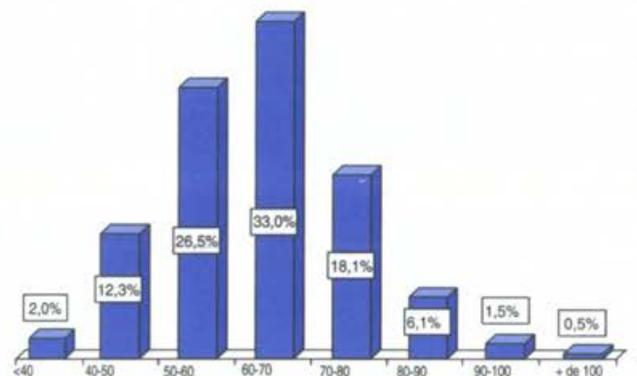
Routes départementales à grande circulation



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

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	113	120	118	116	120
% de dépassement de vitesse limite	21	30	29	23	32
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	11	17	14	10	19
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	107	109	113	111	116
% de dépassement de vitesse limite	44	52	55	53	60
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	26	32	34	32	39
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	91	96	95	93	97
% de dépassement de vitesse limite	52	67	63	62	66
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	31	41	34	36	43
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	72	73	71	67	70
% de dépassement de vitesse limite	97	95	94	86	89
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	89	81	72	66	67
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	60	57	59	57	61
% de dépassement de vitesse limite	73	63	72	67	80
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	46	37	42	36	48
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	64	65	67	69	67
% de dépassement de vitesse limite	85	85	89	94	87
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	56	58	67	72	69

(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 hausse sur tous les réseaux de 3 à 5 km/h sauf sur les voies d'entrées/sorties en agglomération (- 2 km/h). Ces évolutions sont toutes statistiquement significatives. Il faudra cependant attendre 1997 pour vérifier que ces évolutions ne sont pas simplement le fait d'une modification du calendrier

des enquêtes en 1996. Les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire sont supérieurs aux vitesses et taux de dépassement constatés le jour, ce qui indique, entre autres, que la vitesse est un facteur d'accident plus présent la nuit que le jour.

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

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

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

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

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

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

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

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	87	89	91	91	87
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	82	82	85	82	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	84	88	90	91	91
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	77	80	82	81	81
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	78	80	81	81	81
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	58	57	58	58	61

(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)

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	83	86	87	85	85
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	78	78	81	79	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	77	76	NS	82	85
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	76	78	80	80	77
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	74	76	77	77	80
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	56	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.

NS : non significatif.

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

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	81	84	86	86	84
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	80	82	84	82	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	80	84	87	87	88
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	75	79	79	81	81
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	75	79	78	80	81
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	56	58	58	58	61

(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)

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	79	82	83	85	82
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	77	78	81	82	78
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	74	78	79	78	80
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	72	73	73	73	75
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	75	73	72	72	75
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	54	57	56	56	57

(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

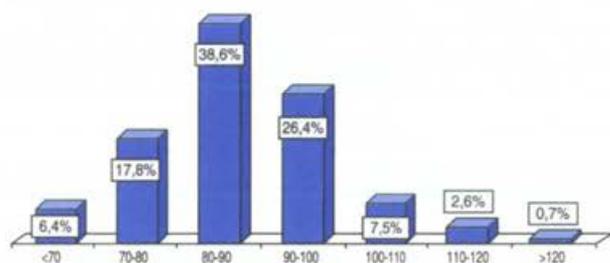
Globalement, en 1996 par rapport à 1995, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu (augmentation de la vitesse moyenne en traversées d'agglomérations par des routes nationales et sur le réseau national à 2 x 2 voies, baisse sur les autoroutes). L'augmentation des vitesses sur les nationales à 2 x 2 voies laisse à penser, si l'on y ajoute l'augmentation constatée des vitesses par les voitures de tourisme, qu'il

existe un réel problème général des vitesses sur ce réseau.

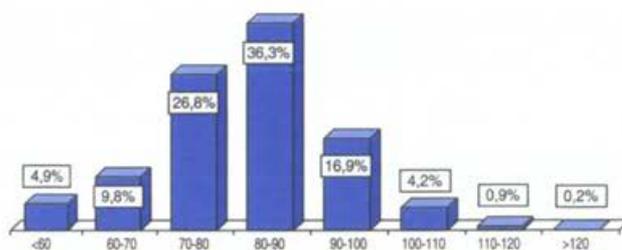
Etant donnée la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondante à la grille de limitation de vitesse, nous ne publierons pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant, les distributions des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

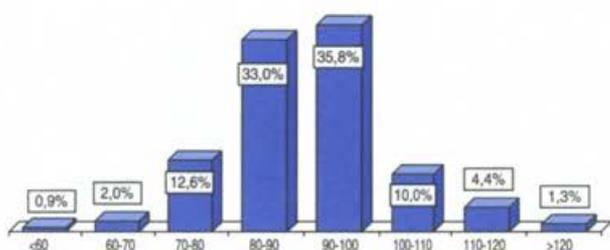
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 2 ESSIEUX



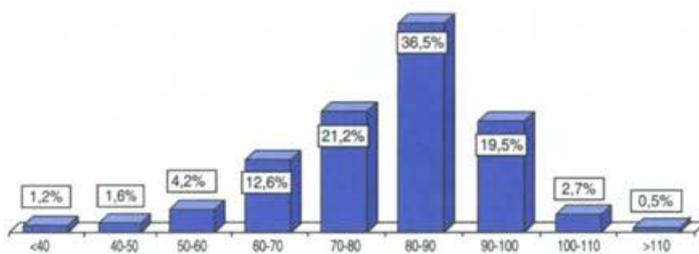
Autoroutes de liaison



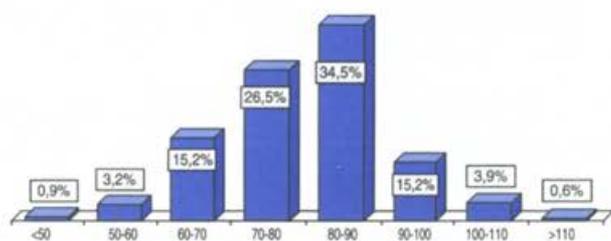
Autoroutes de dégagement



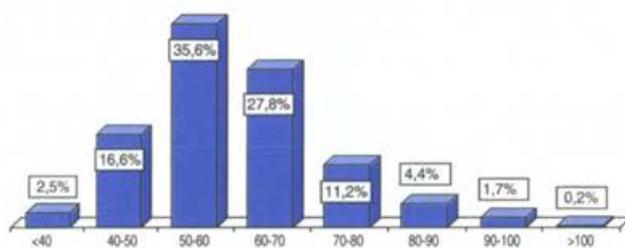
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

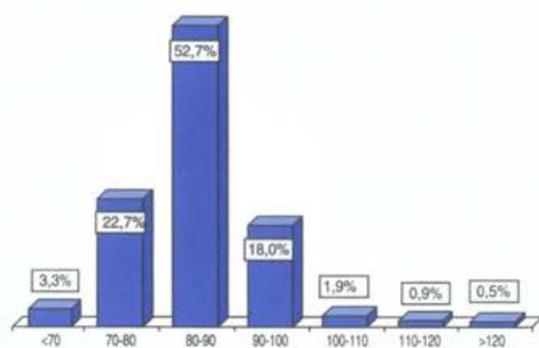


Routes départementales à grande circulation

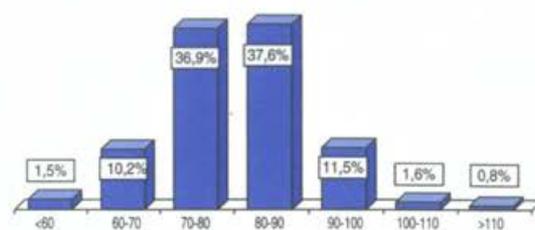


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5000 habitants

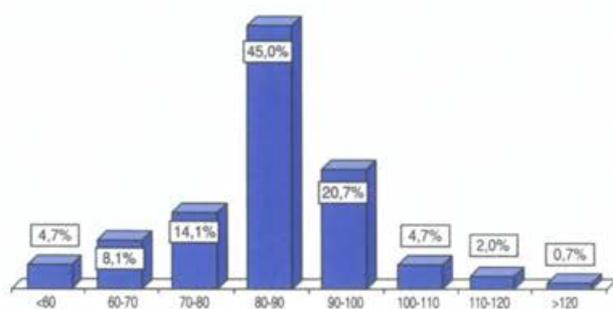
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 3 ESSIEUX



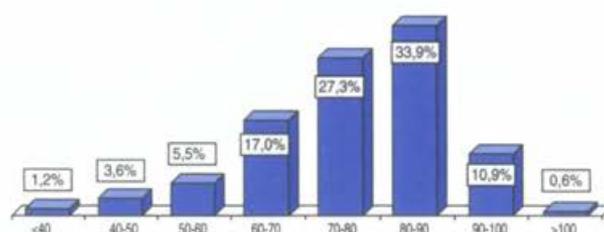
Autoroutes de liaison



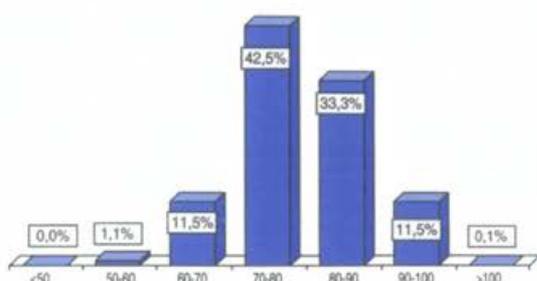
Autoroutes de déviation



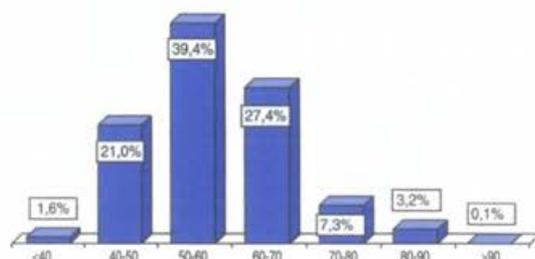
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

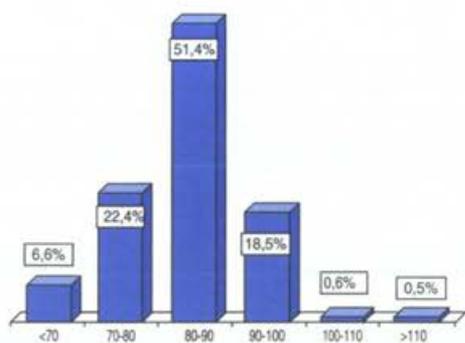


Routes départementales à grande circulation

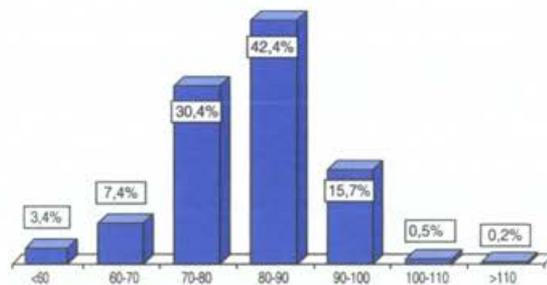


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

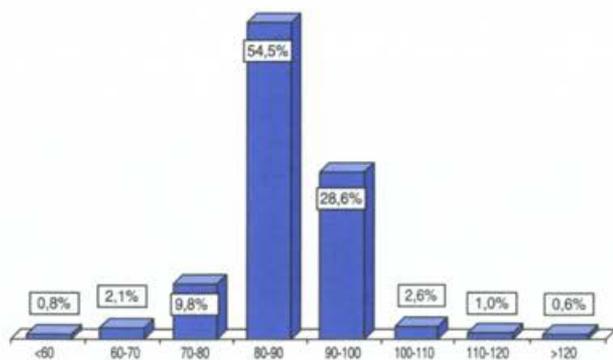
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 4 ESSIEUX ET PLUS



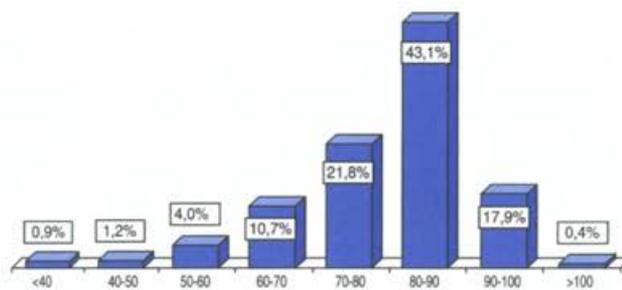
Autoroutes de liaison



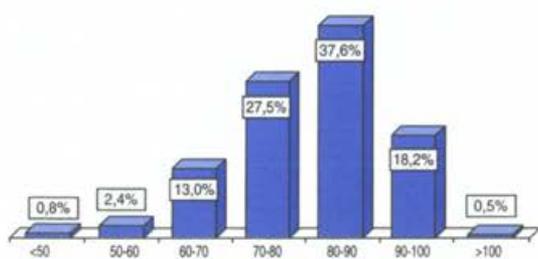
Autoroutes de déviation



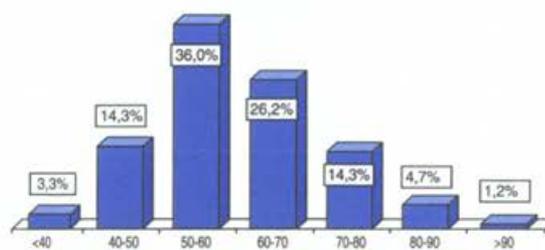
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

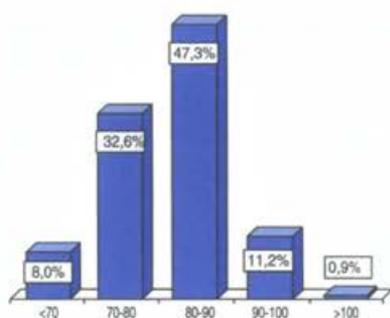


Routes départementales à grande circulation

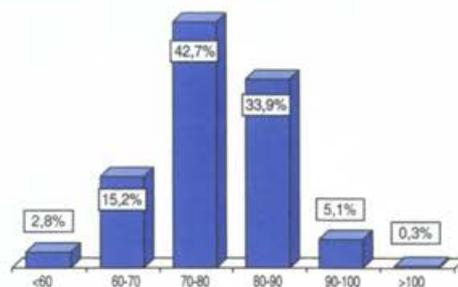


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5000 habitants

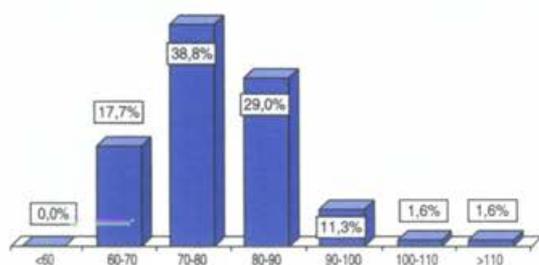
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES



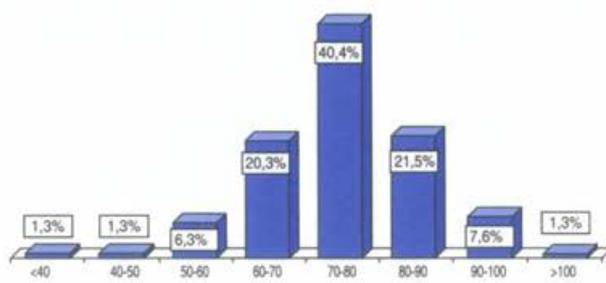
Autoroutes de liaison



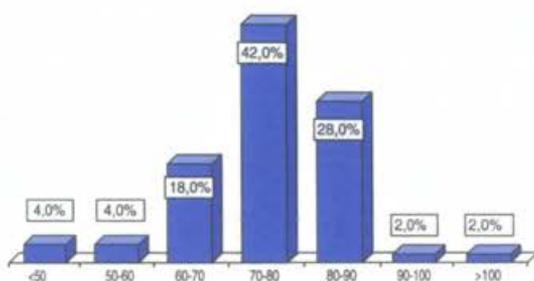
Autoroutes de déviation



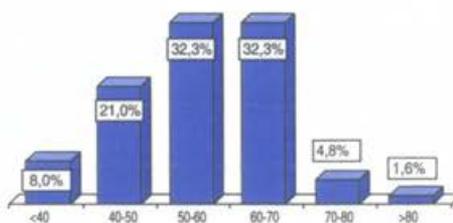
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5000 habitants

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES MOTOCYCLETTES

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>121</i>	131	125	126	129
% de dépassement de vitesse limite	<i>31</i>	52	41	45	40
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>110</i>	112	114	111	110
% de dépassement de vitesse limite	<i>45</i>	53	59	51	52
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>106</i>	113	114	115	116
% de dépassement de vitesse limite	<i>36</i>	58	58	60	63
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>101</i>	102	<i>100</i>	<i>100</i>	104
% de dépassement de vitesse limite	<i>67</i>	<i>66</i>	<i>66</i>	67	78
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>104</i>	101	<i>99</i>	101	109
% de dépassement de vitesse limite	<i>65</i>	68	67	63	74
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>69</i>	69	<i>68</i>	<i>68</i>	73
% de dépassement de vitesse limite	<i>83</i>	86	<i>83</i>	87	91

(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 qu'il est difficile d'affecter des hausses ou des baisses de vitesse de ces véhicules sur tous les réseaux, la précision des

mesures étant parfois très faible ($\pm 8,5$ km/h sur les routes départementales). Dans tous les cas (sauf sur autoroutes de dégagement), 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

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 que les mesures de vitesse. 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 %)	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison	94	93	95	96	96
Autoroutes de dégagement	83	83	88	91	90
Routes nationales	90	90	90	92	93
Routes départementales à grande circulation	90	91	93	93	93

2. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1992	1993	1994	1995	1996
Routes nationales en traversées d'agglomérations	87	86	89	90	90
Metz	81	80	86	85	88
Lille	80	79	82	85	86
Nantes	75	76	80	84	83
Lyon	45	47	56	60	60
Toulouse	53	56	65	69	70
Avignon	39	37	49	50	56
Ensemble province	62	62	70	72	74
Paris	53	60	67	71	66

D'une manière générale, le port de la ceinture de sécurité est stable en rase campagne sauf sur les routes nationales. C'est la première fois depuis 10 ans que le port de la ceinture progresse aussi peu en campagne !

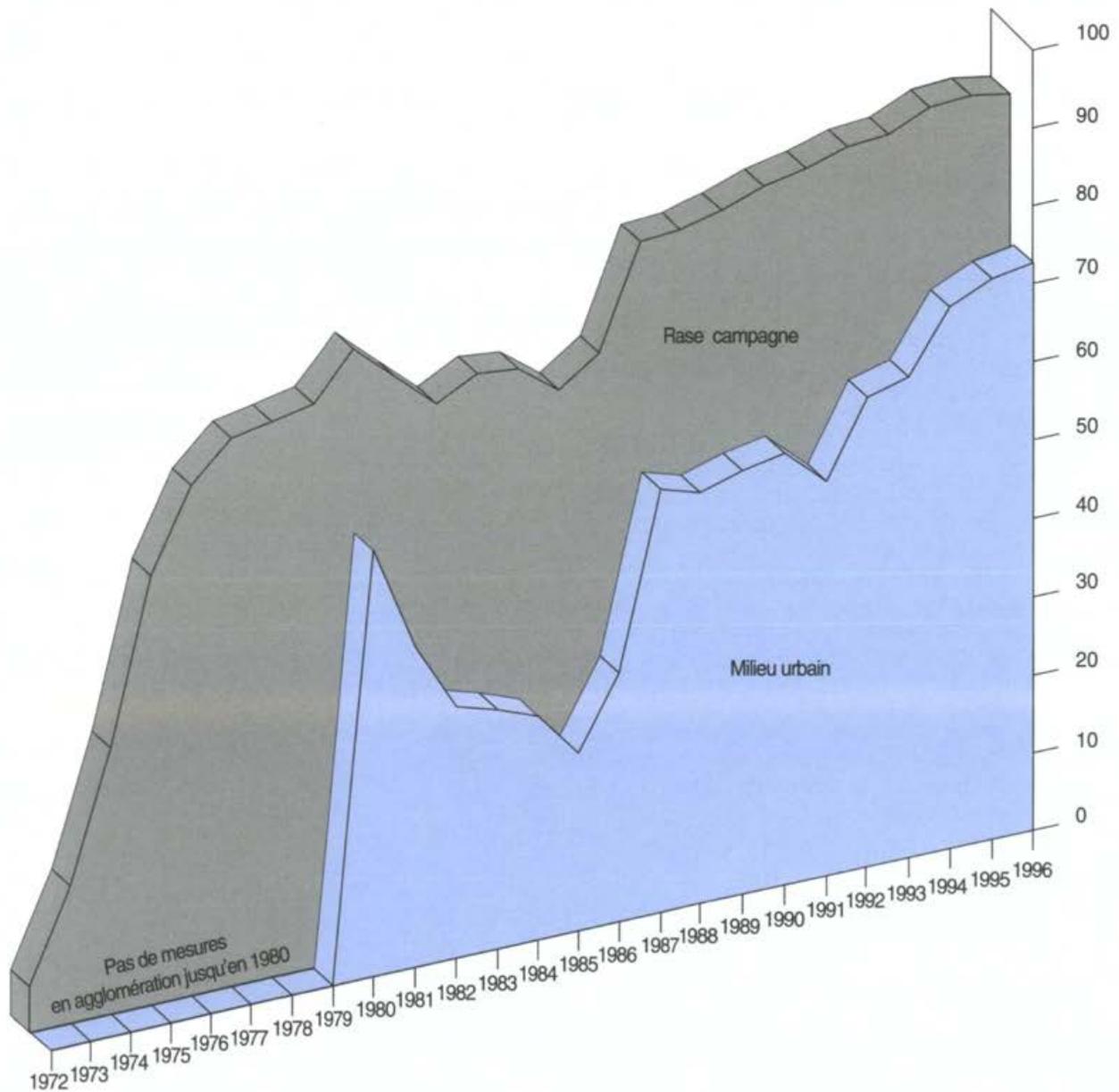
En agglomération les évolutions sont contrastées selon les villes. En hausse à Metz, Lille, Toulouse et Avignon, le port de la ceinture s'écroule en région parisienne (66 % ou - 5 points). Globalement, le port de la ceinture est en

hausse en province mais stable lorsqu'on inclut Paris. Il convient de souligner cette baisse du réflexe de protection en voiture en région parisienne.

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 1996
aux places avant des voitures de tourisme**



ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1987 ET 1995

(L'année 1996 n'est pas prise en compte, l'ensemble des résultats n'étant pas encore disponible)

Le nombre des infractions relevées par les forces de l'ordre reste en progression depuis 1987 avec, ces dernières années, un net ralentissement qui a conduit à une stagnation en 1994 ; l'année 1995 est à l'évidence marquée par une régression sensible (-7,2 %) du nombre des procès-verbaux dressés.

Après une période de baisse et une légère reprise en 1994 (+8,1 %), le nombre de contraventions au stationnement décroît nettement en 1995 (-11,5 %) : elles ne représentent plus que 42,9 % du nombre total des infractions (45,0 % en 1994 et 51,1 % en 1987).

L'évolution du nombre de délits constatés reste positive (+37,5 %) par rapport à 1987, mais s'il a régulièrement crû jusqu'en 1993, leur nombre commence à baisser en 1994 (-8,5 %) et continue dans ce sens en 1995 (-4,5 %).

Seuls les chiffres de 1996 permettront de savoir s'il s'agit là d'une tendance durable ou d'un phénomène conjoncturel (loi d'amnistie, mouvements sociaux...).

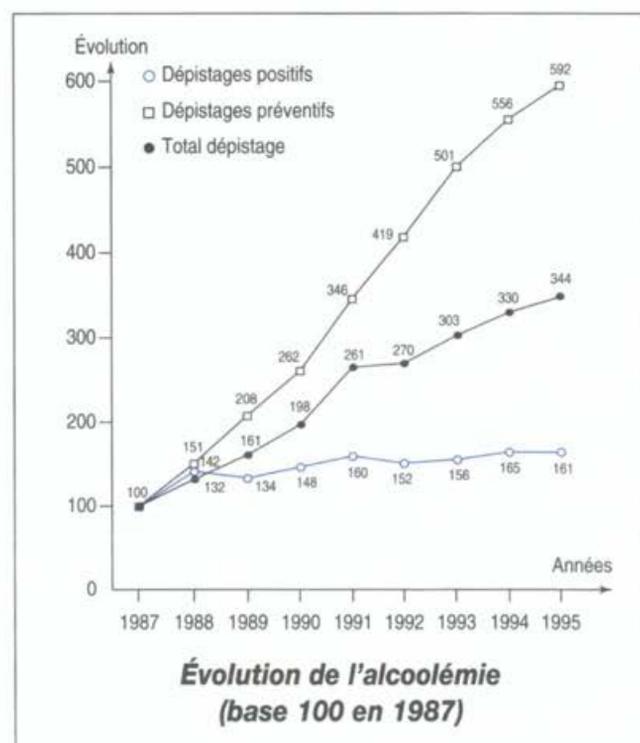
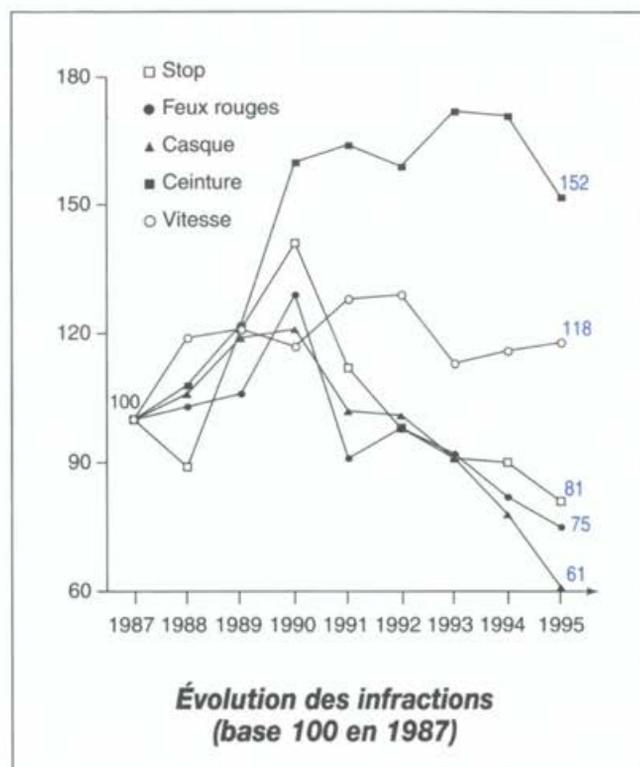
Pour la même période, le nombre d'heures de contrôle de la vitesse reste supérieur à celui de 1987. Jusqu'en 1994, l'évolution s'est faite par à-coups avec de légères variations, négative (-1 % en 1993) ou positive (+4,2 % en 1994) et on pouvait parler de stabilisation. En 1995, il décroît fortement (-11,6 % par rapport à 1994). Rappelons que l'instauration du plan Vigipirate a contraint les forces de l'ordre à se redéployer au détriment d'opérations de sécurité routière. Là encore, seuls les chiffres de 1996 pourront apporter une réponse.

La lutte contre l'alcoolémie excessive des conducteurs continue d'être une priorité. L'importante mobilisation des forces de Police et de Gendarmerie en est le témoignage : le nombre de dépistages pratiqués a été multiplié par 3,4. Cette évolution résulte surtout de l'augmentation des contrôles préventifs qui ont été multipliés par près de 6. Dans le même temps, le nombre de dépistage positifs a progressé de 61%.

Néanmoins, si par rapport à 1994 le nombre global des dépistages et celui des contrôles préventifs continuent de croître (respectivement +4,0 % et +6,6 %), celui du nombre de tests positifs décroît (-2,6 %), mettant en évidence un effet dissuasif : c'est dans ce type de contrôle que le taux de positivité est le plus faible.

En ce qui concerne les autres infractions, du moins les cinq principales parce que très accidentogènes, la tendance générale est à la baisse, sauf pour les infractions à la vitesse qui sont en légère hausse.

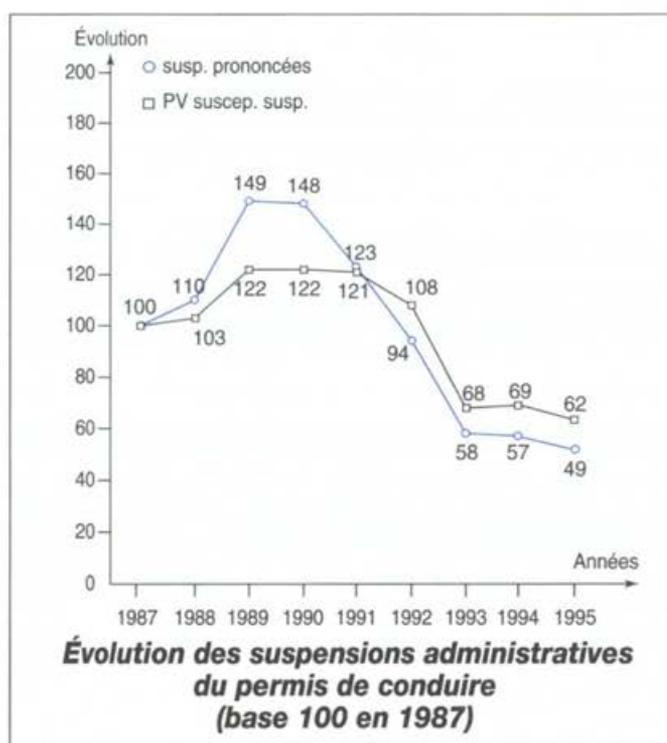
En règle générale, depuis 1987, le nombre d'infractions à la limitation de la vitesse est en hausse de 18,5 %. Après la forte baisse de 1993 (-13,0 %) la tendance à la reprise apparue en 1994 (+3,5 %) se confirme très modestement (+1,7 %). Ce ralentissement semble lié à la réduction du nombre d'heures de contrôle.



Les défauts de port de la ceinture de sécurité ont été globalement en hausse jusqu'en 1993 ; depuis, ils sont à la baisse : - 0,4 % en 1994, - 11,1 % en 1995. A l'inverse, les défauts de port du casque sont à la baisse. Depuis 1990, année de leur apogée, ils ne cessent de décroître d'un mouvement qui va en s'amplifiant : - 1,0 % en 1992, - 9,9 % en 1993, - 14,4 % en 1994 pour atteindre - 21,7 % en 1995.

Enfin, le nombre de procédures établies pour franchissement d'un feu rouge ou d'un panneau « stop » continuent de décroître et sont à leur plus bas niveau depuis 1987 : - 25,0 % pour les feux rouges et - 19,0 % pour les panneaux « stop ».

Depuis 1987, le nombre de procès-verbaux susceptibles d'entraîner une suspension du permis de conduire 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 transmis aux commissions a chuté de 42,9 % et celui des suspensions de 51,4 %. Les chiffres pour 1995 marquent une accélération de la baisse par rapport à ceux de 1994 (respectivement - 9,9 % et - 14,9 %). L'impact d'une circulaire du ministère de l'Intérieur 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. Par contre, l'amplification de la tendance est liée à la forfaitisation de certaines contraventions et à la réduction de l'activité des commissions de suspension, réduction qui devrait les conduire à disparaître.



ANNEXE

Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES DE LA VITESSE	
	Nombre	Évolution
1995	2 057 299	113
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
1995	20 172 624	110	8 653 856	93	240 085	131
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
1995	558 813	62	154 464	49
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
1995	8 426 940	344	6 557 921	592	126 547	161
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
1995	1 165 347	118	583 597	152	95 225	61
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
1995	208 432	75	88 089	81
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 cinq tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans l'étude « évolution des principales infractions de 1987 à 1995 » qui donne les chiffres, année par année, pour l'ensemble des services. Dans les tableaux ci-dessous, l'activité des forces de l'ordre est détaillée uniquement pour la Gendarmerie, la

Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité, les données pour la Préfecture de police de Paris et la 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 1996	1 829 844	191 937	138 751	2 160 532
	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
Nombre d'infractions relevées	Année 1996	736 779	209 033	157 102	1 102 914
	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

Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1996	405 923	112 919	39 934	558 776
	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

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1996	5 513 093	578 106	89 126	6 180 325
	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
Nombre de dépistages positifs	Année 1996	64 988	5 565	495	71 048
	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

(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 1996	93 244	164 420	32 098	289 762
	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
Nombre de dépistages positifs	Année 1996	7 112	9 970	547	17 629
	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

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1996	1 274 442	154 677	58 055	1 487 174
	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
Nombre de dépistages positifs	Année 1996	22 128	19 308	702	42 138
	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

En 1996, par rapport à 1995,

- le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité diminue légèrement (– 0,9 %) mais le nombre d'infractions constatées augmente (+ 2,0 %) ;
- le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité augmente de 3,5 % ;
- le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie prati-

qués diminue de 5,5 % et le nombre de dépistages positifs augmente de 4,6 %. Rappelons que le taux d'alcool toléré dans le sang est passé de 0,7 g/l de sang à 0,5 g/l en septembre 1995 ;

- les nombres de dépistages d'alcoolémie pratiqués et positifs en cas d'accidents, corporels ou matériels, diminuent respectivement de 4,7 % et 3,9 % ;
- les nombres de dépistages d'alcoolémie pratiqués et positifs en cas d'infractions diminuent respectivement de 3,9 % et 6,3 %.

Contrôles spécifiques

Au cours des neuf premiers mois de 1996, comparés aux neuf premiers mois de 1995, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles « spécifiques » évoluent de façon contrastée :

- la tendance à la baisse connue précédemment se confirme pour les défauts de port du casque (75 369 en 1995 et 71 960 en 1996, soit – 4,5 %), mais aussi pour

les franchissements de panneau « stop » (67 906 en 1995 et 65 000 en 1996, soit – 4,3 %) et les franchissements de feux rouges (156 295 en 1995 et 153 239 en 1996, soit – 2,0 %) ;

- en revanche, la tendance s'inverse pour les défauts de port de la ceinture de sécurité qui connaissent une légère reprise (456 099 en 1995 et 471 588 en 1996, soit + 3,4 %).

CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE, HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEURS EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 1994

Avant-propos

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

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission de l'infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire quand elle est devenue définitive, les données (définitives) disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 1994. Les données 1995 provisoires ne seront disponibles qu'au second trimestre 1997. Les données 1993 provisoires analysées dans le bilan annuel de 1994 ont été remplacées dans les tableaux d'évolution par les données définitives.

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

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

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

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

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

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

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

- conduite en état alcoolique + délit de fuite,
- homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,

– blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite.

L'approche « infraction » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire, une blessure involontaire.

L'approche « condamnation » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire, les blessures involontaires. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Le tableau 1 permet de visualiser ces deux types d'approches pour le domaine de la circulation routière.

L'étude des condamnations 1994 s'appuiera sur l'infraction principale sanctionnée et sur la peine principale prononcée.

Tableau 1 - Nombre de condamnations prononcées et d'infractions sanctionnées en 1987 et 1994 selon la nature de l'infraction (rang 1 : infraction citée en premier en cas de pluralité d'infractions)

	Nombre de condamnations (infractions uniques et de rang 1)		Nombre d'infractions sanctionnées dans les condamnations	
	1994	1987	1994	1987
DÉLITS	133 639	116 293	148 361	133 654
Circulation routière	121 387	97 620	135 218	113 619
• conduite en état alcoolique	101 274	75 252	103 461	78 216
• délit de fuite	9 340	12 105	11 671	15 246
• refus d'obtempérer	4 882	4 367	7 514	6 982
• refus de vérification de l'état alcoolique	1 269	1 239	3 561	4 720
• conduite malgré suspension de permis	3 693	3 510	6 603	5 729
• défaut de plaques ou usage de fausses plaques	463	658	1 690	1 933
• conduite sans permis (récidive)	343	330	476	535
• autres	123	159	242	258
Homicides involontaires	2 200	3 235	2 263	3 336
• par conducteur	1 695	2 452	1 740	2 515
• par conducteur en état alcoolique	505	783	523	821
Blessures involontaires	10 052	15 438	10 880	16 699
• par conducteur	5 163	8 970	5 396	9 413
• par conducteur en état alcoolique ITT < 3 mois	4 136	4 976	4 581	5 530
• par conducteur en état alcoolique ITT > 3 mois	753	1 492	903	1 756
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	45 511	67 753	64 599	89 016
Circulation routière	29 993	44 052	46 204	62 198
• défaut d'assurances	23 168	33 340	31 695	42 345
• conduite sans permis	6 292	9 327	13 939	18 321
• appareils perturbateurs d'instrument de police	163	859	164	993
• autres	370	526	406	539
Blessures involontaires	15 518	23 701	18 395	26 818
• par conducteur avec ITT < 3 mois	15 518	23 701	18 395	26 818

LES CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Avec 101 274 condamnations en 1994, la conduite en état alcoolique fait l'objet d'un nombre record de condamnations depuis 1984. En effet, après la forte progression observée jusqu'en 1989, le nombre de condamnations prononcées avait légèrement diminué jusqu'en 1992. A cette date, on observe à nouveau une importante augmentation de 7,7 %, suivie d'une relative stabilité en 1993. L'année 1994 présente une augmentation de 2,3 % par rapport aux chiffres définitifs de 1993, permettant ainsi

au nombre de condamnations de dépasser le chiffre des 100 000. La hausse atteint ainsi 124 % par rapport à 1984.

La conduite en état alcoolique est le contentieux sanctionné le plus fréquent dépassant largement le vol simple au niveau national. Il représente 25 % des condamnations prononcées pour délits en 1994, contre 16 % pour le vol simple. La prédominance de ce contentieux constitue la réponse pénale donnée par l'Institution judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la Police et la Gendarmerie depuis plusieurs années.

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

	Ensemble	Évolution (en %)		Dispense de peine	Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution
		par an	par rapport à 1984		nombre	dont sursis total		
1984	45 204			23	23 325	21 220	16 466	5 390
1985	50 988	+ 12,8	+ 12,8	19	27 881	25 315	16 276	6 812
1986	61 554	+ 20,7	+ 36,2	34	37 635	33 780	16 549	7 336
1987	75 252	+ 22,3	+ 66,5	19	53 743	47 317	13 533	7 957
1988	84 059	+ 11,7	+ 86,0	29	62 982	56 682	13 298	7 750
1989	95 304	+ 13,4	+ 110,8	23	75 497	68 541	11 585	8 199
1990	93 043	- 2,4	+ 105,8	28	75 490	68 212	9 699	7 826
1991	92 565	- 0,5	+ 104,8	48	74 958	67 684	8 775	8 784
1992	99 725	+ 7,7	+ 120,6	48	82 026	73 967	8 623	9 028
1993	98 980	- 0,7	+ 119,0	39	82 593	74 696	7 838	8 510
1994	101 274	+ 2,3	+ 124,0	89	71 563	64 501	14 719	14 903

Les condamnés

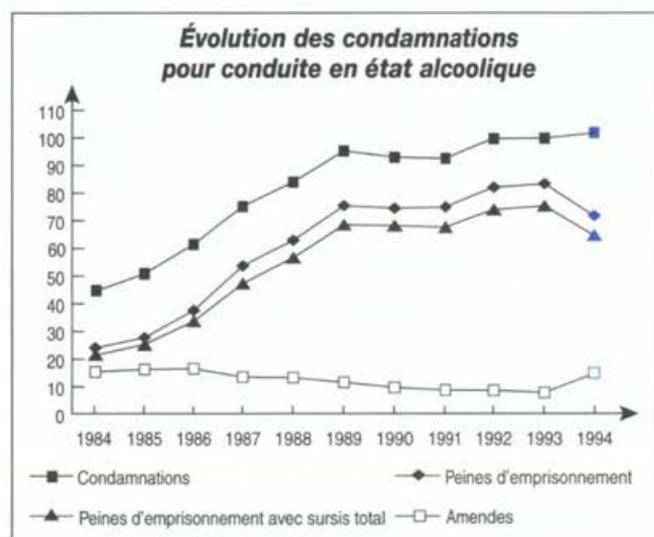
Les caractéristiques des auteurs sont sensiblement les mêmes qu'en 1993. Les hommes dominent très largement avec 95,2 % des condamnations en 1994. La part des femmes, bien qu'en augmentation constante depuis 1984, n'atteint pas 5 % (à titre de comparaison, elle est, en 1994, de 15 % dans les condamnations pour vols simples) – *tableau 3* –.

Les conducteurs dont la nationalité étrangère est connue, représentent 7,1 % des condamnés. Leur part relative est plus de deux fois inférieure à celle observée dans un contentieux comme le vol simple (16 %).

Tableau 3 - Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

	1994		1984	
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	101 274	100,0	45 204	100,0
Hommes	96 372	95,2	44 110	97,6
Femmes	4 902	4,8	1 094	2,4
Français	91 194	90,1		
Étrangers	7 223	7,1	(1)	
Non déclarés	2 857	2,8		
Mineurs	42	0,0	151	0,3
18-19 ans	2 024	2,0	1 875	4,1
20-24 ans	14 793	14,6	9 069	20,1
25-29 ans	15 875	15,7	8 303	18,4
30-39 ans	31 866	31,5	13 071	28,9
40-59 ans	33 138	32,7	11 647	25,8
60 ans et +	3 536	3,5	1 088	2,4

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



Le vieillissement sensible de la population constaté depuis 1984 se confirme en 1994. La part des 18-25 ans, en perte de 1,5 point par rapport à l'année précédente, représente un peu moins de 17 % des condamnés tandis qu'elle atteignait presque le quart de la population en 1984. Les 40 ans et plus ne cessent d'augmenter : 36 % en 1994 contre 34 % en 1993 et 28 % en 1984.

Les peines

En 1994, la peine d'emprisonnement reste la règle pour sanctionner l'alcool au volant. Elle est prononcée plus de sept fois sur dix en cas de conduite en état alcoolique. Le sursis total qui accompagne neuf fois sur dix ce type

de peine est dans près de 15 % des cas accompagné d'une mise à l'épreuve ou d'un T.I.G.

Les amendes et les mesures alternatives représentent chacune 15 % des peines prononcées en 1994.

La mise en perspective de la structure des peines depuis 1984 montre que l'année 1994 et l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal provoquent une inversion de tendance dans l'évolution des sanctions prononcées à l'encontre des conducteurs en état alcoolique – *tableau 2 et graphique* –.

En effet, l'augmentation continue depuis 1984 des peines d'emprisonnement s'interrompt en 1994 au profit des amendes et des mesures alternatives. Ces deux types de sanctions sont deux fois plus souvent prononcées en 1994 qu'en 1993. Leurs effectifs s'accroissent respectivement de 88 % et de 75 % par rapport à l'année précédente – *tableau 2* –.

En diminution de 13 % par rapport à 1993, le nombre de peines d'emprisonnement se situe en dessous de celui de 1988.

La part du sursis total est restée quant à elle identique : 90 % des condamnations à une peine d'emprisonnement sont accompagnées d'un sursis total.

Le sursis total **simple** reste de loin la modalité d'exécution du sursis total la plus fréquente avec 85,4 % des cas. Mais sa part décroît néanmoins au profit du sursis **avec mise à l'épreuve** (11 %) et du sursis avec **T.I.G.** qui atteint 3,6 %. Ces proportions n'étaient respectivement que de 6 % et de 2 % cinq ans auparavant.

Les emprisonnements fermes qui étaient prononcés dans environ 8 000 condamnations en 1992 et 1993, se rencontrent en 1994 dans un peu plus de 7 000 condamnations, soit une baisse d'un peu plus de 10 %.

En revanche, la durée moyenne de ces emprisonnements a un peu augmenté : elle est de 2,3 mois en 1994 contre 2 mois l'année précédente.

En effet, la part des très courtes peines (moins d'un mois) baisse légèrement au profit de peines plus longues (supérieures à trois mois).

Globalement, en 1994, près de sept emprisonnements fermes sur dix sont inférieurs à trois mois, soit un peu moins qu'en 1993.

Le recours accru à la peine d'amende peut s'expliquer par les mesures restrictives du nouveau Code pénal quant au prononcé des emprisonnements avec sursis (art. 734-1 du CPP). L'augmentation du nombre des amendes s'accompagne d'une diminution de leur montant moyen : 2 081 francs en 1994 contre 2 200 francs en 1993.

Le nombre de peines de substitution qui se situaient depuis 1986 autour de 8 000 atteint près de 15 000 en 1994, du fait des nouvelles possibilités ouvertes aux juges de prononcer des peines complémentaires à titre principal (art. 131-6 du nouveau Code pénal).

Sept peines sur dix sont des suspensions de permis de conduire. Les T.I.G. sont prononcés dans 12,6 % des cas, suivis des interdictions du permis de conduire dans 9,4 % et des jours amendes dans 5,7 %.

Tableau 4 - Conduite en état alcoolique : structure des peines principales

1994	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	101 274	89	71 563	64 501	14 719	14 903
%	100	0	71	90	15	15
Infraction unique	89 516	86	61 791	57 713	14 045	13 594
%	100	0	69	93	16	15
Infractions multiples	11 758	3	9 772	6 788	674	1 309
%	100	0	83	69	6	11

Tableau 5 - Conduite en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1994	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	7 062	1 229	3 708	1 477	530	118	2,3
%	100	17	53	21	8	2	
Infraction unique	4 078	959	2 378	582	133	26	1,7
%	100	24	58	14	3	1	
Infractions multiples	2 984	270	1 330	895	397	92	3,1
%	100	9	45	30	13	3	

Infraction unique - Infractions multiples

La structure et la durée des peines prononcées varient selon que l'infraction sanctionnée est unique ou associée à d'autres infractions. Dans le cas de la conduite en état alcoolique, plus de 88 % des condamnations sanctionnent cette seule infraction.

La pluralité d'infractions provoque un alourdissement de la sanction prononcée. En effet, dans ce cas huit peines sur dix sont des emprisonnements (contre sept sur dix), accompagnés seulement près de sept fois sur dix de sursis total (au lieu de neuf fois sur dix) – *tableaux 4 et 5* –. Cet alourdissement des peines se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus que 6 % des peines prononcées à titre principal (au lieu de 16 % pour les infractions uniques).

Cette plus grande sévérité se lit également dans la durée moyenne ferme d'emprisonnement qui atteint 3,1 mois contre 1,7 mois quand la condamnation ne sanctionne qu'une seule infraction.

Les peines inférieures à un mois d'emprisonnement ferme sont près de trois fois moins fréquentes en cas d'infractions multiples, tandis que la tranche 6 mois à moins d'un an représente, dans ce dernier cas, 13 % au lieu de 3 % dans le cas contraire.

La durée des procédures

La durée moyenne des procédures pour conduite en état alcoolique diminue encore en 1994 pour s'établir à 3,6 mois contre 4 mois en 1993. Depuis 1984 la durée des procédures s'est nettement raccourcie puisqu'elle était alors légèrement supérieure à 9 mois.

HOMICIDES ET BLESSURES

INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR

EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires

Depuis 1993, après trois années de relative stabilité, le nombre de condamnations pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique est en baisse : – 7 % en 1993 et – 11 % en 1994 – *tableau 6* –.

Les juges ont prononcé, en 1994, 505 condamnations ce qui constitue le chiffre le plus faible enregistré sur la période.

A titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont près de quatre fois plus nombreuses. Elles ont diminué de 14 % depuis 1984 tandis que celles pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique sont en baisse de 24 % sur la même période.

Les peines et les mesures

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

Depuis 1984, on assiste à une aggravation des peines prononcées à l'encontre des conducteurs en état alcoolique ayant provoqué un accident mortel. Les juges prononcent plus souvent des peines d'emprisonnement

Tableau 6 - Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : les condamnations et les peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	665	0	560	84,2	406	72,5	72	10,8	33	5,0
1985	632	0	552	87,3	413	74,8	54	8,5	26	4,1
1986	664	0	595	89,6	420	70,6	43	6,5	26	3,9
1987	783	1	725	92,6	406	56,0	33	4,2	24	3,1
1988	685	1	656	95,8	348	53,0	14	2,0	14	2,0
1989	714	0	687	96,2	365	53,1	10	1,4	17	2,4
1990	607	0	591	97,4	317	53,6	4	0,7	12	2,0
1991	597	0	578	96,8	288	49,8	3	0,5	16	2,7
1992	608	0	588	96,7	273	46,4	6	1,0	14	2,3
1993	568	0	549	96,7	274	49,9	2	0,4	17	3,0
1994	505	0	486	96,2	233	47,9	4	0,8	15	3,0

(96 % en 1994 contre 84 % en 1984) et, surtout, la part du sursis total dans ces peines ne cesse de décroître au profit de l'emprisonnement ferme. Ainsi, en 1984, 28 % des emprisonnements comportaient une partie ferme, ils sont plus de la moitié en 1994 à présenter cette caractéristique – tableau 6 –.

La durée moyenne des emprisonnements fermes s'établit, en 1994, à 7,8 mois soit une légère hausse par rapport à 1993 (7,4 mois). Les peines fermes ayant une durée supérieure au minimum encouru de 6 mois sont plus nombreuses en 1994 qu'en 1993, 57 % contre 52 %.

Les homicides involontaires non aggravés par l'état alcoolique (2 119 condamnations en 1994) sont aussi plus sévèrement sanctionnés qu'en 1984 : les peines d'emprisonnement, presque toujours accompagnées du sursis total, concernent plus de trois cas sur quatre contre moins de deux sur quatre en 1984.

Si l'homicide involontaire est associé à d'autres infractions la sanction est plus lourde : les emprisonnements fermes sont plus fréquents (58 % contre 48 %), la durée moyenne de l'emprisonnement ferme est de 9,5 mois contre 6,2 mois en cas d'infraction unique – tableaux 7 et 8 –.

Tableau 7 - Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1994	Ensemble	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
		nombre	dont sursis total		
Ensemble	505	486	233	4	15
%	100	96	48	2	3
Infraction unique	286	276	144	3	7
%	100	97	52	1	2
Infractions multiples	219	210	89	1	8
%	100	96	42	0	4

Tableau 8 - Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1994	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	253	1	53	55	79	65	7,8
%	100	0	21	22	31	26	
Infraction unique	132	1	34	35	38	24	6,2
%	100	1	26	27	29	18	
Infractions multiples	121	0	19	20	41	41	9,5
%	100	0	16	17	34	34	

Les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique connaissent une forte diminution en 1994 (- 7 % par rapport à 1993). Avec moins de 5 000 condamnations, 1994 présente l'effectif le plus faible enregistré depuis 1984 – *tableau 9* –.

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans l'état alcoolique suivent la même trajectoire et continuent de baisser pour atteindre, en 1994, 5 163 délits et 15 518 contraventions de 5^e classe.

Tableau 9 - Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : condamnations et peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	5 607	0	3 416	60,9	3 152	92,3	1 770	31,6	421	7,5
1985	5 651	0	3 667	64,9	3 344	91,2	1 483	26,2	498	8,8
1986	6 010	0	4 032	67,1	3 703	91,8	1 443	24,0	532	8,9
1987	6 468	0	5 016	77,6	4 421	88,1	947	14,6	504	7,8
1988	5 999	0	4 913	81,9	4 410	89,8	661	11,0	425	7,1
1989	6 345	0	5 519	87,0	4 940	89,5	419	6,6	406	6,4
1990	5 766	1	5 137	89,1	4 633	90,2	301	5,2	327	5,7
1991	5 613	2	5 042	89,8	4 510	89,4	244	4,3	325	5,8
1992	5 858	0	5 373	91,7	4 693	87,3	178	3,0	307	5,2
1993	5 234	0	4 759	90,9	4 225	88,8	209	4,0	266	5,1
1994	4 889	1	4 137	84,6	3 695	89,3	318	6,5	433	8,9

Les peines et les mesures

Les juges prononcent des peines d'emprisonnement dans 85 % des condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. Neuf fois sur dix elles sont accompagnées de sursis total – *tableaux 10 et 11* –.

L'augmentation continue du recours à la peine d'emprisonnement de 1984 à 1993 (91 % en 1993 contre 61 % en 1984) s'interrompt en 1994 comme pour les conduites en état alcoolique. L'entrée en vigueur du nouveau Code pénal semble être à l'origine de la diminution de ce type de peine (- 13 %) au profit des amendes et des mesures de substitution (respectivement + 48 % et + 63 %).

La présence de plusieurs infractions dans la condamnation aggrave la peine, le sursis total est nettement moins cité : 73 % contre 93 % dans le cas contraire.

La durée moyenne des emprisonnements fermes s'est allongée, elle est de 3,2 mois contre 2,8 mois en 1993. Cette durée moyenne tombe à 2,5 mois quand l'infraction est unique et atteint 4,2 mois quand il y en a plusieurs.

La durée des procédures

La durée de la procédure diffère suivant la gravité de l'atteinte : en 1994, elle est de 8,9 mois si l'interruption de travail est inférieure ou égale à 3 mois et de 12,6 mois dans le cas contraire.

Pour l'ensemble des blessures involontaires (toutes gravités confondues), les délais ont diminué de deux mois depuis 1984, 11,5 mois contre 9,5 mois en 1994.

La procédure dure près d'un an en moyenne si l'homicide involontaire est constaté.

Tableau 10 - Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1994	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution	Mesures éducatives
			nombre	dont sursis total			
Ensemble	4 889	1	4 137	3 695	318	431	2
%	100	0	85	89	7	9	0
Infraction unique	4 065	0	3 399	3 154	289	377	0
%	100	0	84	93	7	9	0
Infractions multiples	824	0	738	541	29	54	2
%	100	0	90	73	4	7	0

Tableau 11 - Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1994	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	
Ensemble	442	30	221	105	65	21	3,2
%	100	7	50	24	15	5	
Infraction unique	245	25	135	58	20	7	2,5
%	100	10	55	24	8	3	
Infractions multiples	197	5	86	47	45	14	4,2
%	100	3	44	24	23	7	

DÉLITS DE FUITE

Les délits de fuite sanctionnés à titre principal présentent une évolution contrastée depuis 1987. Le volume de ce contentieux s'établit en 1994 à 9 340 condamnations, soit une diminution de 4 % par rapport à 1993 – *tableau 12* –.

Les peines et les mesures

Comme pour les contentieux précédents, on assiste en 1994, à une diminution des peines d'emprisonnement au profit exclusif pour les délits de fuite des peines de substitution qui représentent désormais 29 % des sanctions prononcées.

Le délit de fuite est un comportement aggravant quand il est associé à d'autres infractions. Dans trois condamnations sur dix, le délit de fuite est associé à d'autres infractions. Cette situation entraîne un comportement plus répressif des juges : sept peines sur dix sont des emprisonnements dont 71 % avec sursis total. Les amendes ne représentent plus que 8 % des peines prononcées – *tableau 13* –.

Quand le délit de fuite est la seule infraction de la condamnation quatre peines sur dix sont des emprisonnements et le sursis total accompagne 81 % de ces peines. Les mesures de substitution représentent un tiers des décisions prononcées.

Tableau 12 - Délits de fuite : condamnations et peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	9 208	67	2 942	32,0	2 245	76,3	4 835	52,5	1 364	14,8
1985	9 384	83	3 113	33,2	2 342	75,2	4 349	46,3	1 839	19,6
1986	10 778	72	3 753	34,8	2 765	73,7	4 986	46,3	1 967	18,3
1987	12 105	102	5 102	42,1	3 581	70,2	4 497	37,1	2 404	19,9
1988	10 434	117	4 440	42,6	3 441	77,5	3 894	37,3	1 983	19,0
1989	11 087	126	5 141	46,4	4 272	83,1	3 706	33,4	2 114	19,1
1990	10 264	93	4 995	48,7	4 125	82,6	3 012	29,3	2 164	21,1
1991	9 454	95	4 854	51,3	3 909	80,5	2 229	23,6	2 276	24,1
1992	10 317	116	5 680	55,1	4 474	78,8	2 093	20,3	2 428	23,5
1993	9 769	112	5 691	58,3	4 583	80,5	1 884	19,3	2 082	21,3
1994	9 340	112	4 699	50,3	3 622	77,1	1 817	19,5	2 712	29,0

Tableau 13 - Délits de fuite : structure des peines principales

1994	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	9 340	112	4 699	3 622	1 817	2 712
%	100	1	50	77	19	29
Infraction unique	6 537	97	2 713	2 208	1 597	2 130
%	100	1	42	81	24	33
Infractions multiples	2 803	15	1 986	1 414	220	582
%	100	1	71	71	8	21

3

**L'ANALYSE
DES ACCIDENTS CORPORELS**

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	Année 1996	987	4 769	15 020	19 789	4,75
	Année 1995	1 027	5 507	15 690	21 197	4,62
	Différence	- 40	- 738	- 670	- 1 408	+ 0,13
	Évolution	- 3,9 %	- 13,4 %	- 4,3 %	- 6,6 %	
Cyclistes	Année 1996	300	1 643	5 128	6 771	4,24
	Année 1995	374	1 881	5 800	7 681	4,64
	Différence	- 74	- 238	- 672	- 910	- 0,40
	Évolution	- 19,8 %	- 12,7 %	- 11,6 %	- 11,8 %	
Cyclomotoristes	Année 1996	478	4 597	15 559	20 156	2,32
	Année 1995	471	4 956	16 531	21 487	2,15
	Différence	+ 7	- 359	- 972	- 1 331	+ 0,17
	Évolution	+ 1,5 %	- 7,2 %	- 5,9 %	- 6,2 %	
Motocyclistes	Année 1996	741	4 299	12 057	16 356	4,33
	Année 1995	780	4 524	12 724	17 248	4,33
	Différence	- 39	- 225	- 667	- 892	0,00
	Évolution	- 5,0 %	- 5,0 %	- 5,2 %	- 5,2 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 1996	5 240	19 691	80 590	100 281	4,97
	Année 1995	5 389	20 946	85 344	106 290	4,83
	Différence	- 149	- 1 255	- 4 754	- 6 009	+ 0,14
	Évolution	- 2,8 %	- 6,0 %	- 5,6 %	- 5,7 %	
Usagers de poids lourds	Année 1996	113	357	1 376	1 733	6,12
	Année 1995	128	406	1 418	1 824	6,56
	Différence	- 15	- 49	- 42	- 91	- 0,44
	Évolution	- 11,7 %	- 12,1 %	- 3,0 %	- 5,0 %	
Autres usagers *	Année 1996	221	848	4 183	5 031	4,21
	Année 1995	243	1 037	4 639	5 676	4,11
	Différence	- 22	- 189	- 456	- 645	+ 0,10
	Évolution	- 9,1 %	- 18,2 %	- 9,8 %	- 11,4 %	
Ensemble	Année 1996	8 080	36 204	133 913	170 117	4,53
	Année 1995	8 412	39 257	142 146	181 403	4,43
	Différence	- 332	- 3 053	- 8 233	- 11 286	+ 0,10
	Évolution	- 3,9 %	- 7,8 %	- 5,8 %	- 6,2 %	

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

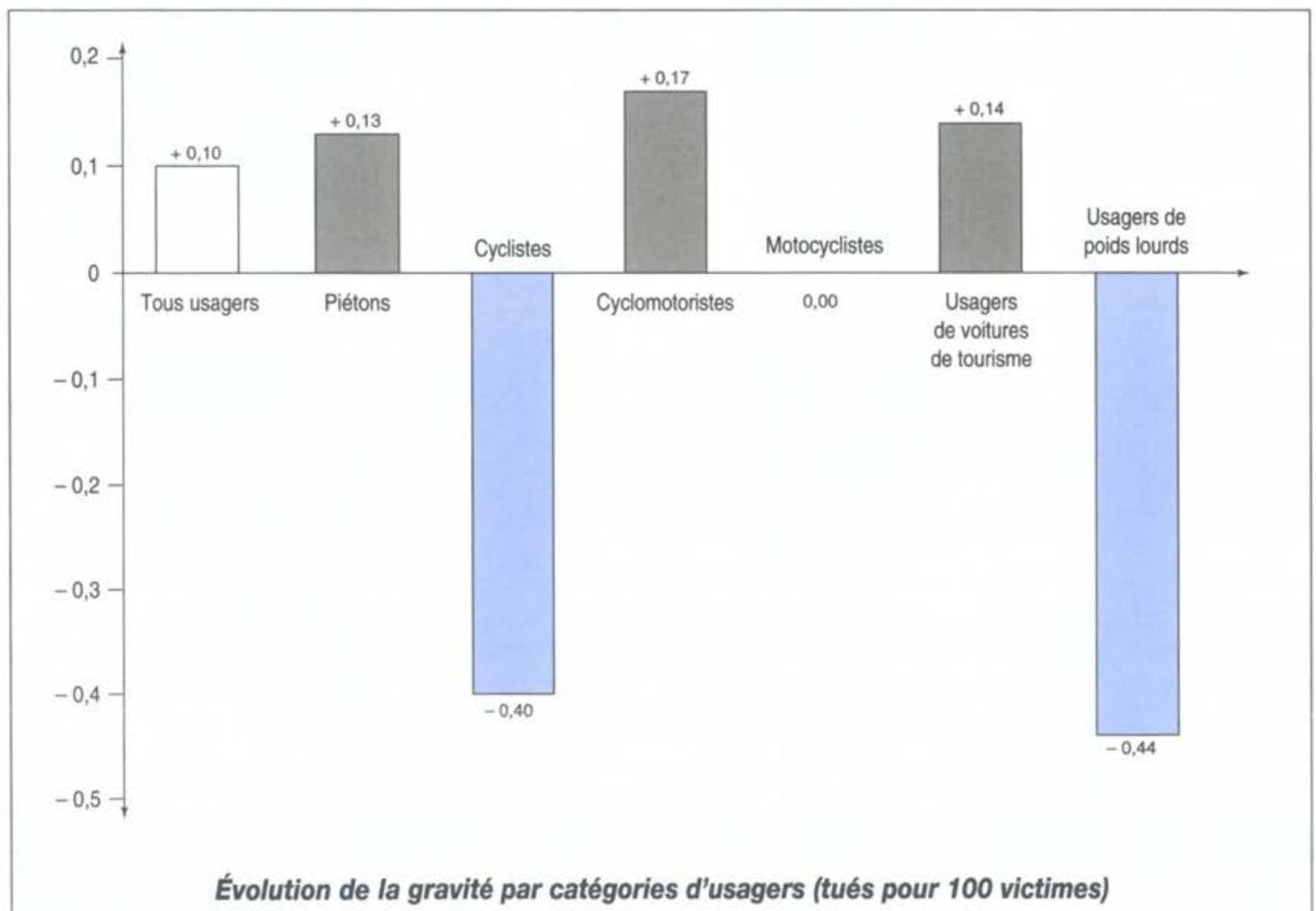
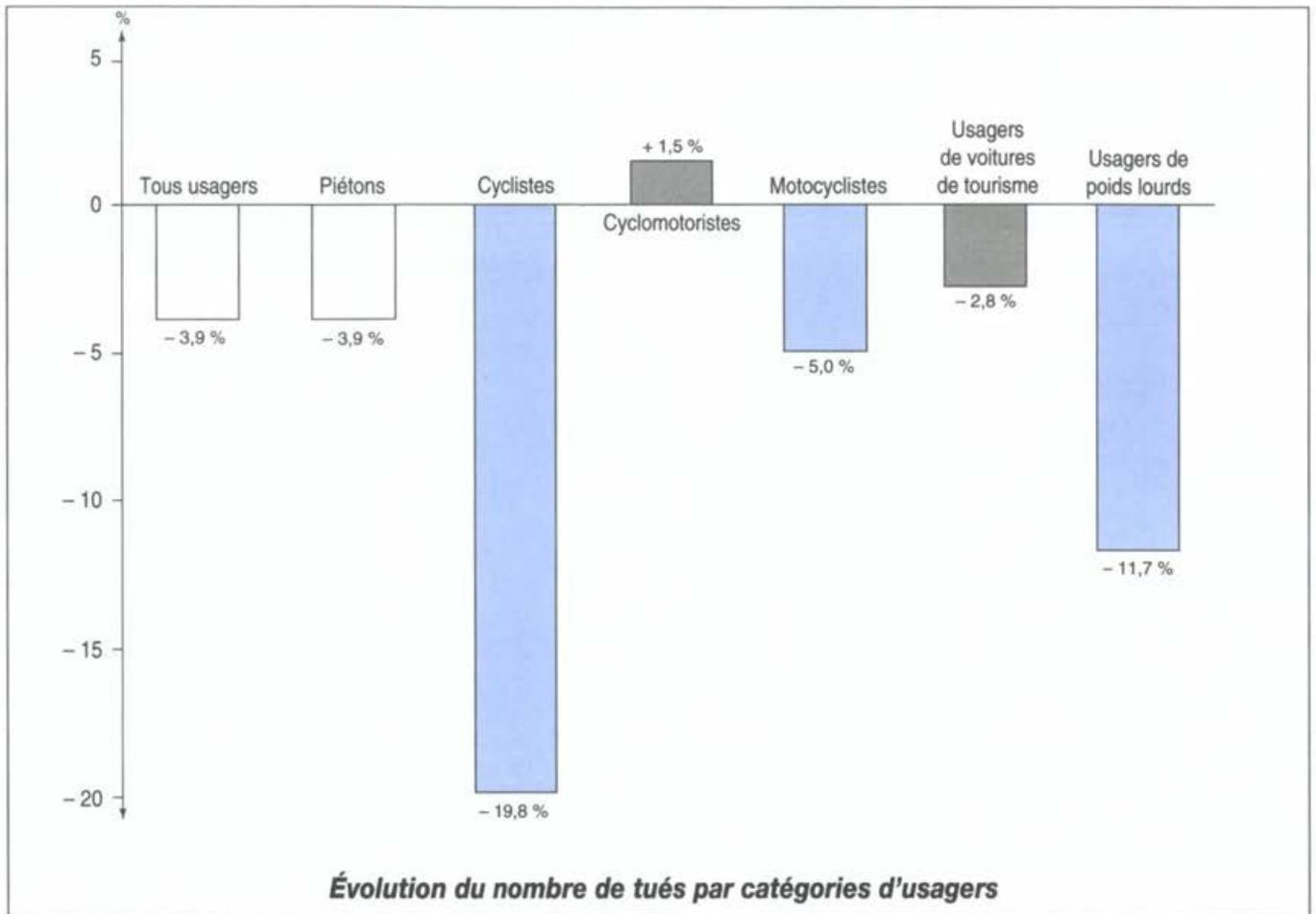
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Poids lourd	Année 1996	1 097	2 415	6 308	8 723	11,17
	Année 1995	1 276	2 645	6 741	9 386	11,97
	Différence	- 179	- 230	- 433	- 663	- 0,80
	Évolution	- 14,0 %	- 8,7 %	- 6,4 %	- 7,1 %	

En 1996, par rapport à 1995 :

- le nombre de tués diminue pour la plupart des catégories d'usagers, de - 2,8 % pour les automobilistes à - 19,8 % pour les cyclistes, sauf pour les cyclomotoristes (+ 1,5 %) ;
- le nombre de blessés diminue pour l'ensemble des catégories, généralement de l'ordre de 5 à 6 %, et particulièrement pour les cyclistes (- 11,8 %) et les usagers de véhicules utilitaires (- 11,4 %) ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour les cyclistes (- 0,40 point), les usa-

gers de poids lourds (- 0,44 point), reste stable pour les motocyclistes et augmente pour les autres catégories : de 0,10 point pour les usagers de véhicules utilitaires à 0,17 point pour les cyclomotoristes ;

- dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une forte diminution des nombres de tués (- 14,0 %), de blessés graves (- 8,7 %) et de blessés légers (- 6,4 %) mais aussi à une diminution de la gravité de ces accidents (- 0,80 point).



ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGES

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans *	Année 1996	364	2 770	11 990	14 760	2,41
	Année 1995	391	3 085	13 042	16 127	2,37
	Différence	- 27	- 315	- 1 052	- 1 367	+ 0,04
	Évolution	- 6,9 %	- 10,2 %	- 8,1 %	- 8,5 %	
15-24 ans	Année 1996	1 967	11 092	41 198	52 290	3,63
	Année 1995	2 137	12 290	44 896	57 186	3,60
	Différence	- 170	- 1 198	- 3 698	- 4 896	+ 0,03
	Évolution	- 8,0 %	- 9,7 %	- 8,2 %	- 8,6 %	
25-44 ans	Année 1996	2 718	12 215	48 622	60 837	4,28
	Année 1995	2 866	13 162	50 888	64 050	4,28
	Différence	- 148	- 947	- 2 266	- 3 213	0,00
	Évolution	- 5,2 %	- 7,2 %	- 4,5 %	- 5,0 %	
45-64 ans	Année 1996	1 529	5 975	21 703	27 678	5,24
	Année 1995	1 570	6 320	22 505	28 825	5,17
	Différence	- 41	- 345	- 802	- 1 147	+ 0,07
	Évolution	- 2,6 %	- 5,5 %	- 3,6 %	- 4,0 %	
65 ans et plus	Année 1996	1 493	4 030	10 032	14 062	9,60
	Année 1995	1 440	4 292	10 392	14 684	8,93
	Différence	+ 53	- 262	- 360	- 622	+ 0,67
	Évolution	+ 3,7 %	- 6,1 %	- 3,5 %	- 4,2 %	
Âge indéterminé	Année 1996	9	122	368	490	1,80
	Année 1995	8	108	423	531	1,48
	Différence	+ 1	+ 14	- 5	- 41	+ 0,32
		NS	+ 13,0 %	- 13,0 %	- 7,7 %	
Ensemble	Année 1996	8 080	36 204	133 913	170 117	4,53
	Année 1995	8 412	39 257	142 246	181 403	4,43
	Différence	- 332	- 3 053	- 8 233	- 11 286	+ 0,10
	Évolution	- 3,9 %	- 7,8 %	- 5,8 %	- 6,2 %	

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

NS : non significatif.

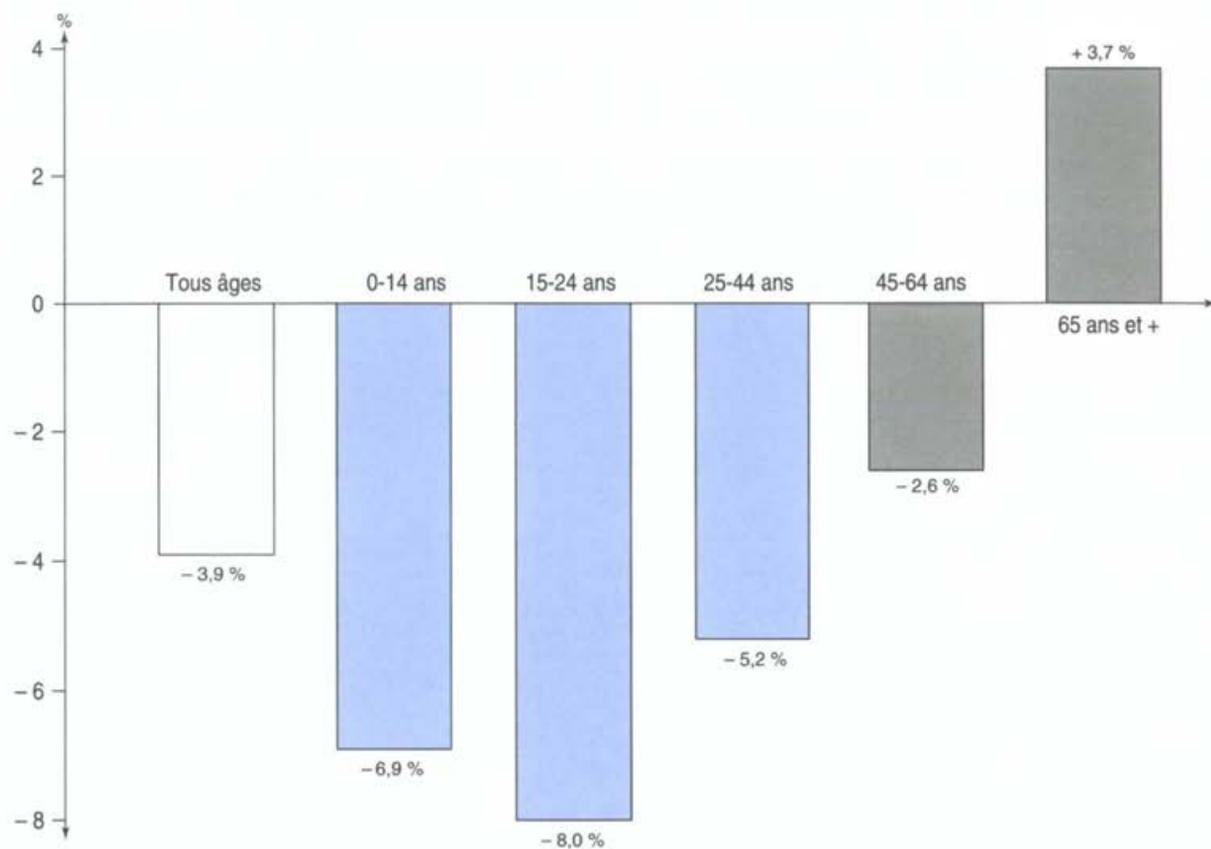
En 1996, par rapport à 1995 :

– le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge, de - 2,6 % pour la classe des 45-64 ans à - 8,0 % pour la classe des 15-24 ans, mais augmente pour les personnes âgées de 65 ans et plus (+ 3,7 %) ;

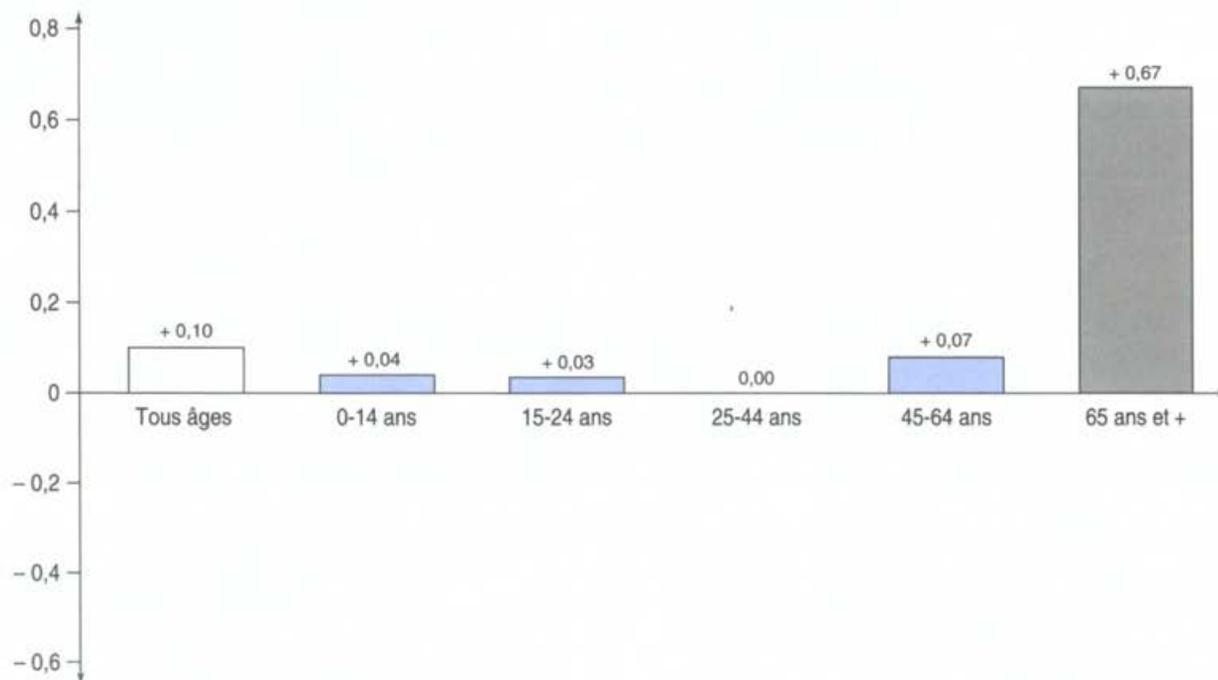
– le nombre de blessés, en diminution en moyenne de 6,2 %, diminue plus faiblement pour les plus de 25 ans

(de - 4,0 % pour les 45-64 ans à - 5,0 % pour les 25-44 ans) et plus fortement pour les moins de 25 ans (- 8,5 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), globalement en augmentation de 0,10 point, reste stable pour les 25-44 ans, s'élève légèrement pour les moins de 25 ans et la classe des 45-64 ans mais très fortement pour la classe des 65 ans et plus.



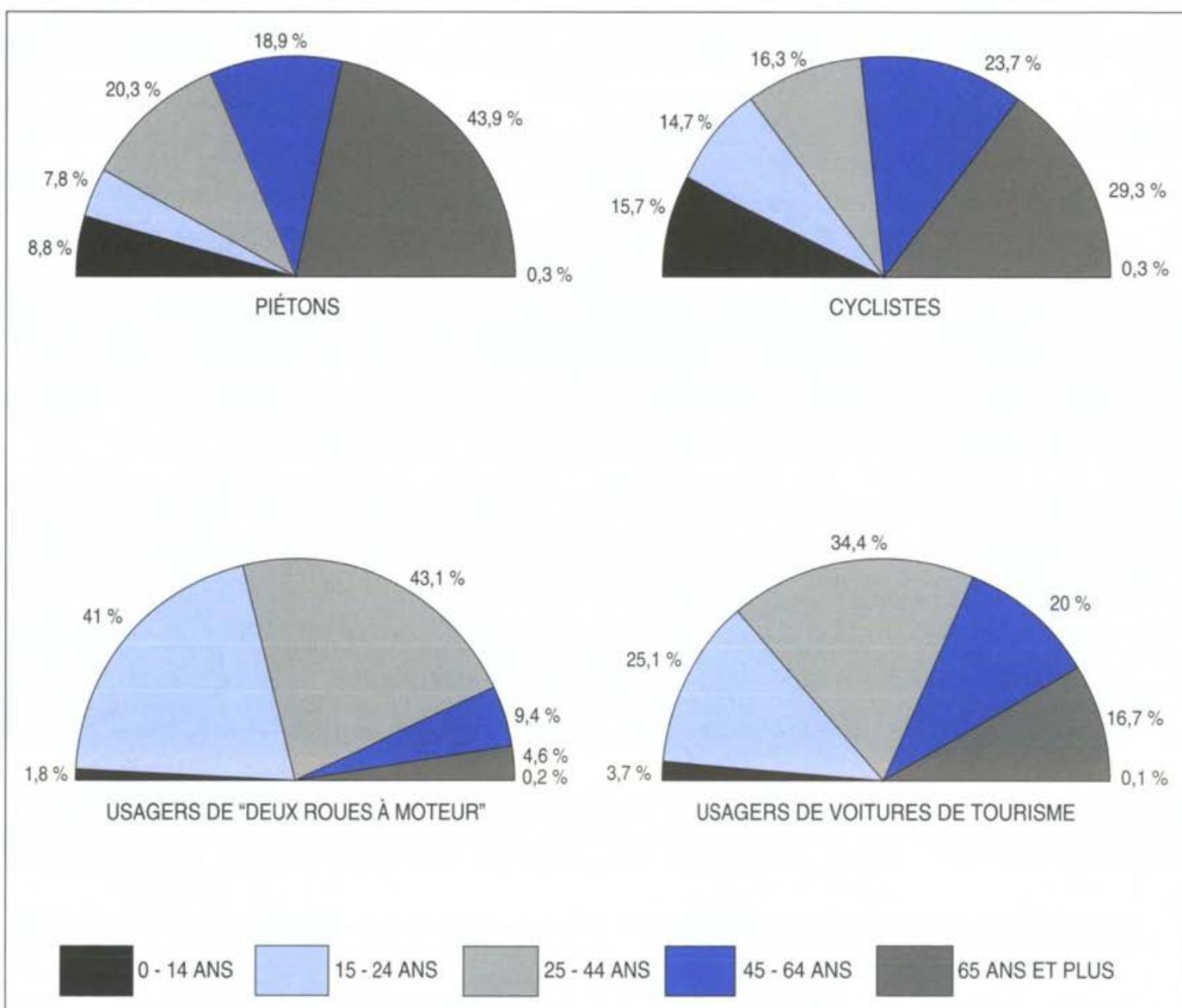
Évolution du nombre de tués par classes d'âges



Évolution de la gravité par classes d'âges (tués pour 100 victimes)

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGES ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1996

CLASSES D'ÂGES	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE « DEUX ROUES À MOTEUR »		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	87	8,8	47	15,7	22	1,8	196	3,7
15-24 ans	77	7,8	44	14,7	500	41,0	1 315	25,1
25-44 ans	200	20,3	49	16,3	525	43,1	1 801	34,4
45-64 ans	187	18,9	71	23,7	114	9,4	1 048	20,0
65 ans et plus	433	43,9	88	29,3	56	4,6	877	16,7
Age indéterminé	3	0,3	1	0,3	2	0,2	3	0,1
Ensemble	987	100,0	300	100,0	1 219	100,0	5 240	100,0



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 (43,9 %). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (41,0 %) ainsi que pour les

25-44 ans (43,1 %) mais, il est vrai, avec une population plus importante. La forte représentation de ces deux classes d'âges se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (25,1 % et 34,4 %). 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)
Ensemble des autoroutes	Année 1996	5 255	429	1 332	6 480	7 812	8,16
	Année 1995	5 254	440	1 521	6 725	8 246	8,37
	Différence	+ 1	- 11	- 189	- 245	- 434	- 0,21
	Évolution	+ 0,0 %	- 2,5 %	- 12,4 %	- 3,6 %	- 5,3 %	
<i>Dont autoroutes de liaison</i>	Année 1996	2 220	290	1 030	2 478	3 508	13,06
	Année 1995	2 161	293	1 169	2 452	3 621	13,56
	Différence	+ 59	- 3	- 139	+ 26	- 113	- 0,50
	Évolution	+ 2,7 %	- 1,0 %	- 11,9 %	+ 1,1 %	- 3,1 %	
<i>Dont autoroutes de dégagement</i>	Année 1996	3 035	139	302	4 002	4 304	4,58
	Année 1995	3 093	147	352	4 273	4 625	4,75
	Différence	- 58	- 8	- 50	- 271	- 321	- 0,17
	Évolution	- 1,9 %	- 5,4 %	- 14,2 %	- 6,3 %	- 6,9 %	
Routes nationales	Année 1996	21 025	2 299	7 774	23 688	31 462	10,93
	Année 1995	22 249	2 411	8 251	25 284	33 535	10,84
	Différence	- 1 224	- 112	- 477	- 1 596	- 2 073	+ 0,09
	Évolution	- 5,5 %	- 4,6 %	- 5,8 %	- 6,3 %	- 6,2 %	
Routes départementales	Année 1996	42 172	4 136	17 474	42 080	59 554	9,81
	Année 1995	44 407	4 175	18 669	44 491	63 160	9,40
	Différence	- 2 235	- 39	- 1 195	- 2 411	- 3 606	+ 0,41
	Évolution	- 5,0 %	- 0,9 %	- 6,4 %	- 5,4 %	- 5,7 %	
Voiries communales et autres voies	Année 1996	56 954	1 216	9 624	61 665	71 289	2,14
	Année 1995	61 039	1 386	10 816	65 646	76 462	2,27
	Différence	- 4 085	- 170	- 1 192	- 3 981	- 5 173	- 0,13
	Évolution	- 6,7 %	- 12,3 %	- 11,0 %	- 6,1 %	- 6,8 %	
Ensemble	Année 1996	125 406	8 080	36 204	133 913	170 117	6,44
	Année 1995	132 949	8 412	39 257	142 146	181 403	6,33
	Différence	- 7 543	- 332	- 3 053	- 8 233	- 11 286	+ 0,11
	Évolution	- 5,7 %	- 3,9 %	- 7,8 %	- 5,8 %	- 6,2 %	

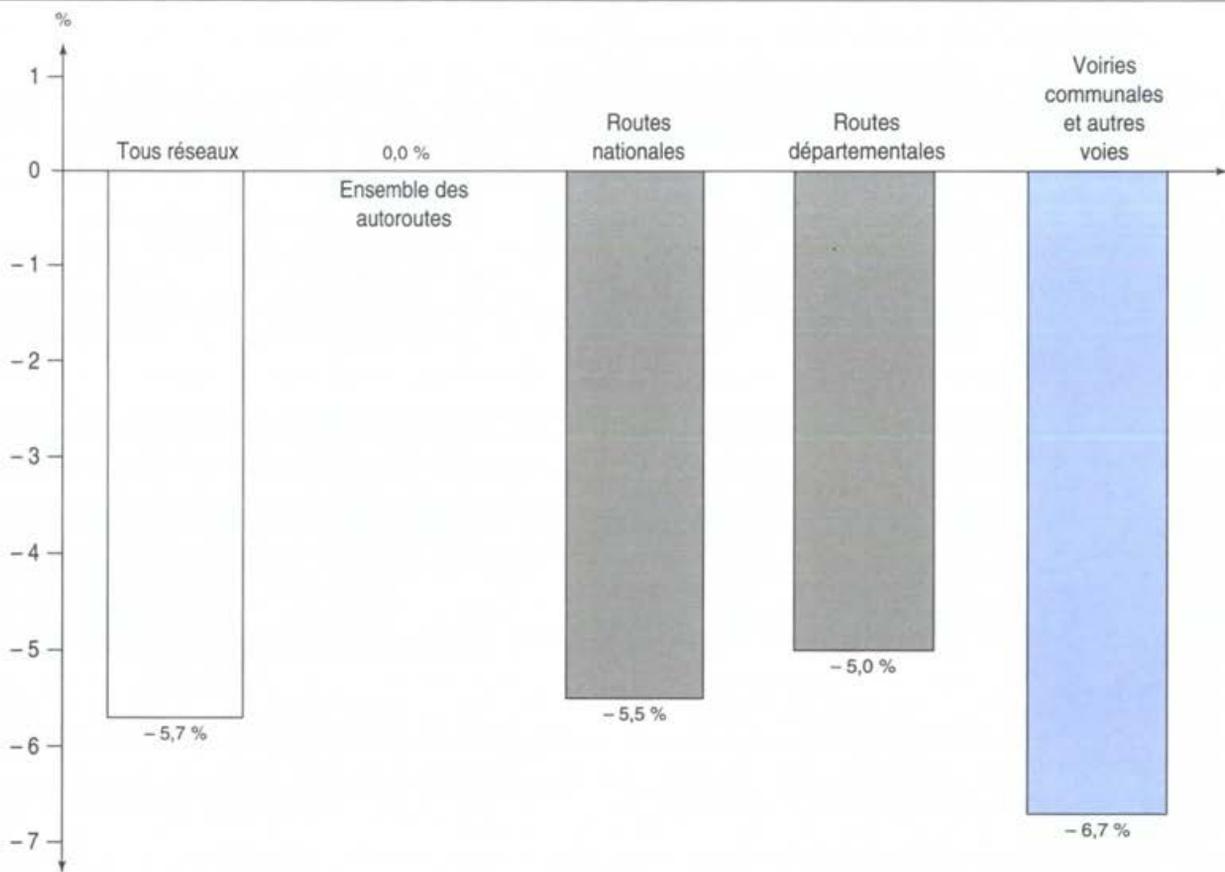
En 1996, par rapport à 1995 :

– le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux, de - 1,9 % sur les autoroutes de dégagement à - 6,7 % sur les voies communales mais augmente sur les autoroutes de liaison (+ 2,7 %) ;

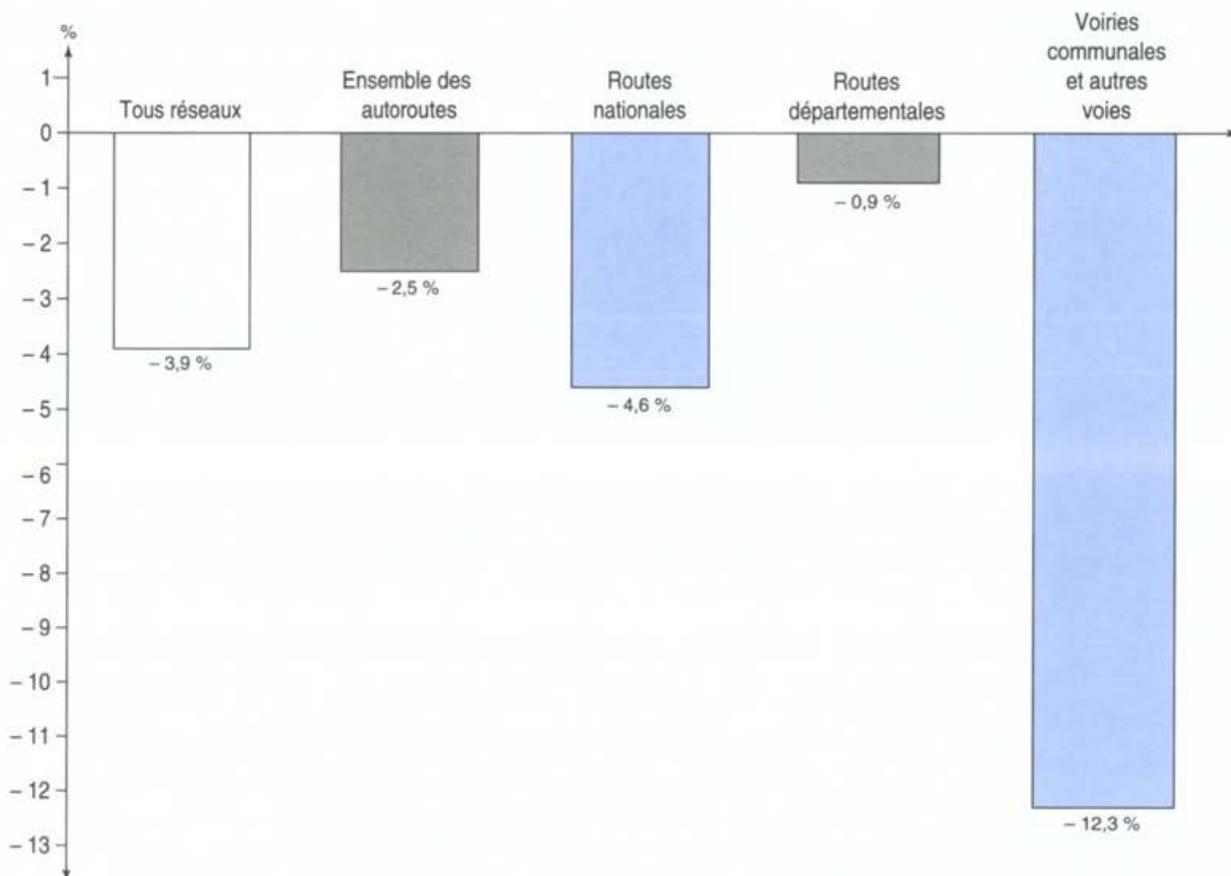
– si le nombre de tués diminue en moyenne de 3,9 %, il ne baisse que faiblement sur les routes départementales (- 0,9 %) ainsi que sur les autoroutes de liaison (- 1,0 %) mais très fortement sur les voies communales (- 12,3 %) ;

– le nombre de blessés, en moyenne en baisse de 6,2 %, diminue légèrement plus faiblement sur les routes départementales (- 5,7 %) et de façon plus sensible sur les autoroutes de liaison (- 3,1 %) ;

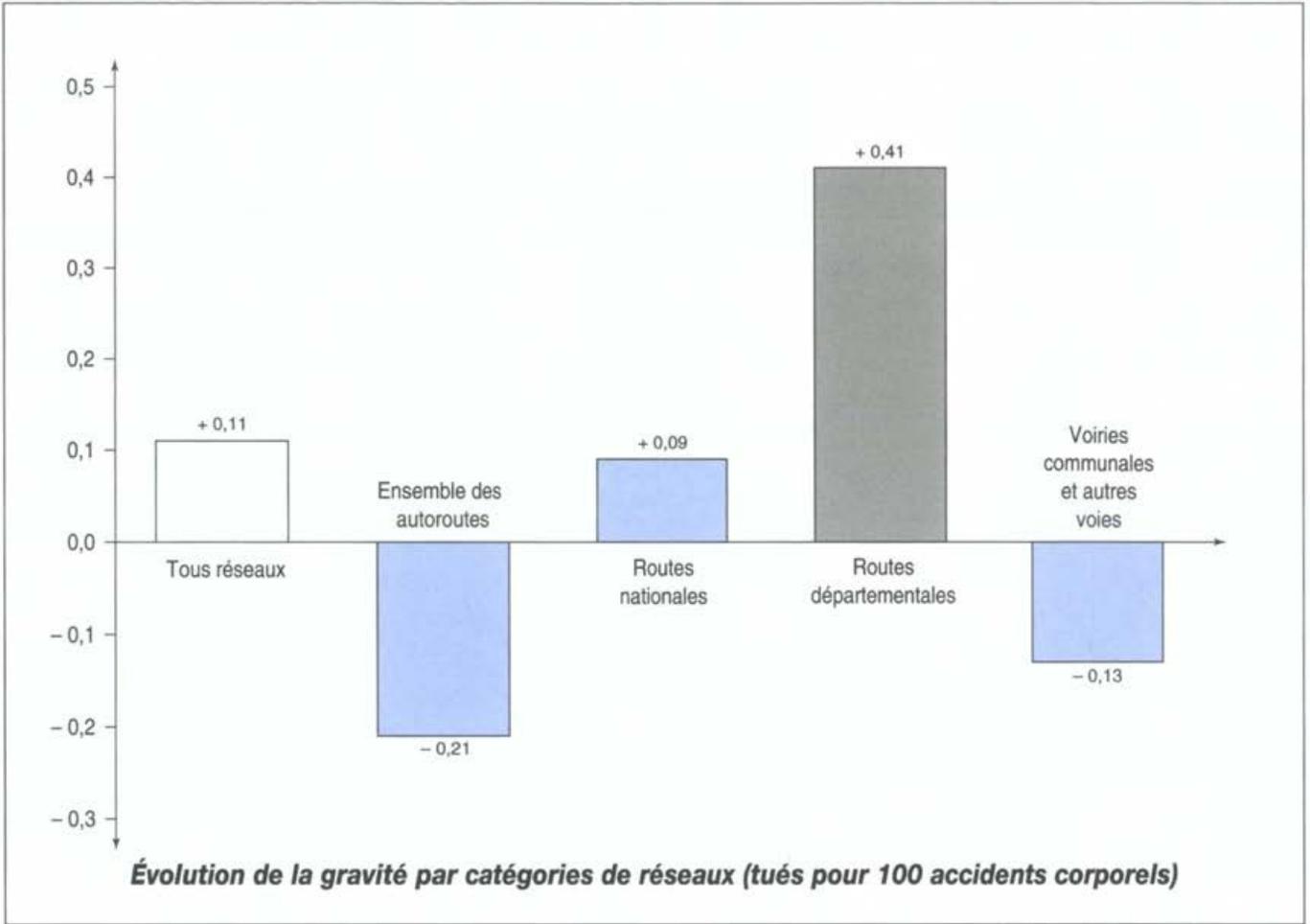
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, en augmentation sur les routes nationales (+ 0,09 point) et surtout sur les routes départementales (+ 0,41 point), diminue sur les autres réseaux, en particulier sur les autoroutes de liaison (- 0,50 point).



Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux



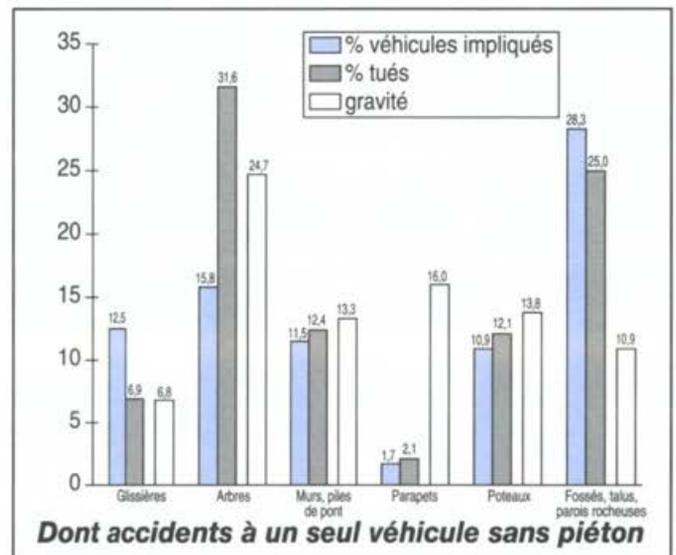
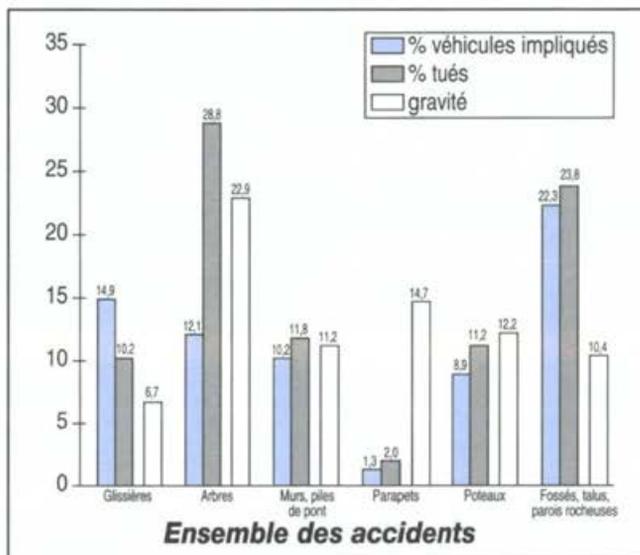
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux



RÉPARTITION DES NOMBRES DE VÉHICULES ET DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES EN 1996

ENSEMBLE DES ACCIDENTS	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	31 812	100,0	3 080	100,0	9,7
Dont : - glissières	4 730	14,9	315	10,2	6,7
- arbres	3 862	12,1	886	28,8	22,9
- murs, piles de pont	3 255	10,2	364	11,8	11,2
- parapets	429	1,3	63	2,0	14,7
- poteaux	2 834	8,9	345	11,2	12,2
- fossés, talus, parois rocheuses	7 079	22,3	734	23,8	10,4

DONT ACCIDENTS A UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	21 170	100,0	2 614	100,0	12,3
Dont : - glissières	2 645	12,5	180	6,9	6,8
- arbres	3 342	15,8	827	31,6	24,7
- murs, piles de pont	2 427	11,5	323	12,4	13,3
- parapets	351	1,7	56	2,1	16,0
- poteaux	2 303	10,9	317	12,1	13,8
- fossés, talus, parois rocheuses	5 997	28,3	654	25,0	10,9



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 para-

pets que l'on retrouve les valeurs les plus élevées (respectivement 22,9 et 14,7 pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et 24,7 et 16,0 pour les accidents à un seul véhicule sans piéton). Il convient de noter que, dans les accidents contre glissières, elle est plus faible (respectivement 6,7 et 6,8).

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	Année 1996	85 324	2 552	17 625	91 489	109 114	2,99
	Année 1995	91 288	2 757	19 407	97 519	116 926	3,02
	Différence	- 5 964	- 205	- 1 782	- 6 030	- 7 812	- 0,03
	Évolution	- 6,5 %	- 7,4 %	- 9,2 %	- 6,2 %	- 6,7 %	
Rase campagne (2)	Année 1996	40 082	5 528	18 579	42 424	61 003	13,79
	Année 1995	41 661	5 655	19 850	44 627	64 477	13,57
	Différence	- 1 579	- 127	- 1 271	- 2 203	- 3 474	+ 0,22
	Évolution	- 3,8 %	- 2,2 %	- 6,4 %	- 4,9 %	- 5,4 %	
Ensemble	Année 1996	125 406	8 080	36 204	133 913	170 117	6,44
	Année 1995	132 949	8 412	39 257	142 146	181 403	6,33
	Différence	- 7 543	- 332	- 3 053	- 8 233	- 11 286	+ 0,11
	Évolution	- 5,7 %	- 3,9 %	- 7,8 %	- 5,8 %	- 6,2 %	

(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.

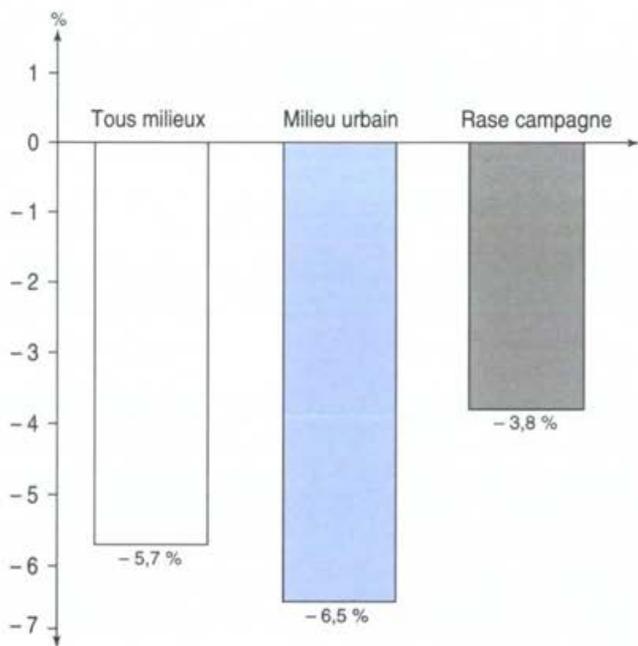
DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Année 1996						
< 5 000 habitants	13 151	867	5 392	11 983	17 375	6,59
5 000 à 20 000 habitants	14 192	585	4 133	14 390	18 523	4,12
20 000 à 100 000 habitants	27 358	669	4 883	29 933	34 816	2,45
> 100 000 habitants	30 623	431	3 217	35 183	38 400	1,41
Rappel milieu urbain	85 324	2 552	17 625	91 489	109 114	2,99
Année 1995						
< 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
Évolution 1996/1995						
< 5 000 habitants	- 6,9 %	- 14,6 %	- 7,4 %	- 8,6 %	- 8,2 %	- 0,59
5 000 à 20 000 habitants	- 6,3 %	+ 0,2 %	- 3,5 %	- 7,1 %	- 6,4 %	+ 0,26
20 000 à 100 000 habitants	- 6,2 %	+ 0,8 %	- 10,8 %	- 5,9 %	- 6,6 %	+ 0,17
> 100 000 habitants	- 6,8 %	- 12,8 %	- 15,9 %	- 5,2 %	- 6,2 %	- 0,09
Rappel milieu urbain	- 6,5 %	- 7,4 %	- 9,2 %	- 6,2 %	- 6,7 %	- 0,03

En 1996, par rapport à 1995 :

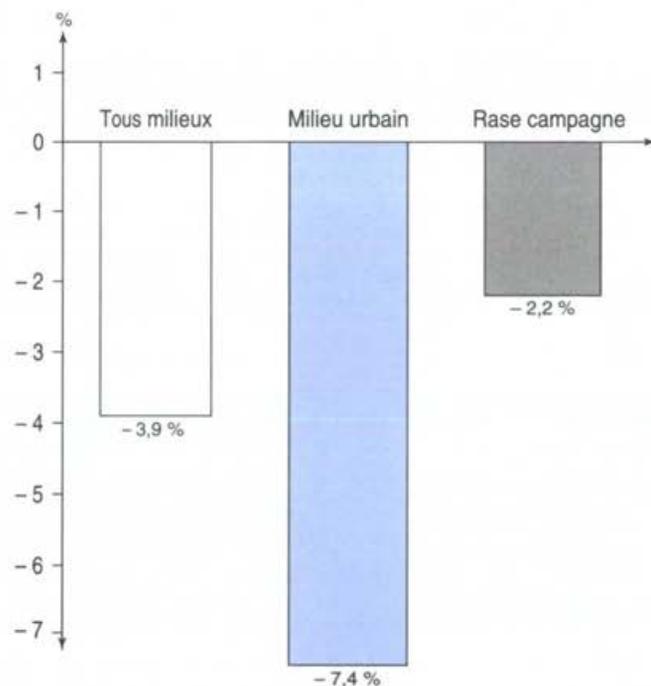
– on assiste en milieu urbain à des diminutions plus marquées qu'en rase campagne, quel que soit l'indicateur retenu. C'est ainsi que les évolutions vont de - 6,2 % pour le nombre de blessés légers - à 9,2 % pour le nombre de blessés graves en milieu urbain et de - 2,2 % pour le nombre de tués à - 6,4 % pour le nombre de blessés graves en rase campagne ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue légèrement en milieu urbain (- 0,03 point) mais augmente en rase campagne (+ 0,22 point) ;

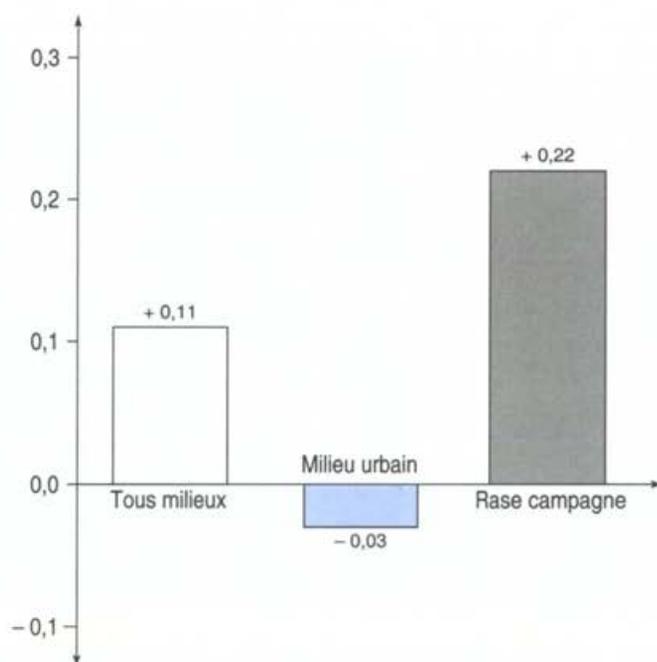
– par tailles d'agglomérations, le nombre d'accidents corporels diminue de façon tout à fait homogène, de - 6,2 % pour les villes de 20 000 à 100 000 habitants à - 6,9 % pour les agglomérations de moins de 5 000 habitants. La baisse du nombre de blessés, en moyenne de 6,7 %, reste du même ordre dans les villes de plus de 5 000 habitants mais s'accroît dans celles de moins de 5 000 habitants (- 8,2 %). En revanche, si le nombre de tués diminue très fortement dans les villes de plus de 100 000 et de moins de 5 000 habitants (respectivement - 12,8 % et - 14,6 %), il augmente, ainsi que la gravité, dans celles de 5 000 à 100 000 habitants.



Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu



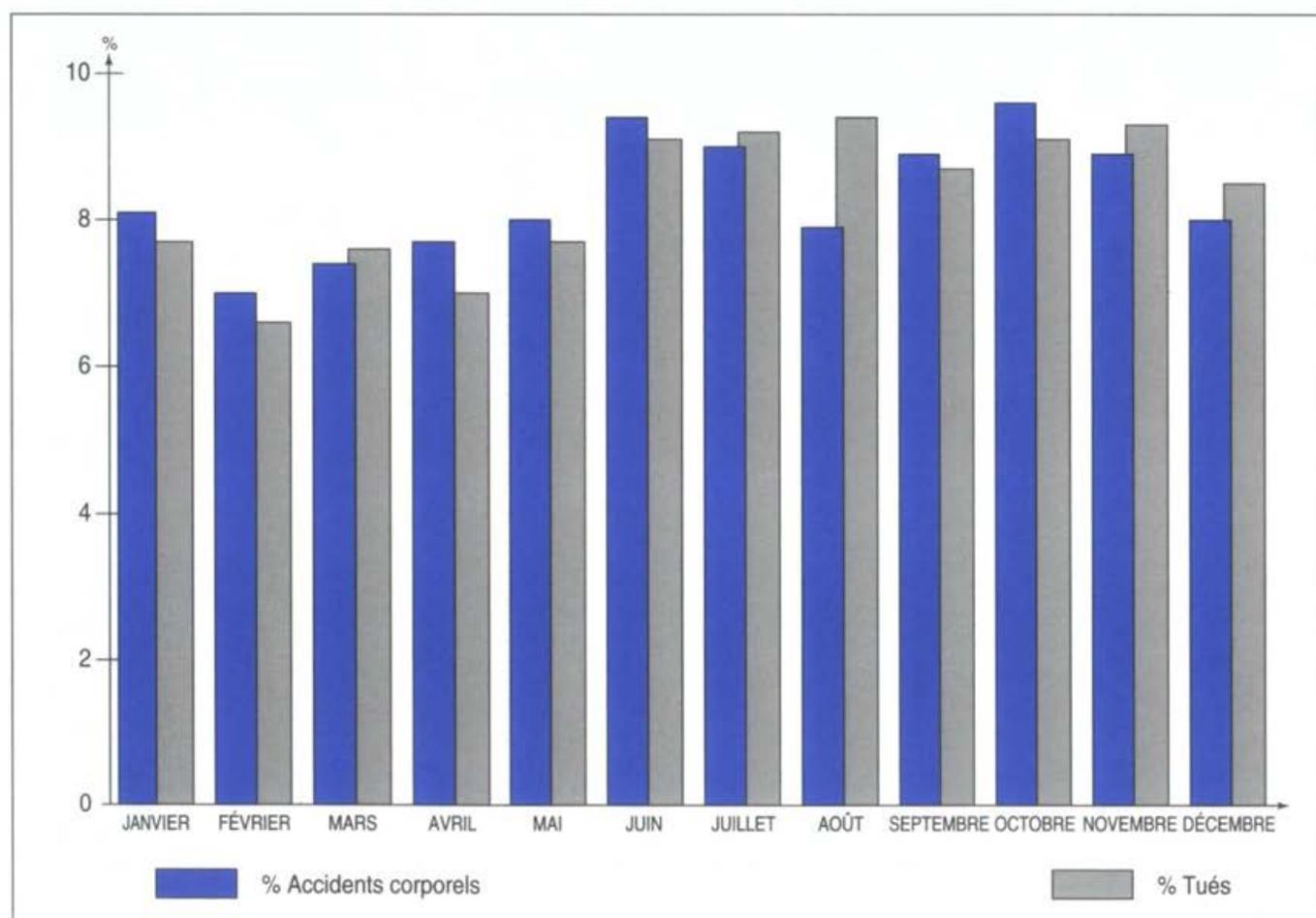
Évolution du nombre de tués selon le milieu



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 1996

MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	10 101	8,1	626	7,7
Février	8 821	7,0	535	6,6
Mars	9 331	7,4	615	7,6
Avril	9 651	7,7	562	7,0
Mai	10 077	8,0	623	7,7
Juin	11 795	9,4	732	9,1
Juillet	11 269	9,0	742	9,2
Août	9 952	7,9	760	9,4
Septembre	11 154	8,9	702	8,7
Octobre	12 092	9,6	738	9,1
Novembre	11 141	8,9	755	9,3
Décembre	10 022	8,0	690	8,5
Ensemble	125 406	100,0	8 080	100,0

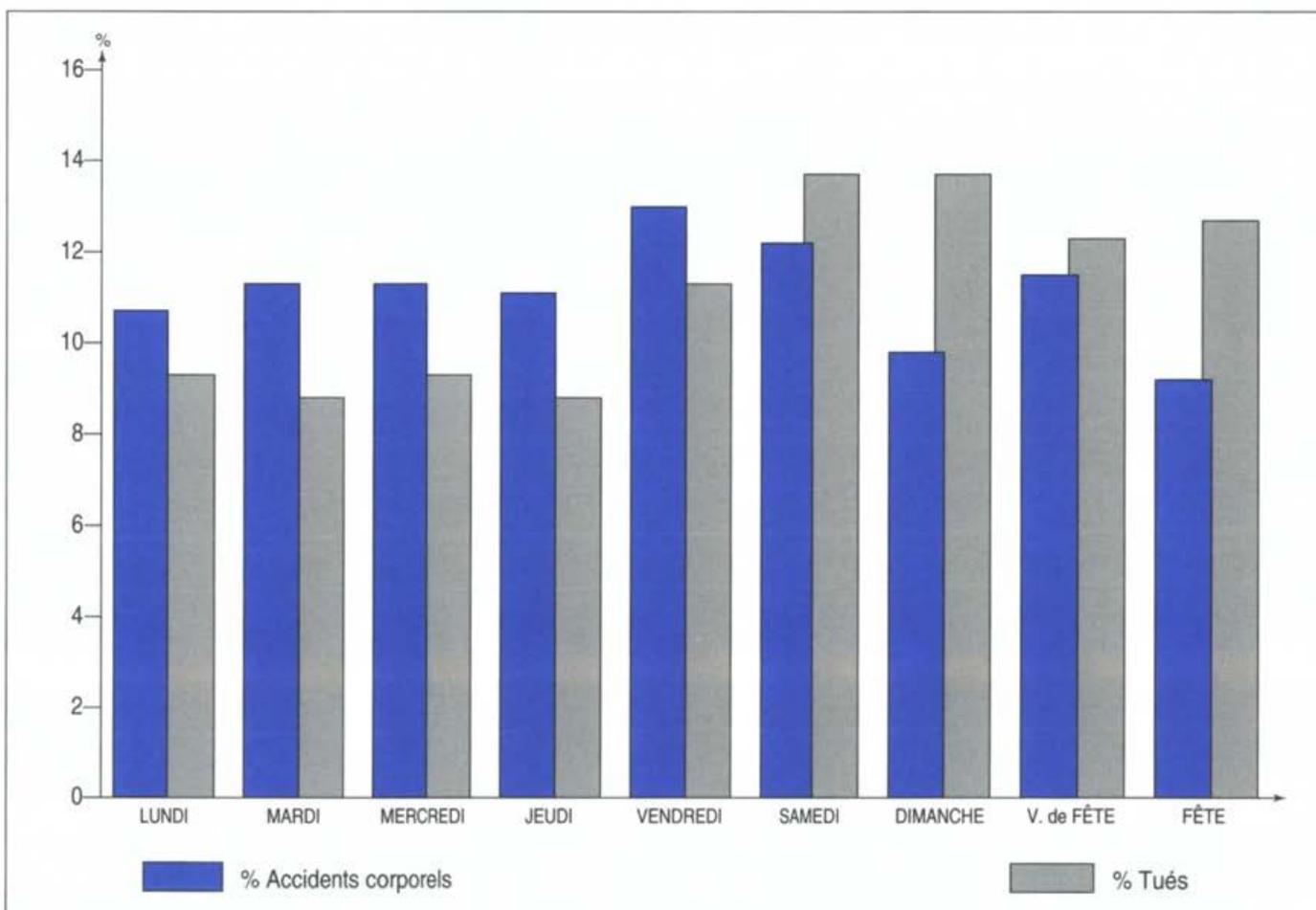


En 1996, c'est au cours des mois d'octobre et de juin que l'on a enregistré les plus grands nombres d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est au cours de l'été –

de juin à août – puis en octobre et novembre 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 1996

JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	15 883	324	10,7	909	19	9,3
Mardi	49	16 815	343	11,3	879	18	8,8
Mercredi	47	16 060	342	11,3	888	19	9,3
Jeudi	49	16 525	337	11,1	893	18	8,8
Vendredi	51	20 154	395	13,0	1 194	23	11,3
Samedi	49	18 132	370	12,2	1 376	28	13,7
Dimanche	48	14 346	299	9,8	1 334	28	13,7
Veille de fête	11	3 861	351	11,5	273	25	12,3
Fête	13	3 630	279	9,2	334	26	12,7
Ensemble	366	125 406	343	100,0	8 080	22	100,0



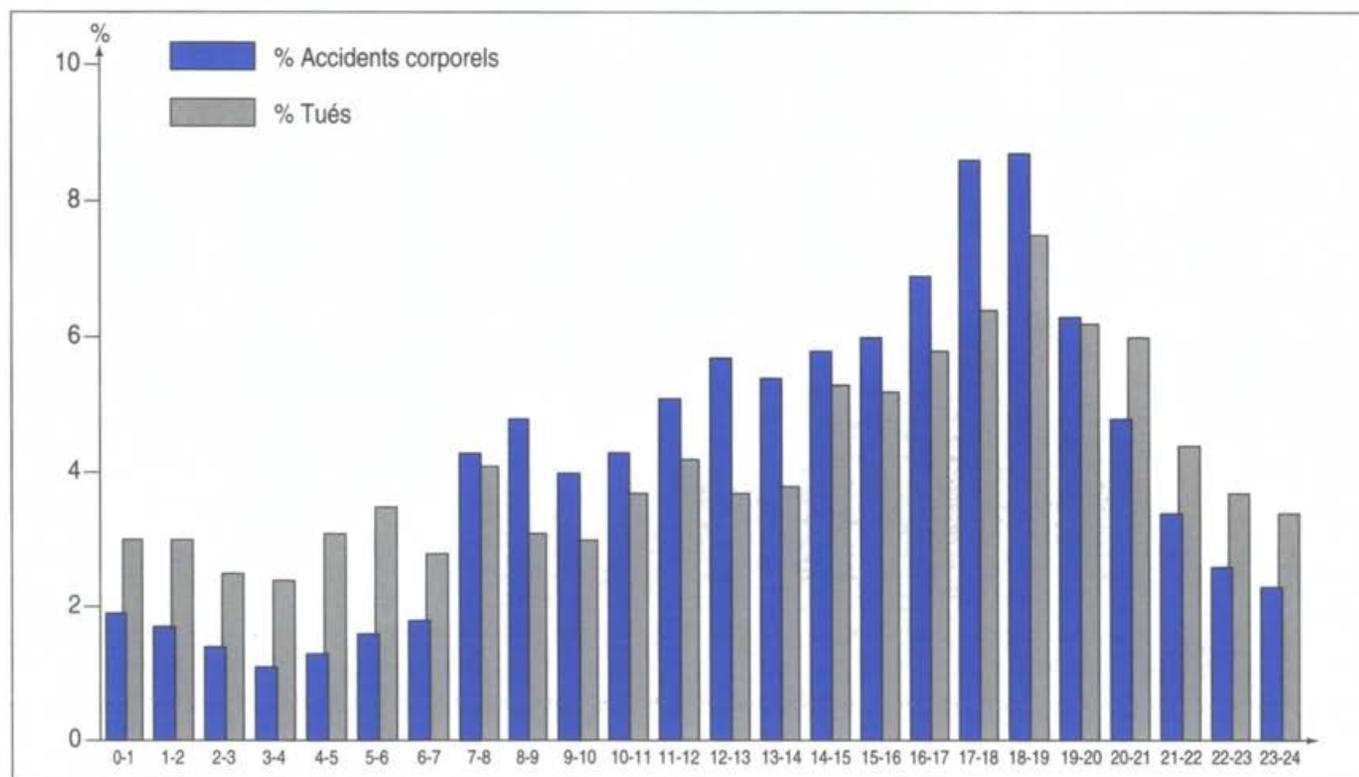
Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :

- les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;
- les 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 1996

HEURES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0- 1 heure	2 338	1,9	244	3,0
1- 2 heures	2 125	1,7	246	3,0
2- 3 heures	1 736	1,4	202	2,5
3- 4 heures	1 433	1,1	193	2,4
4- 5 heures	1 680	1,3	248	3,1
5- 6 heures	2 053	1,6	282	3,5
6- 7 heures	2 303	1,8	227	2,8
7- 8 heures	5 451	4,3	333	4,1
8- 9 heures	6 049	4,8	250	3,1
9-10 heures	5 019	4,0	246	3,0
10-11 heures	5 340	4,3	296	3,7
11-12 heures	6 371	5,1	339	4,2
12-13 heures	7 117	5,7	302	3,7
13-14 heures	6 763	5,4	310	3,8
14-15 heures	7 274	5,8	425	5,3
15-16 heures	7 586	6,0	423	5,2
16-17 heures	8 776	6,9	471	5,8
17-18 heures	10 788	8,6	517	6,4
18-19 heures	10 882	8,7	608	7,5
19-20 heures	7 948	6,3	499	6,2
20-21 heures	6 053	4,8	484	6,0
21-22 heures	4 241	3,4	358	4,4
22-23 heures	3 296	2,6	300	3,7
23-24 heures	2 884	2,3	277	3,4
Ensemble	125 406	100,0	8 080	100,0



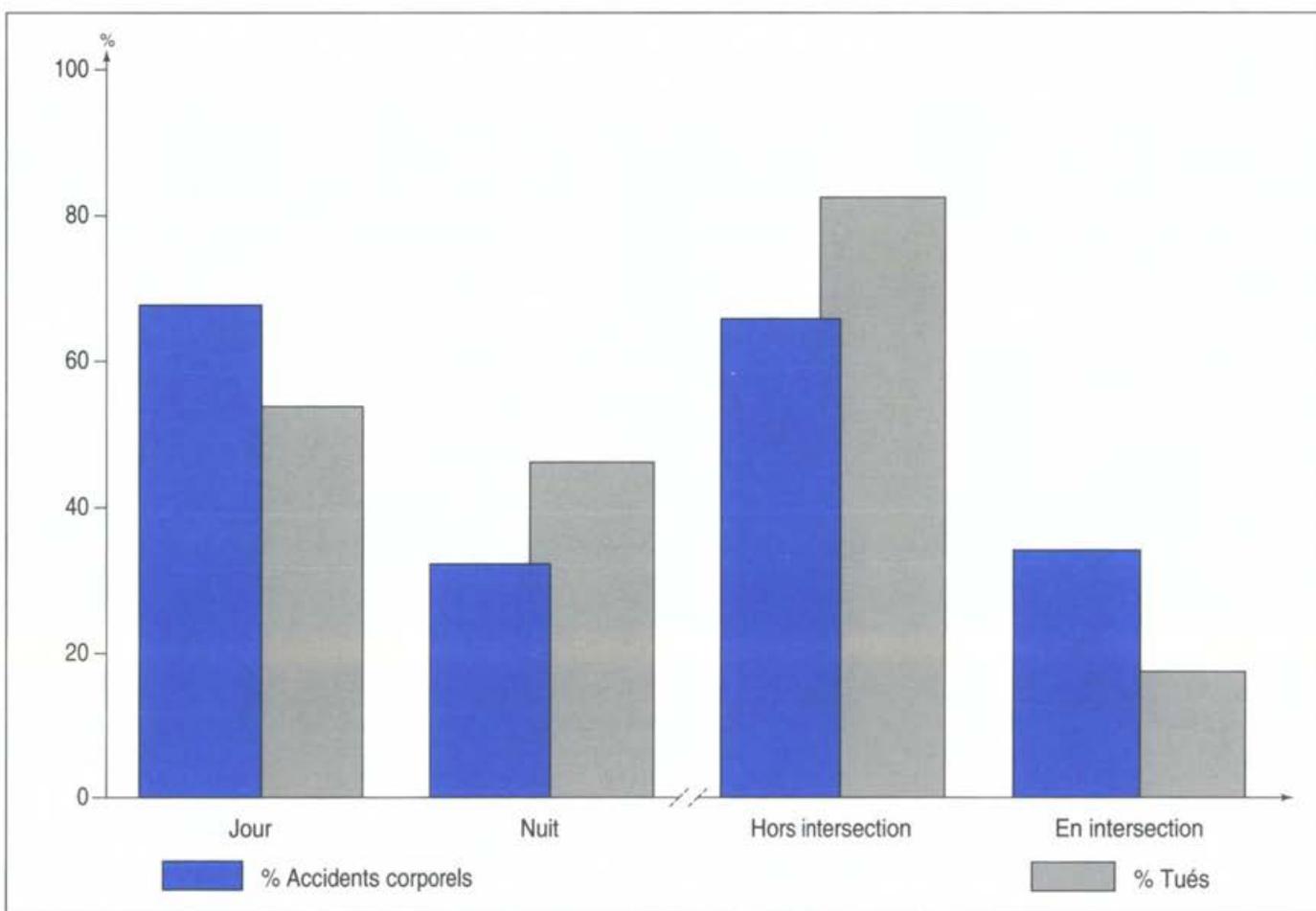
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 72 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (31 %) entre 16 h et 20 h.

Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (28 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 42 % 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 1996

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	84 942	67,7	4 350	53,8
Nuit	40 464	32,3	3 730	46,2
Ensemble	125 406	100,0	8 080	100,0

PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	82 479	65,8	6 663	82,5
En intersection	42 927	34,2	1 417	17,5
Ensemble	125 406	100,0	8 080	100,0

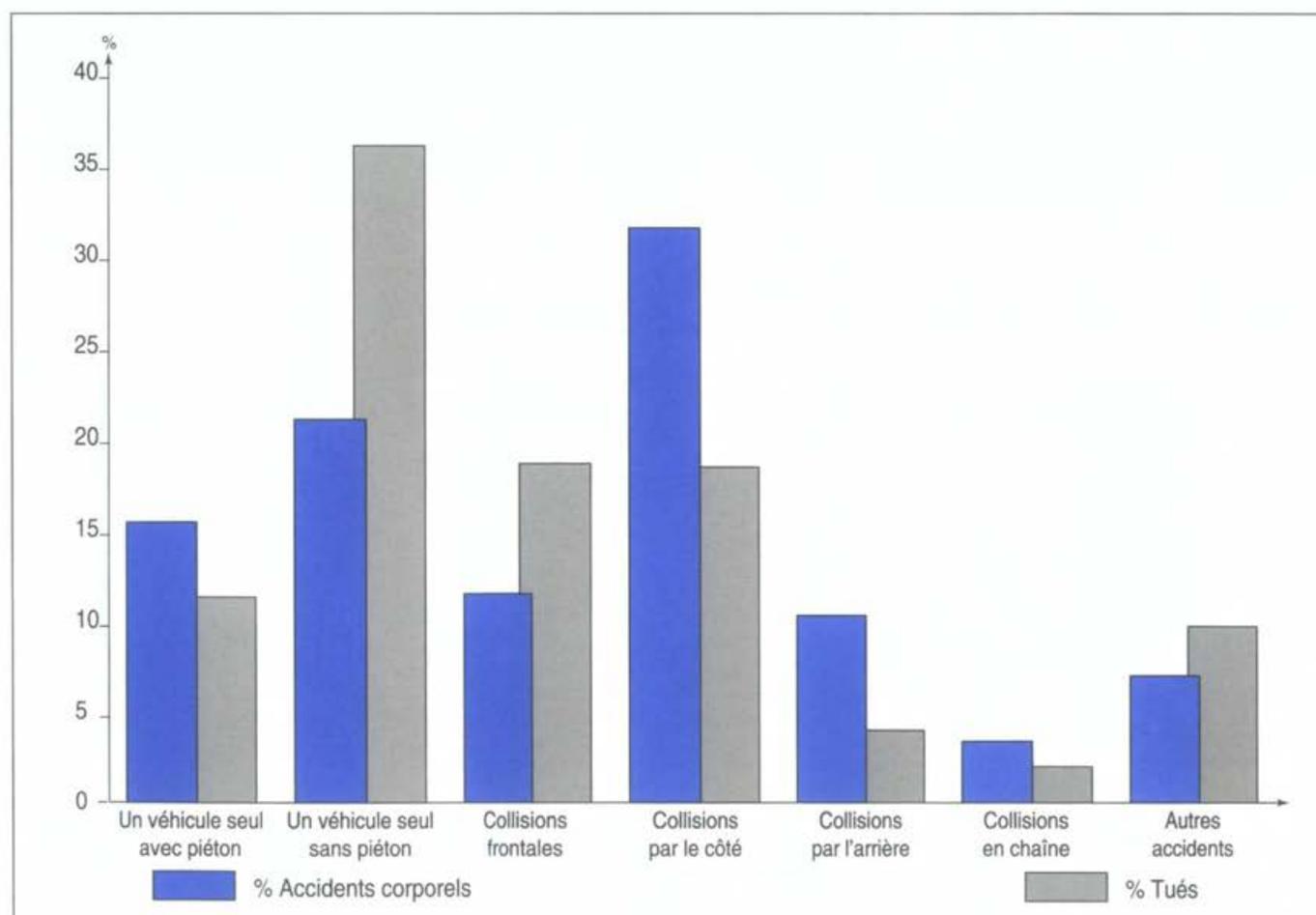


Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un tiers des

accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 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 1996

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	19 250	15,4	916	11,3
Un véhicule seul sans piéton	26 312	21,0	2 905	36,0
Deux véhicules et plus :				
– collision frontale	14 387	11,5	1 500	18,6
– collision par le côté	39 482	31,5	1 490	18,4
– collision par l'arrière	12 865	10,3	325	4,0
– collision en chaîne	4 281	3,4	158	2,0
– autres accidents	8 829	7,0	786	9,7
Ensemble	125 406	100,0	8 080	100,0

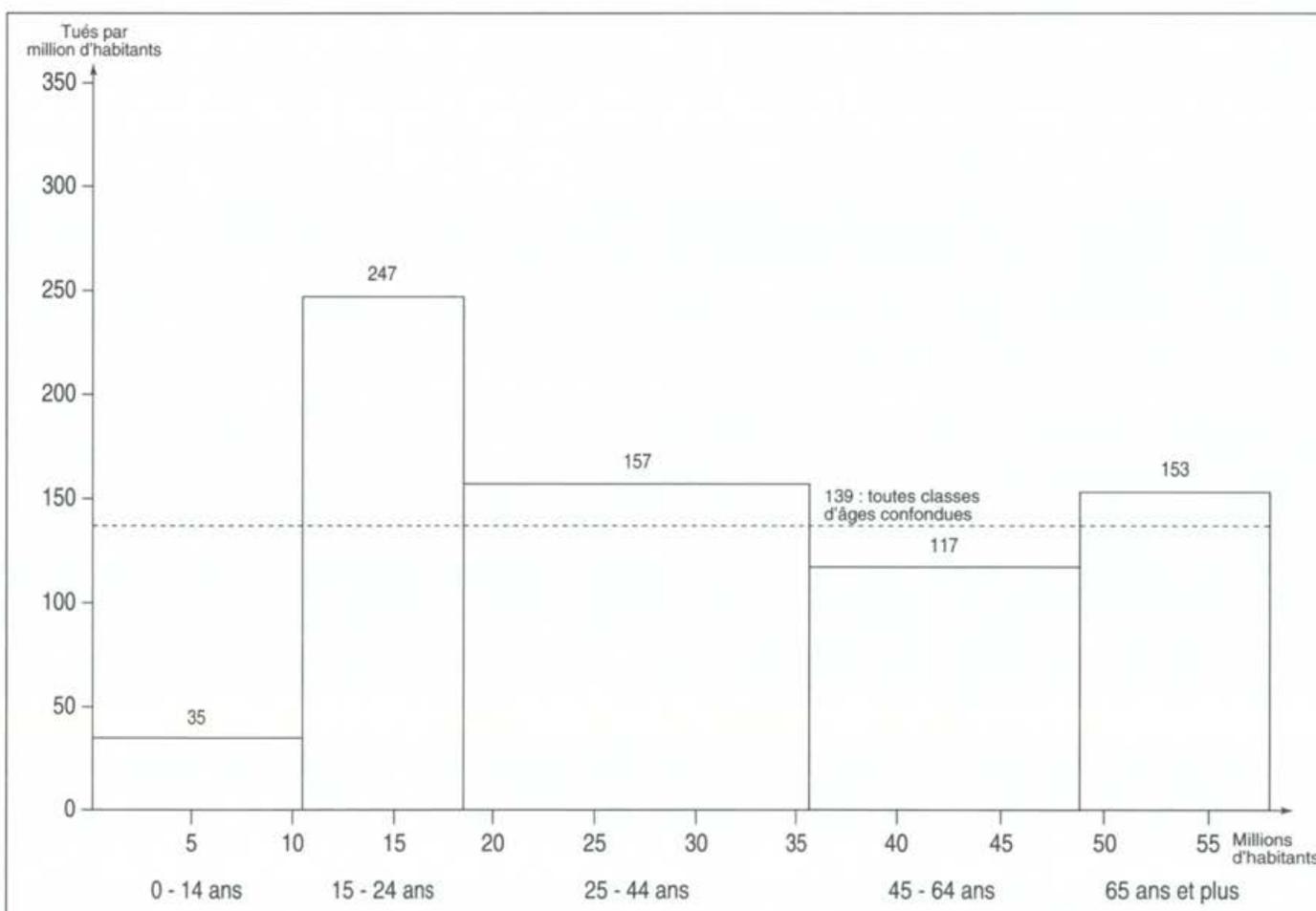


Près de deux accidents corporels sur trois sont la conséquence de la collision entre deux véhicules ou plus.
Un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul).

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

TAUX DE TUÉS SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1996

ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-1996)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	364	10 504 037	35
15 - 24 ans	1 967	7 950 142	247
25 - 44 ans	2 718	17 258 084	157
45 - 64 ans	1 529	13 113 660	117
65 ans et plus	1 493	9 439 429	153
Indéterminés	9	*	*
Ensemble	8 080	58 265 352	139



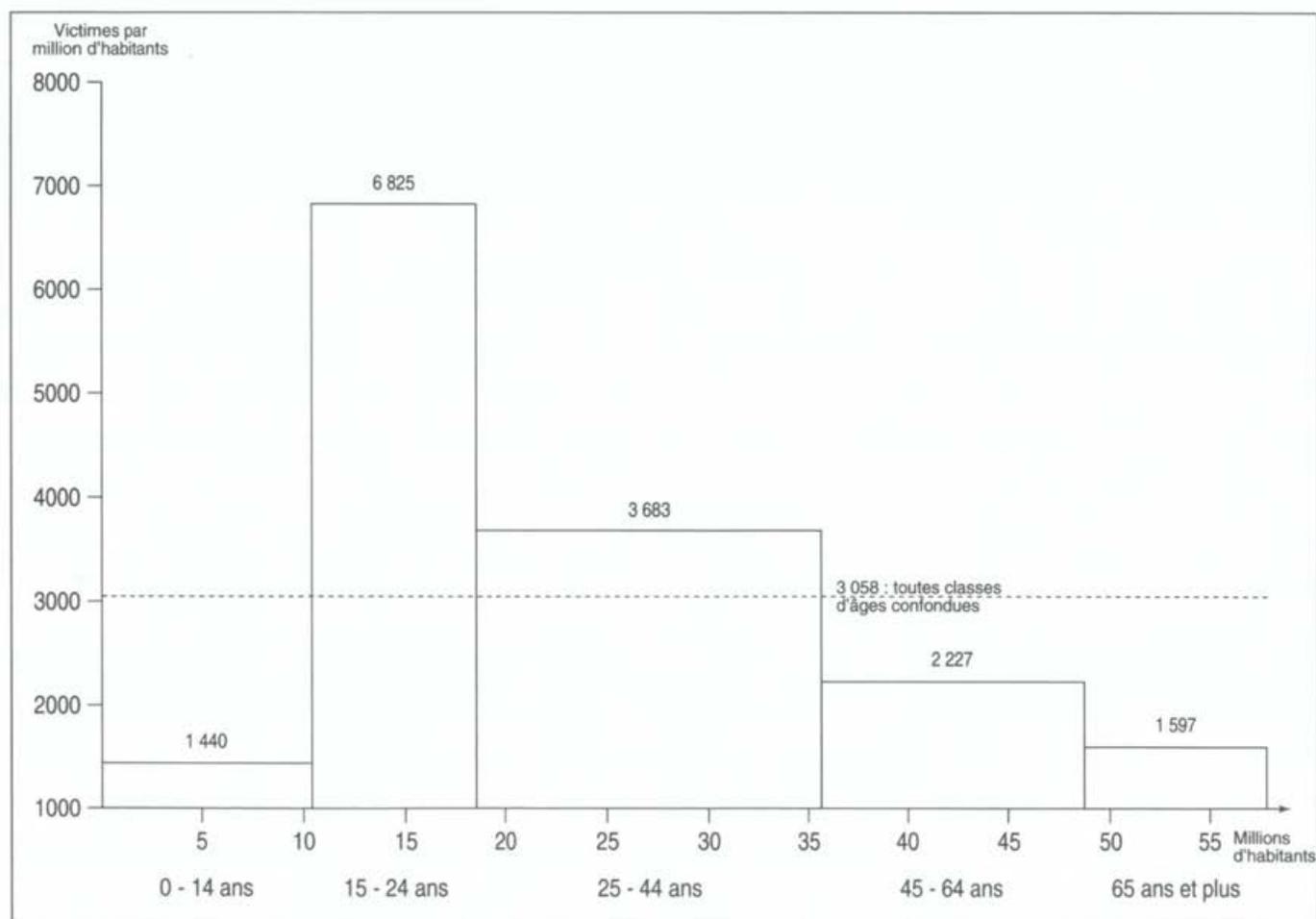
Par classes d'âges, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque près de deux fois plus fort que la moyen-

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

TAUX DE VICTIMES SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1996

ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (au 1-1-1996)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	15 124	10 504 037	1 440
15 - 24 ans	54 257	7 950 142	6 825
25 - 44 ans	63 555	17 258 084	3 683
45 - 64 ans	29 207	13 113 660	2 227
65 ans et plus	15 555	9 439 429	1 597
Indéterminés	499	*	*
Ensemble	178 197	58 265 352	3 058

(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 1996

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 1-1-1996)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	300	20 000 000 (3)	15 (3)
Cyclomoteurs	478	1 720 000	278
Motocyclottes	741	970 000	764
Voiturettes	20	84 000 (4)	238
Voitures de tourisme	5 240	25 100 000	209
Camionnettes	139	4 564 000	30
Poids lourds	113	552 000	205
Transports en commun	8	79 000	- (5)

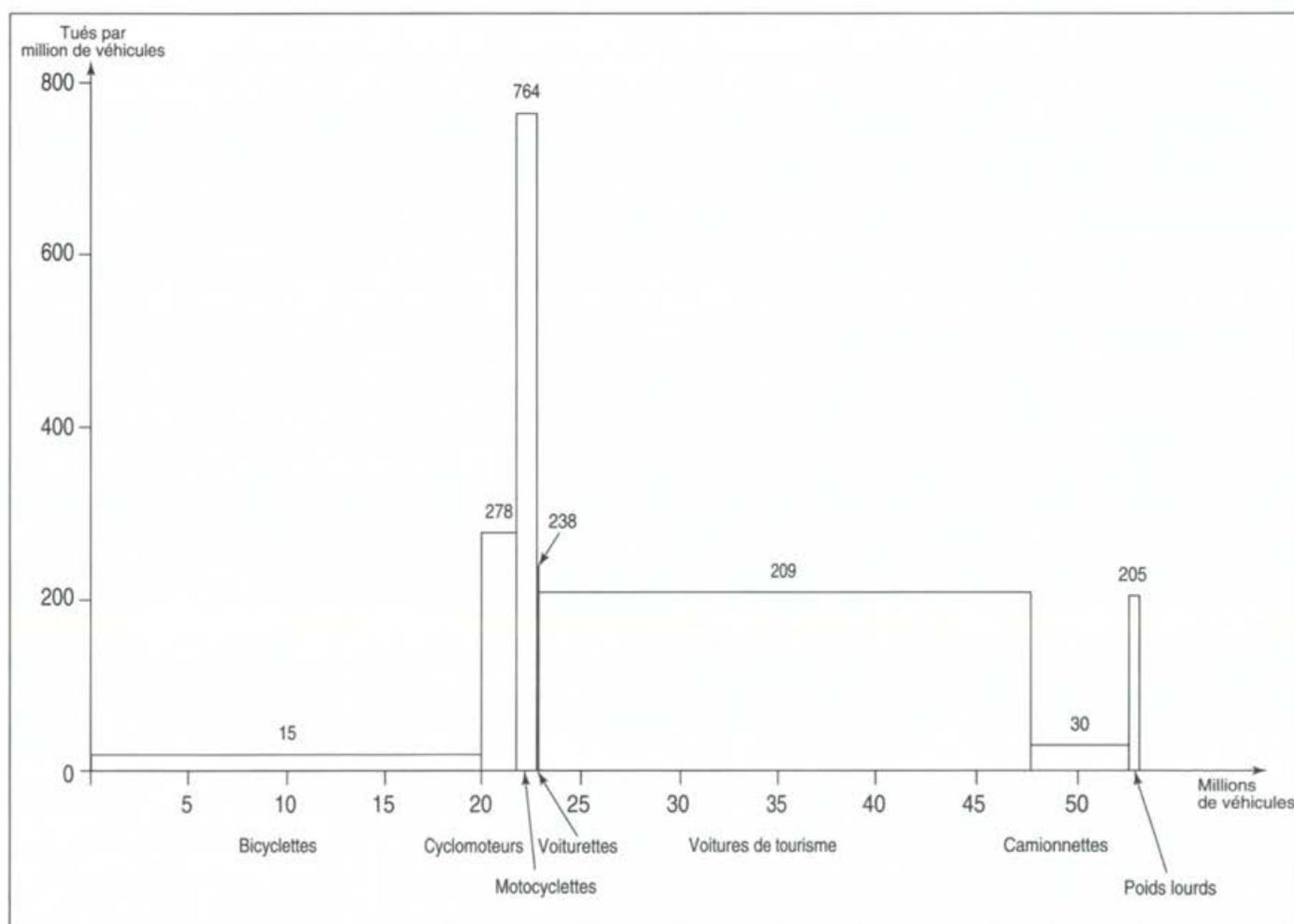
(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.

(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 1996 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 motocyclottes (multiplication par un facteur 3,7) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 7).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1996

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1995)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	7 071	20 000 000 (3)	354 (3)
Cyclomoteurs	20 634	1 720 000	11 997
Motocyclettes	17 097	970 000	17 626
Voiturettes	309	84 000 (4)	3 679
Voitures de tourisme	105 521	25 100 000	4 204
Camionnettes	2 721	4 564 000	596
Poids lourds	1 846	552 000	3 344
Transports en commun	1 205	79 000	- (5)

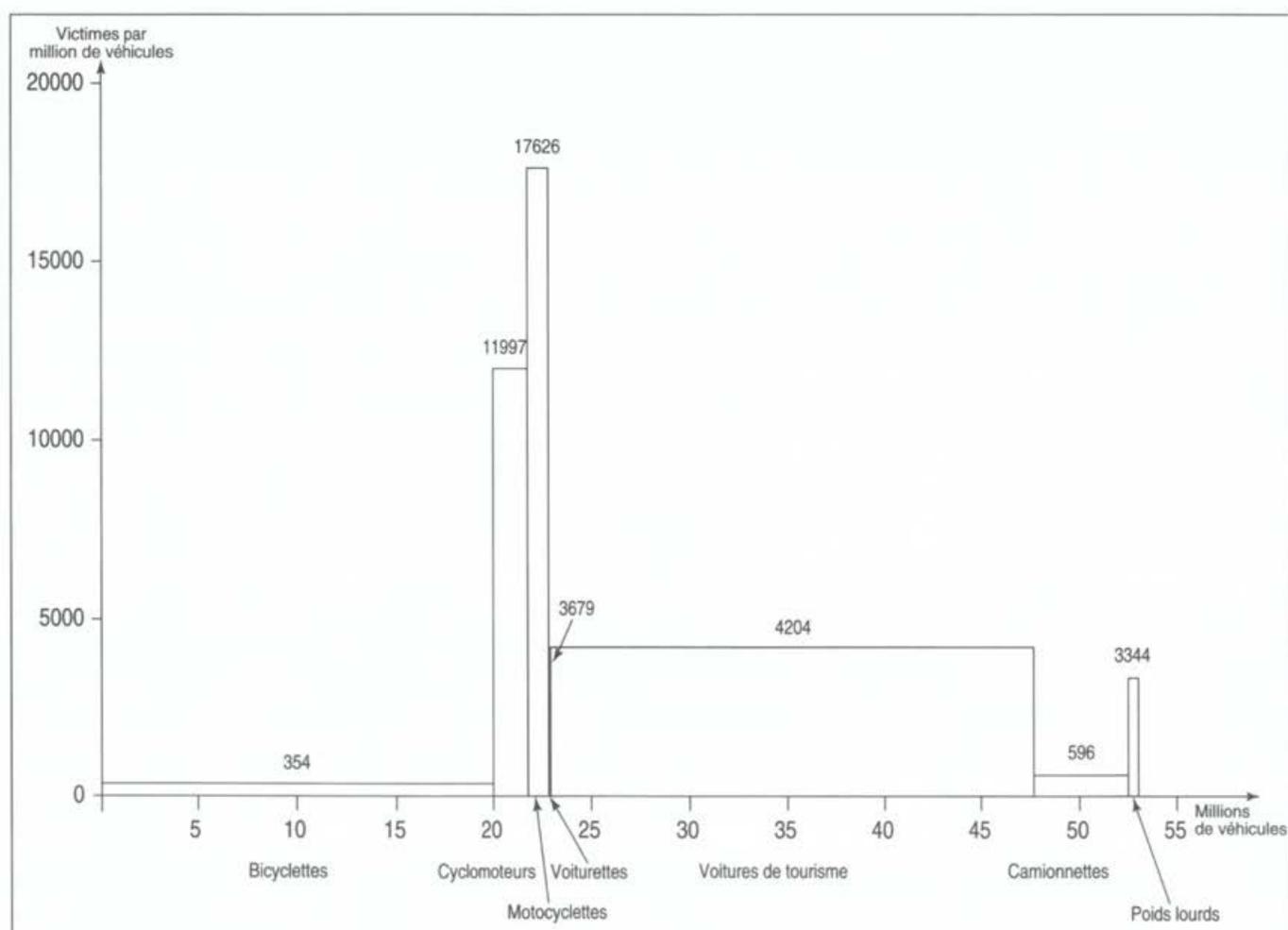
(1) Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules.

(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 1996 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 2,9) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,2). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 7,1).

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 (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1996	1995	1996	1995	1996	1995
Ain	500	288	1 141	1 143	117	128	1 597	1 664
Aisne	540	309	964	983	99	107	1 342	1 393
Allier	353	211	806	929	93	82	1 094	1 278
Alpes-de-Haute-Provence	139	70	408	358	50	26	604	559
Hautes-Alpes	119	63	245	259	27	29	380	391
Alpes-Maritimes	1 011	946	4 200	4 294	108	119	5 679	5 673
Ardèche	283	139	454	547	31	44	610	752
Ardennes	292	183	575	606	25	37	783	856
Ariège	137	60	261	232	38	26	380	343
Aube	293	173	806	781	51	53	1 058	1 060
Aude	305	165	551	579	84	75	805	814
Aveyron	267	116	471	491	52	49	719	764
Bouches-du-Rhône	1 797	1 730	6 656	7 227	245	275	8 954	9 675
Calvados	634	388	1 269	1 344	82	90	1 777	1 921
Cantal	155	56	226	224	26	20	329	348
Charente	341	159	532	647	88	61	756	922
Charente-Maritime	541	287	1 243	1 230	130	114	1 722	1 720
Cher	321	188	770	847	66	72	1 085	1 207
Corrèze	236	117	583	542	44	45	774	717
Corse-du-Sud	124	73	604	632	18	26	889	915
Haute-Corse	135	71	546	583	38	41	827	963
Côte-d'Or	507	326	1 191	1 278	111	98	1 613	1 767
Côtes-d'Armor	537	245	636	677	85	81	849	920
Creuse	127	30	178	200	22	15	256	281
Dordogne	389	165	886	902	87	72	1 228	1 307
Doubs	494	322	1 043	1 129	64	65	1 446	1 514
Drôme	427	281	1 101	1 124	82	81	1 572	1 614
Eure	535	284	1 087	1 198	129	113	1 526	1 831
Eure-et-Loir	410	251	959	943	116	100	1 348	1 396
Finistère	841	537	1 332	1 298	121	105	1 731	1 685
Gard	607	443	1 687	1 826	121	177	2 450	2 707
Haute-Garonne	991	773	2 248	2 369	105	160	2 929	3 062
Gers	172	60	366	399	53	47	519	543
Gironde	1 264	952	3 705	3 530	192	204	5 190	5 017
Hérault	860	678	1 791	1 971	170	194	2 586	2 719
Ille-et-Vilaine	837	515	1 513	1 548	103	108	2 010	2 102
Indre	234	129	318	316	52	51	475	468
Indre-et-Loire	546	389	1 300	1 438	86	84	1 809	1 994
Isère	1 065	795	1 830	1 996	109	134	2 713	2 908
Jura	252	112	458	502	68	54	719	733
Landes	318	159	887	930	113	101	1 198	1 314
Loir-et-Cher	313	168	748	759	89	80	1 058	1 047
Loire	749	593	1 351	1 420	101	82	1 898	1 992
Haute-Loire	207	104	410	414	44	38	600	616
Loire-Atlantique	1 089	817	1 965	2 167	182	154	2 573	2 881
Loiret	609	436	1 443	1 538	95	134	1 965	2 108
Lot	157	54	361	411	31	45	515	574
Lot-et-Garonne	304	184	702	708	79	75	994	934

(1) Actualisation au 1/1/1995 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

(2) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

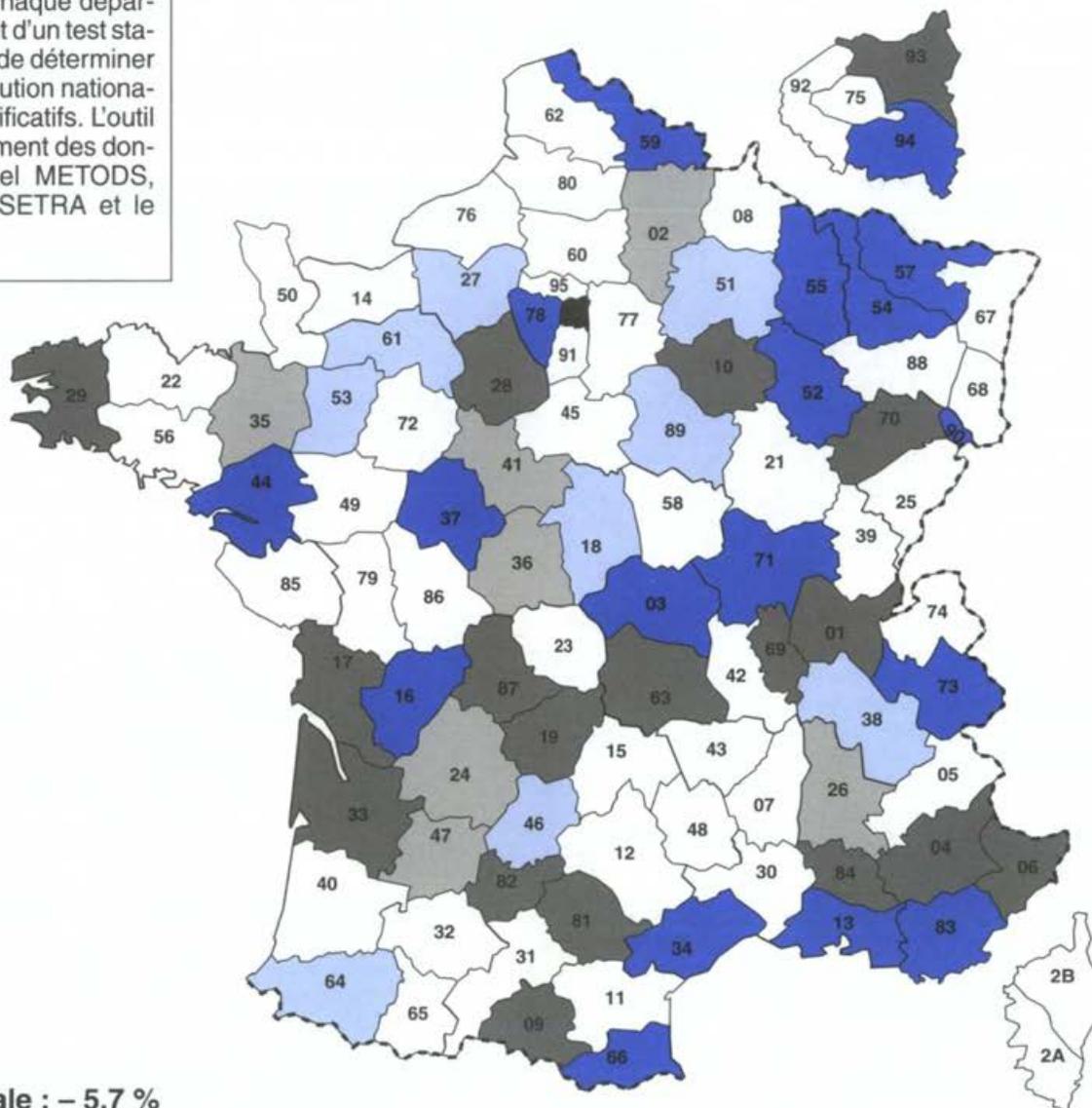
	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1996	1995	1996	1995	1996	1995
Lozère	73	24	183	207	8	15	257	317
Maine-et-Loire	721	436	987	1 051	74	96	1 398	1 466
Manche	484	226	922	956	63	75	1 331	1 378
Marne	567	385	958	1 059	100	103	1 361	1 512
Haute-Marne	200	98	347	429	26	42	478	615
Mayenne	281	134	350	401	43	59	494	567
Meurthe-et-Moselle	716	550	1 602	1 785	88	96	2 091	2 418
Meuse	194	88	491	616	46	31	651	867
Morbihan	633	327	744	791	98	95	1 004	1 102
Moselle	1 016	747	1 685	1 966	124	128	2 454	2 689
Nièvre	230	122	525	546	43	41	734	750
Nord	2 557	2 269	3 335	3 673	173	183	4 428	4 896
Oise	763	494	1 059	1 121	136	145	1 543	1 687
Orne	295	127	408	464	40	52	574	674
Pas-de-Calais	1 438	1 154	2 057	2 148	161	170	2 855	2 898
Puy-de-Dôme	601	394	1 606	1 605	79	85	2 211	2 113
Pyrénées-Atlantiques	592	414	1 183	1 307	84	67	1 563	1 705
Hautes-Pyrénées	224	131	629	643	28	32	881	920
Pyrénées-Orientales	376	289	541	658	52	66	752	961
Bas-Rhin	994	709	1 828	1 918	112	118	2 324	2 595
Haut-Rhin	696	518	1 193	1 245	78	81	1 540	1 632
Rhône	1 562	1 402	3 465	3 521	110	108	4 462	4 709
Haute-Saône	230	96	332	347	62	53	501	492
Saône-et-Loire	555	323	1 213	1 384	142	118	1 691	1 950
Sarthe	522	313	1 118	1 189	79	101	1 453	1 587
Savoie	367	240	609	712	51	63	881	994
Haute-Savoie	617	441	1 085	1 085	93	115	1 497	1 523
Paris	2 131	2 155	8 795	9 413	82	88	10 728	11 317
Seine-Maritime	1 242	920	2 872	3 073	136	152	3 854	4 200
Seine-et-Marne	1 179	932	2 362	2 533	183	253	3 505	3 670
Yvelines	1 368	1 263	2 572	2 894	119	136	3 457	3 937
Deux-Sèvres	347	169	482	528	60	66	685	733
Somme	553	320	1 390	1 485	94	119	1 944	2 164
Tarn	342	213	749	735	76	79	1 069	1 023
Tarn-et-Garonne	205	100	572	545	38	45	837	755
Var	873	744	2 596	2 853	140	146	3 498	3 767
Vaucluse	490	377	1 125	1 114	91	92	1 630	1 623
Vendée	526	257	911	978	96	126	1 265	1 361
Vienne	390	211	821	849	59	65	1 131	1 210
Haute-Vienne	356	223	940	841	60	51	1 303	1 220
Vosges	385	258	813	846	74	71	1 155	1 238
Yonne	331	147	636	706	95	80	898	980
Territoire-de-Belfort	137	108	181	278	7	14	254	353
Essonne	1 146	1 077	1 886	1 988	117	92	2 583	2 839
Hauts-de-Seine	1 405	1 408	2 611	2 722	40	43	3 079	3 355
Seine-Saint-Denis	1 406	1 415	3 363	3 398	60	54	4 146	4 159
Val-de-Marne	1 235	1 238	2 682	2 944	65	50	3 362	3 885
Val-d'Oise	1 108	1 043	1 785	1 930	73	81	2 391	2 628
Total France	58 020	42 625	125 406	132 949	8 080	8 412	170 117	181 403

(1) Actualisation au 1/1/1995 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

(2) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1996 PAR RAPPORT À 1995

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 : - 5,7 %

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

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

L'Ardèche (07), la Charente (16), la Haute-Marne (51), la Meuse (55), les Pyrénées-Orientales (66) et le Territoire-de-Belfort (90) sont les six départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1996 est la plus marquée (baisse >16 %).

Les Alpes-de-Haute-Provence (04), l'Ariège (09) et la Haute-Vienne (87) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (>10 %). Sur

l'ensemble des 15 autres départements inscrits dans la tendance « très défavorable », il est notable de relever que, parmi eux, trois montrent une baisse du nombre d'accidents corporels. Ce sont les Alpes-Maritimes (06) : - 2,2 %, le Rhône (69) : - 1,6 % et la Seine-Saint-Denis (93) : - 1,0 %.

En 1996, sur 95 départements, une diminution du nombre d'accidents corporels est constatée pour 79 d'entre eux.

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)
Guadeloupe	Année 1996	782	83	405	715	1 120	10,61
	Année 1995	740	74	417	623	1 040	10,00
	Différence	+ 42	+ 9	- 12	+ 92	+ 80	+ 0,61
	Évolution	+ 5,7 %	NS	- 3,0 %	+ 12,9 %	+ 7,1 %	
Martinique	Année 1996	629	40	276	709	985	6,36
	Année 1995	605	53	273	622	895	8,76
	Différence	+ 24	- 13	+ 3	+ 87	+ 90	- 2,40
	Évolution	+ 4,0 %	NS	+ 1,1 %	+ 14,0 %	+ 10,1 %	
Guyane	Année 1996	631	34	119	702	821	5,39
	Année 1995	574	30	147	635	782	5,23
	Différence	+ 57	+ 4	- 28	+ 67	+ 39	+ 0,16
	Évolution	+ 9,9 %	NS	- 19,0 %	+ 10,6 %	+ 5,0 %	
Réunion	Année 1996	1 017	87	379	1 022	1 401	8,55
	Année 1995	1 064	93	392	1 024	1 416	8,74
	Différence	- 47	- 6	- 13	- 2	- 15	- 0,19
	Évolution	- 4,3 %	- 6,5 %	- 3,3 %	- 0,2 %	- 1,1 %	

NS : non significatif.

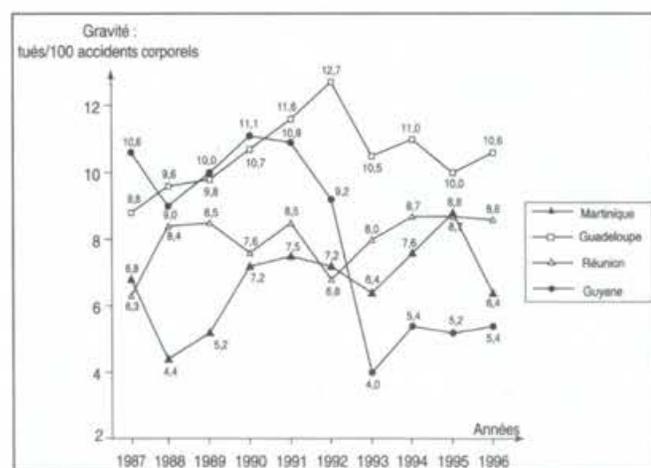
Source : Direction Départementale de l'Équipement.

Evolution du nombre d'accidents corporels

Par rapport à la moyenne nationale (- 5,7 %), le test statistique appliqué aux départements d'Outre-Mer (voir encadré page précédente) montre que l'évolution du nombre d'accidents corporels est :

- équivalente à celle de la Métropole pour la Réunion (- 4,3 %),

- très défavorable pour la Guadeloupe (+ 5,7 %), la Martinique (+ 4,0 %) et la Guyane (+ 9,9 %).



Analyse de la gravité

GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)	GRAVITÉ 1996	GRAVITÉ (moyenne 93-95)	GRAVITÉ (moyenne 90-92)	GRAVITÉ (moyenne 87-89)
Guadeloupe	10,6	10,5	11,6	9,3
Martinique	6,4	7,6	7,3	5,5
Guyane	5,4	4,9	10,4	9,8
Réunion	8,6	8,5	7,6	7,7

- Guadeloupe : depuis 1990, le résultat de l'année 1995 (10,0) est le plus favorable.

- Martinique : le résultat de l'année 1996 marque, par rapport aux deux précédentes moyennes, une inversion de tendance. Avec celui de l'année 1993, c'est le meilleur enregistré depuis 1990.

- Guyane : en hausse par rapport à l'année 1995 et la période précédente, la gravité est au niveau de celui enregistré en 1994. Cette tendance est à surveiller.

- Réunion : malgré une gravité qui globalement se dégrade depuis 1992, on peut observer un très léger infléchissement en 1996 par rapport aux années 1995 et 1994 (8,7).

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION		ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	TOTALE (1)	URBAINE (2)	1996	1995	1996	1995	1996	1995
	(en milliers) sans double compte							
Nord - Pas-de-Calais	3 995	3 424	5 392	5 821	334	353	7 283	7 794
Picardie	1 855	1 123	3 413	3 589	329	371	4 829	5 244
Ile-de-France	10 978	10 531	26 056	27 822	739	797	33 251	35 790
Centre	2 433	1 560	5 538	5 841	504	521	7 740	8 220
Haute-Normandie	1 777	1 204	3 959	4 271	265	265	5 380	6 031
Basse-Normandie	1 413	741	2 599	2 764	185	217	3 682	3 973
Bretagne	2 847	1 624	4 225	4 314	407	389	5 594	5 809
Pays-de-la-Loire	3 140	1 956	5 331	5 786	474	536	7 183	7 862
Poitou-Charentes	1 619	826	3 078	3 254	337	306	4 294	4 585
Limousin	719	370	1 701	1 583	126	111	2 333	2 218
Aquitaine	2 866	1 874	7 363	7 377	555	519	10 173	10 277
Midi-Pyrénées	2 494	1 508	5 657	5 825	421	483	7 849	7 984
Champagne-Ardenne	1 353	838	2 686	2 875	202	235	3 680	4 043
Lorraine	2 312	1 643	4 591	5 213	332	326	6 351	7 212
Alsace	1 690	1 228	3 021	3 163	190	199	3 864	4 227
Franche-Comté	1 113	639	2 014	2 256	201	186	2 920	3 092
Bourgogne	1 624	918	3 565	3 914	391	337	4 936	5 447
Auvergne	1 315	766	3 048	3 172	242	225	4 234	4 355
Rhône-Alpes	5 569	4 180	11 036	11 548	694	755	15 230	16 156
Languedoc-Roussillon	2 221	1 600	4 753	5 241	435	527	6 850	7 518
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	4 428	3 930	15 230	16 105	661	687	20 745	21 688
Corse	260	145	1 150	1 215	56	67	1 716	1 878
Total France	58 020	42 625	125 406	132 949	8 080	8 412	170 117	181 403

(1) Actualisation au 1/1/1995 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

(2) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).

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

Aquitaine, Bretagne, Limousin et Midi-Pyrénées sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole. On relève cependant des différences notables entre ces quatre régions : hausse de 7,5 % en Limousin ; quasi-stabilité en Aquitaine (- 0,2 %) ; baisse en Bretagne (- 2,1 %) et Midi-Pyrénées (- 2,9 %).

Si la tendance à la baisse est observée pour 21 régions sur 22, cinq se démarquent par de bons résultats. Pour la région Franche-Comté (- 11 %), cette tendance était déjà amorcée en 1995. Les régions Lorraine (- 12 %) et Bourgogne (- 9 %) marquent une inversion de tendance. Le Languedoc-Roussillon (- 9 %) et les Pays-de-la-Loire (- 8 %) montrent une progression significative.

Moyenne nationale : - 5,7 %

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'aménagement du ter-

ritoire, 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 1996

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 1996/1995 (en %)	Nombre	Évolution 1996/1995 (en %)	Nombre	Évolution 1996/1995 (en %)
Allemagne	9	276 082	- 6	6 415	- 9	363 149	- 6
Autriche	9	26 208	- 3	754	-14	34 218	- 3
Belgique	6	23 516	- 6	606	- 7	32 342	- 7
Danemark	11	7 339	- 5	488	- 8	8 761	- 4
Espagne	7	48 224	+ 3	3 021	- 6	69 102	+ 3
Finlande	11	6 509	- 1	341	- 8	8 304	- 4
France	12	125 406	- 5,7	8 080	- 3,9	170 117	- 6,2
Grèce	9	17 857	+ 5	1 558	+ 9	24 174	+ 4
Irlande	2	1 226	+19	58	+ 2	1 568	+12
Italie	6	87 102	- 1	2 818	- 5	124 286	0
Luxembourg	10	830	- 9	60	0	1 041	-12
Pays-Bas	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Portugal	8	32 133	+ 1	1 765	- 4	43 215	+ 2
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Suède	10	10 819	- 5	341	+ 1	14 626	- 5

ND : non disponible.

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union Européenne/ Direction générale des Transports (DG VII B du 18/12/1996) 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 la France (à 6 jours), l'Italie (à 7 jours) et la Belgique (sur

place). Nous nous limiterons ici aux évolutions 1996/1995 de chaque pays.

Synthèse des résultats

Si on se limite aux nations dont les statistiques couvrent les huit premiers mois, on constate une amélioration sensible en 1996 par rapport à 1995.

Dans la plupart d'entre elles, le nombre de tués diminue de 5 % ou plus, en particulier en Autriche (- 14 %). En revanche, la dégradation de la sécurité routière en Grèce continue d'être un sujet de préoccupation.

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

Pays de l'Union Européenne	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994*	1995*
Allemagne**	138	146	130	134	128	126	117	133	123	119	116
Autriche	184	-	-	-	-	194	210	196	180	164	150
Belgique	183	198	195	198	201	199	186	167	165	169	-
Danemark	151	141	136	139	130	123	117	113	108	109	113
Espagne	165	181	196	211	239	230	223	200	163	142	147
Finlande	106	-	-	-	-	129	126	119	95	92	87
France***	206	217	194	206	205	198	183	172	166	155	153
Grèce	192	163	169	196	191	194	195	194	219	202	211
Irlande	116	109	ND	131	ND	139	126	118	122	116	122
Italie	134	132	ND	129	119	ND	136	130	124	115	122
Luxembourg	216	215	184	223	178	185	208	188	195	190	167
Pays-Bas	99	105	101	92	98	92	86	82	82	85	86
Portugal	263	267	304	335	317	ND	357	334	291	265	276
Royaume-Uni	95	99	94	92	94	92	81	75	68	66	62
Suède	92	-	-	-	-	94	86	87	72	67	65

ND : non disponible.

Sources : CEMT, DG VII

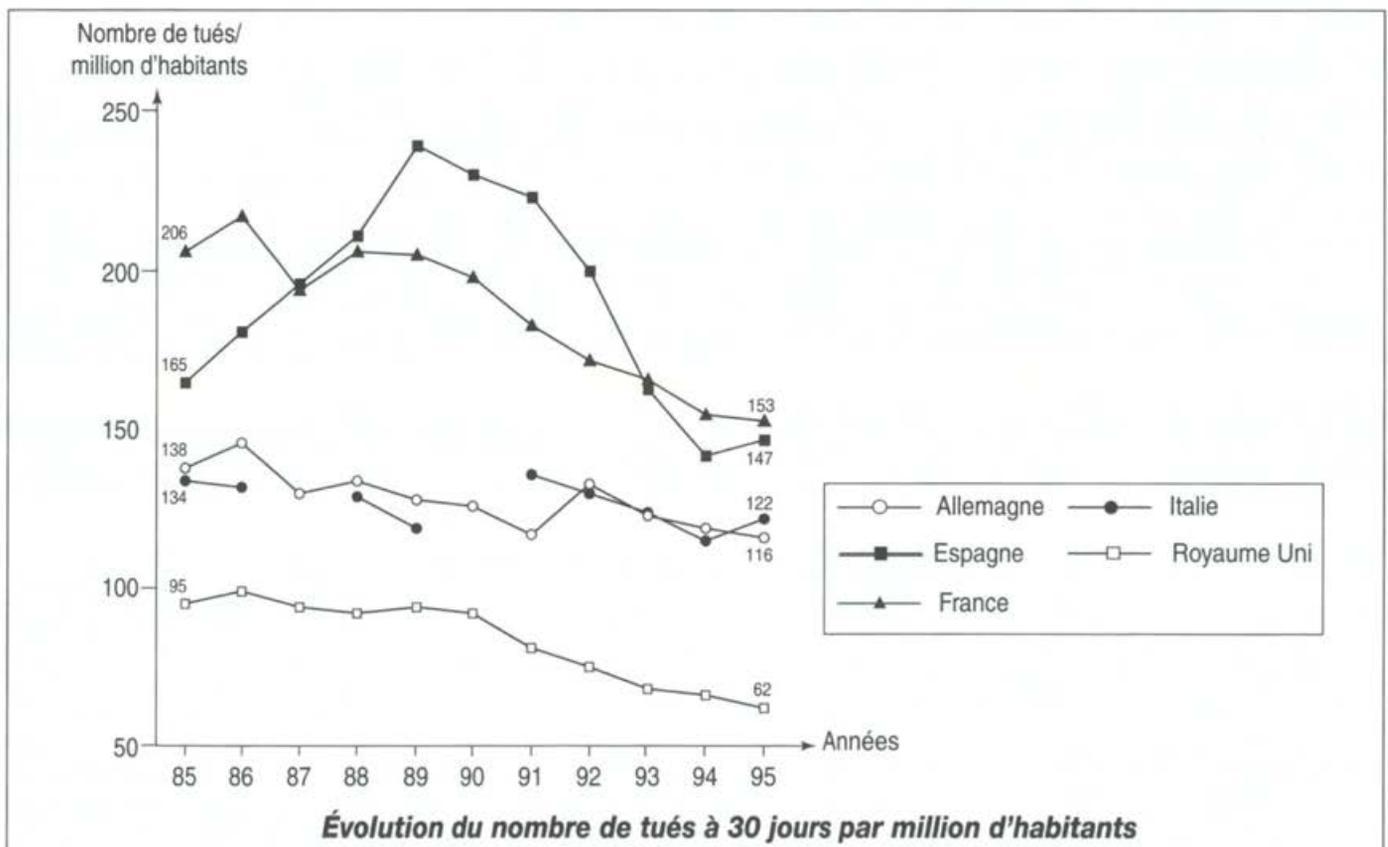
* Données susceptibles de légères variations en attente des chiffres officiels de la CEMT.

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

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

Sur onze ans, la plupart des états membres de l'Union Européenne, y compris la Suède, la Finlande et l'Autriche, progresse sauf la Grèce, les Pays-Bas, l'Italie, le Portugal et l'Irlande, avec des amplitudes différentes. Après une période de dégradation, le Portugal, et surtout l'Espagne, ont connu entre 1990 et 1994 une évolution très

favorable de cet indicateur. En 1995, il se dégrade légèrement dans ces deux pays. Il convient également de noter que l'Allemagne dépasse en 1995 (116) le meilleur niveau qu'avait atteint la seule RFA en 1991 (117).



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

Pays de l'Union Européenne	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994*	1995*
Allemagne**	302	309	266	265	250	239	222	250	282	269	222
Autriche	468	-	-	-	-	469	467	446	393	354	286
Belgique	487	521	495	490	480	460	422	373	366	370	-
Danemark	436	393	371	376	353	332	317	308	286	288	303
Espagne	581	612	622	635	672	624	567	486	386	328	316
Finlande	310	-	-	-	-	290	284	269	223	213	205
France***	467	482	410	424	413	394	369	341	325	306	296
Grèce	1 012	810	798	764	816	771	694	689	ND	702	689
Irlande	498	465	532	520	ND	496	446	418	418	384	401
Italie	326	311	270	285	255	ND	246	239	222	188	198
Luxembourg	457	446	370	433	345	348	379	346	329	307	294
Pays-Bas	263	282	264	236	246	223	207	199	195	198	203
Portugal	1 116	1 083	1 168	1 163	1 008	ND	916	779	629	540	630
Royaume-Uni	266	272	255	217	219	207	187	175	154	148	146
Suède	239	-	-	-	-	197	189	194	163	151	147

ND : non disponible.

Sources : CEMT, DG VII

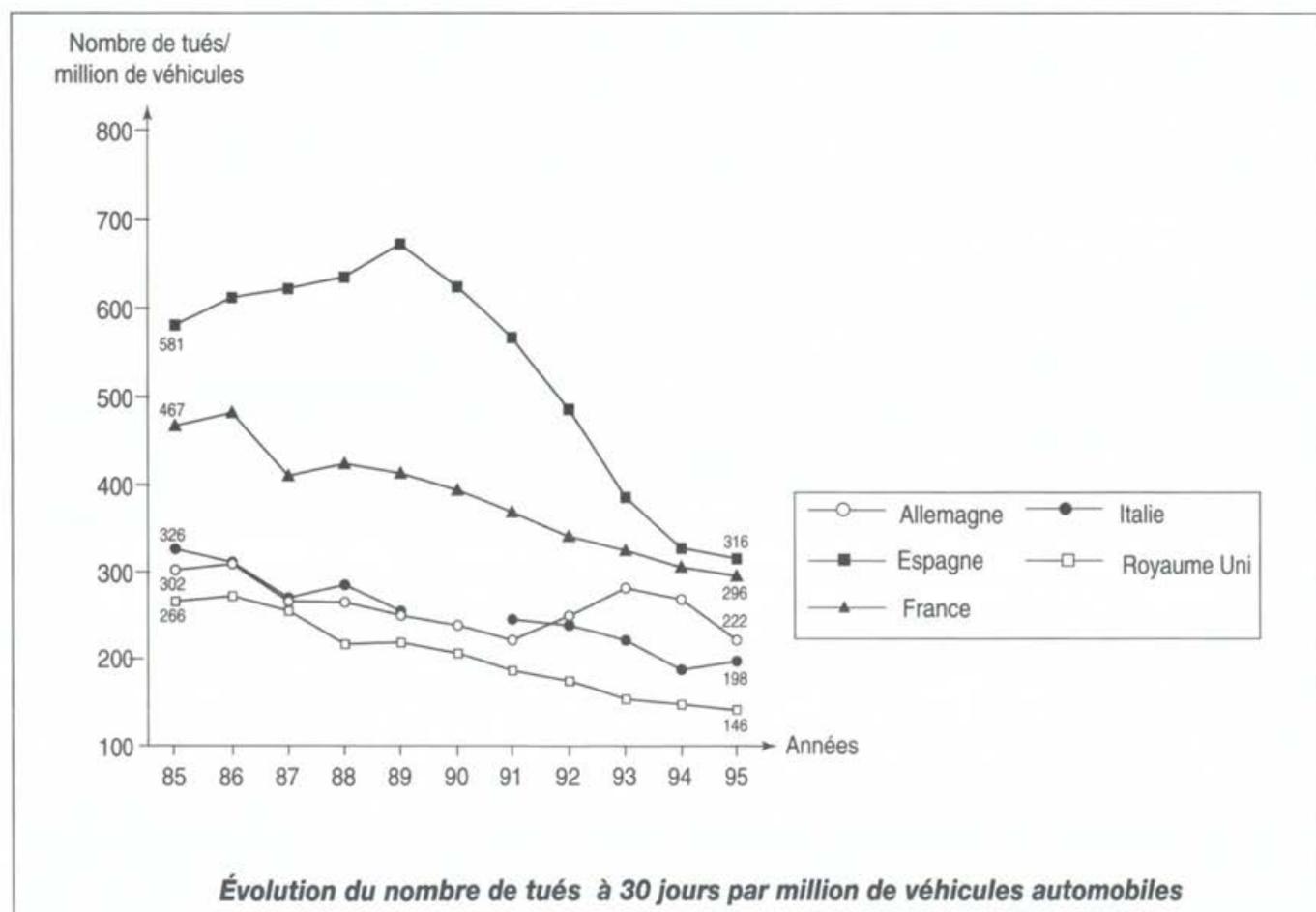
* Données susceptibles de légères variations en attente des chiffres officiels de la CEMT.

** 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 la plupart des états membres de l'Union Européenne est, là aussi, une tendance longue. Cependant l'évolution est faible, voire stagne, 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. Le Portugal retrouve le niveau de 1993.



COMPARAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT EN 1995

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 1995.

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
Nombre d'accidents corporels	4	106	7	117
Nombre de tués (4)	30	61	3	94
Nombre de blessés	0	92	15	107

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 12 210 aéronefs répartis en :

- 8 364 avions (dont 693 pour le transport public),
- 661 hélicoptères,
- 3 090 planeurs,
- 756 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 :

- 78,7 milliards de passagers-kilomètres transportés.
- 10,7 millions de tonnes-kilomètres transportées.

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

Nombre d'accidents	358
Accidents de train	74
dont : - collisions	46
- déraillements	28
Accidents de car	0
Accidents individuels (1)	137
Autres accidents (2)	147
Nombre de tués (3)	72
Agents en service (4) (5)	9
Voyageurs (5)	22
dont voyageurs par accident de train (5)	2
Autres personnes (6)	41
Nombre de blessés graves (7)	80
Agents en service (4) (5)	4
Voyageurs (5)	41
dont voyageurs par accident de train (5)	3
Autres personnes (6)	35

Accidents de passage à niveau (8)

Nombre d'accidents	177
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
- gardés	2
- avec signalisation automatique	109
- non gardés (sans barrière ni signalisation)	43
Accidents de piétons	23
Nombre de tués (9)	57
Nombre de blessés graves (9)	21

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 1995 : 588,6 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 55,56 milliards de voyageurs-kilomètres (63,74 en 1990) et à 48,95 milliards de tonnes-kilomètres de fret (51,53 en 1990).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le bilan des accidents corporels était en 1995 le suivant :

- 132 949 accidents corporels ;
- 8 412 tués à 6 jours, dont 5 389 usagers de VL ;
- 181 403 blessés.

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux roues (à l'exception des bicyclettes) représentait 33 millions dont 25,1 millions de voitures particulières.

Le nombre de voyageurs x kilomètres en véhicule particulier s'élevait en 1995 à 664 milliards.

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 parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des 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 1991 à 1995, l'avion est deux fois plus sûr que le train ou trente 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
	1991	1992	1993	1994	1995	Moy.	1991	1992	1993	1994	1995	Moy.	
Transports aériens	18	88	0	11	3	24	63,6	69,3	72,5	83,5	78,7	73,5	0,33
Transports ferroviaires	47	39	37	20	22	33	62	63	58,5	59	55,5	59,6	0,55
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 992	5 725	5 835	5 423	5 389	5 673	598,7	617,7	629,7	651,2	664	632,3	9,0

5

**ENSEMBLE
DES ACCIDENTS
MATÉRIELS ET CORPÔRELS**

ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1974 À 1995

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 1974 À 1995

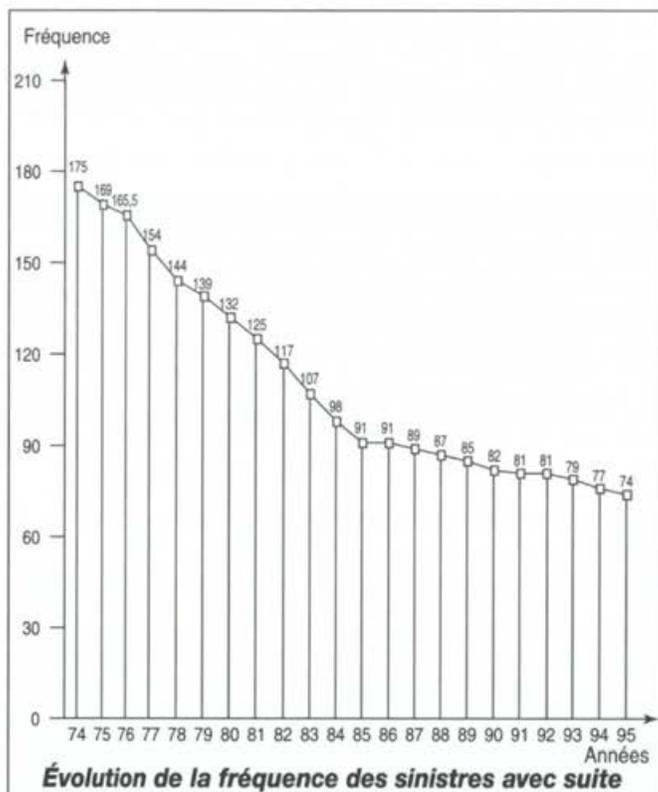
RESPONSABILITÉ CIVILE

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 5 300 000 véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens par grande classe de risque.

Années	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Fréquences	175	169	165,5	154	144	139	132	125	117	107	98
Années	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Fréquences	91	91	89	87	85	82	81	81	79	77	74

La fréquence a diminué très fortement et très régulièrement entre 1974 et 1985, puis beaucoup plus faiblement de 1985 à 1995. Ces résultats sont en assez bonne concordance avec l'évolution d'un indicateur de nature différente, celui du nombre des accidents corporels avec cependant une différence, une diminution plus sensible de la fréquence (divisée par 2,4) que celle du nombre d'accidents corporels sur la même période (divisée par 2), alors que les accidents corporels rapportés au parc automobile sont divisés par plus de 3 sur la même période.



ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN

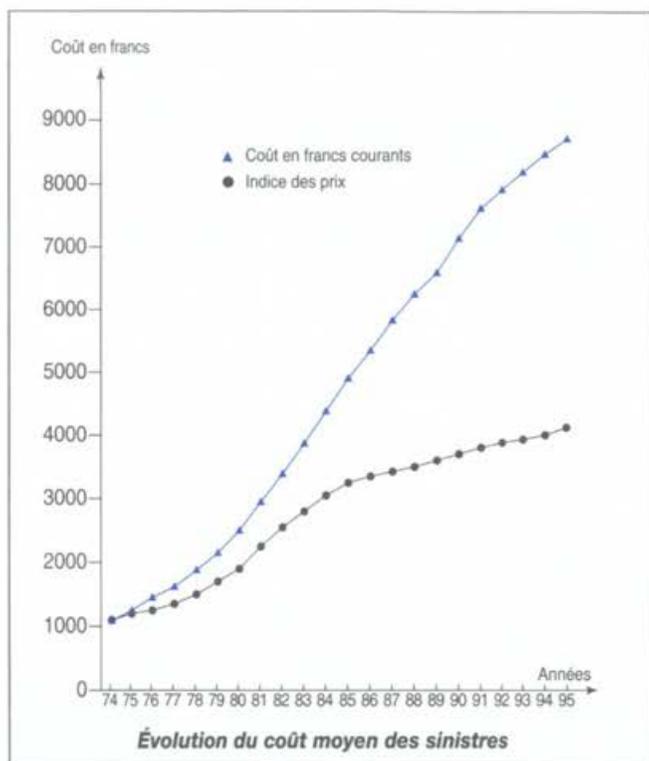
(EN FRANCS COURANTS) DES

SINISTRES MATÉRIELS AVEC SUITE DE 1974 À 1995 RESPONSABILITÉ CIVILE

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

Années	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Coût	1090	1250	1450	1620	1880	2150	2500	2950	3390	3870	4380
Années	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Coût	4900	5340	5820	6230	6570	7130	7600	7900	8180	8470	8720

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 1995

En 1995, 4 059 200 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 $4\,059\,200 / 1,72 = 2\,360\,000$. 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 1995, les entreprises d'assurances ont payé ou provisionné 68,3 milliards de francs, 50,1 milliards pour les sinistres matériels (- 0,6 % par rapport à 1994) et 18,2 milliards pour les sinistres corporels (+ 4,6 % par rapport à 1994).

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
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
1995	1 716 000	11 026 000	6 425	6 200

IDA (INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ)

SUR LA PÉRIODE 1987-1995

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 diminution des sinistres matériels depuis 1991 en nombre et 1995 en valeur.

RÉPARTITION DE 100 FRANCS

DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1995

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

Dommmages matériels réparations

Main d'œuvre	15,2
Pièces détachées	22,5
Pertes totales	11,6
Total des dommages matériels	49,3
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	4,7

Dommmages corporels

Frais médicaux et pharmaceutiques, et hospitalisation	11,0
Incapacité temporaire	6,0
Capitaux constitutifs	14,2
Pretium doloris	5,7
Préjudice esthétique	1,0
Préjudice moral	4,7
Autres	3,7
Total des dommages corporels	46,3

Frais*

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

TOTAL GÉNÉRAL 100

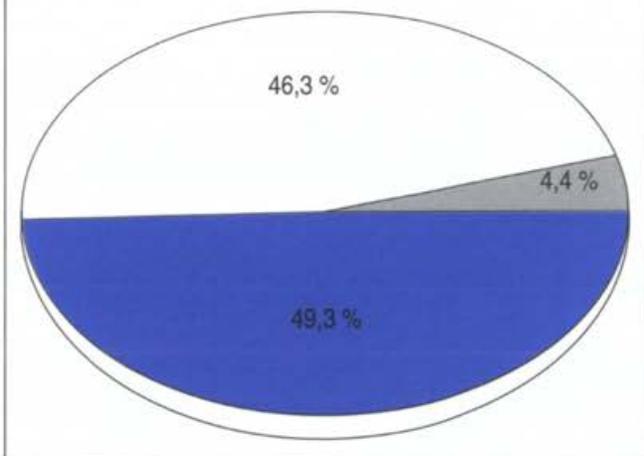
*Les frais de gestion sont exclus

Globalement sur 100 francs de sinistres payés,

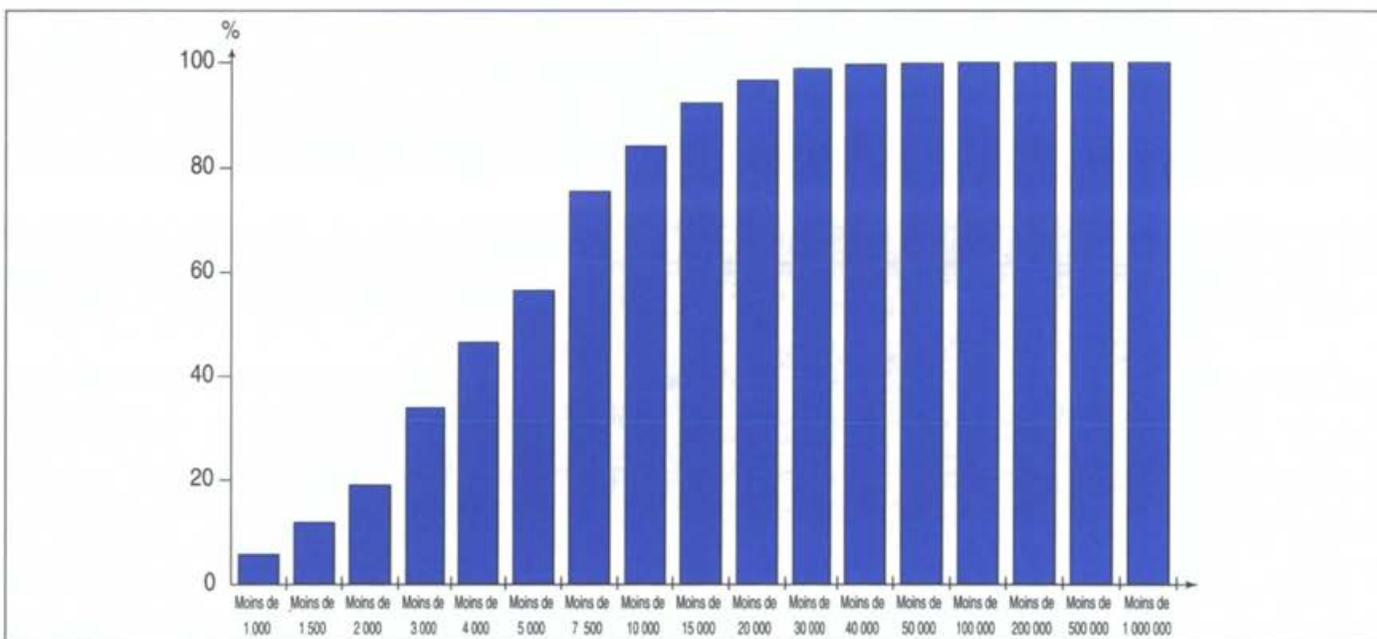
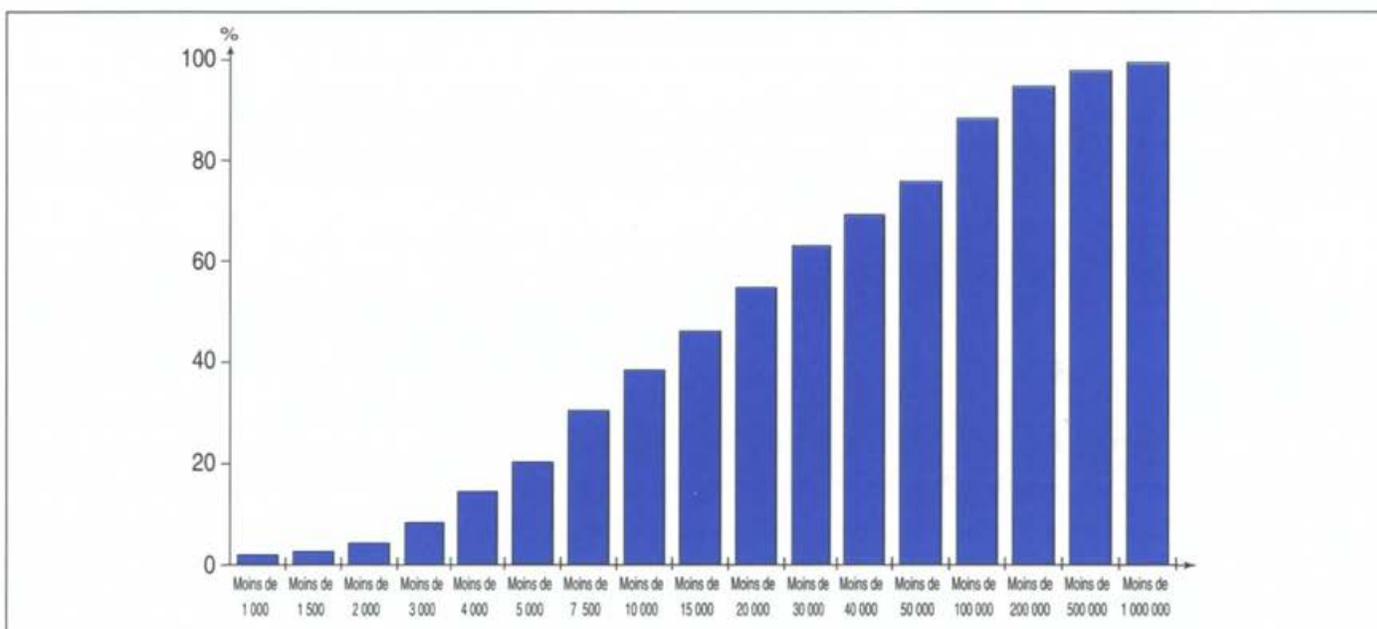
- 46,3 concernent les dommages corporels
- 49,3 les dommages matériels
- 4,4 les frais divers.

- Dommages matériels
- Dommages corporels
- 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 1992 vs fin 1994

TRANCHES DE COÛT (en francs)	SINISTRES MATÉRIELS		SINISTRES CORPORELS	
	Nombre %	Montant %	Nombre %	Montant %
Moins de 1 000	5,1	0,5	2,2	
Moins de 1 500	10,8	1,6	3,5	0,1
Moins de 2 000	17,7	3,5	4,8	0,1
Moins de 3 000	32,3	9,0	8,5	0,3
Moins de 4 000	45,2	16,0	14,0	0,4
Moins de 5 000	56,0	23,4	20,3	0,6
Moins de 7 500	74,0	40,4	32,8	1,9
Moins de 10 000	83,5	52,8	38,7	3,1
Moins de 15 000	91,7	66,6	48,3	5,1
Moins de 20 000	95,5	78,5	54,5	7,0
Moins de 30 000	98,8	90,4	63,6	11,0
Moins de 40 000	99,6	94,7	69,9	16,0
Moins de 50 000	99,8	96,7	76,0	19,5
Moins de 100 000	100,0	99,3	88,5	29,5
Moins de 200 000	100,0	99,8	94,0	40,4
Moins de 500 000	100,0	100,0	97,6	57,5
Moins de 1 000 000	100,0	100,0	99,0	69,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Un peu plus d'un sinistre matériel sur deux a un coût inférieur à 5 000 francs, et représente 23,4 % des sommes versées. Trois sinistres corporels sur quatre ont un coût inférieur à 50 000 francs ; ils représentent

globalement 20 % des sommes versées. En outre, moins de 1 % des sinistres corporels ont un coût supérieur à 1 million de francs, mais ils représentent 30 % des montants.

6 ÉVALUATIONS

LE PERMIS A POINTS EN 1996

1. Le rythme de retrait en 1996 est sensiblement supérieur à celui de 1995

Même si le nombre de points retirés est supérieur de plus de 500 000 à celui de 1995, il semble que l'on soit proche du rythme maximum possible compte tenu de l'organisation actuelle.

C'est en moyenne, par mois, 83 000 conducteurs qui se sont vus retirer 230 000 points. Le fonctionnement de la chaîne de traitement, tirant parti d'une expérience de plus de quatre ans, indique que le dispositif du permis à points est désormais bien rodé.

L'analyse du nombre de conducteurs qui ont recouvré le capital initial de points indique clairement que la quasi-totalité d'entre eux a choisi d'attendre les trois ans réglementaires plutôt que de suivre les stages de récupération de points. Cette attitude est vérifiée par la faiblesse relative

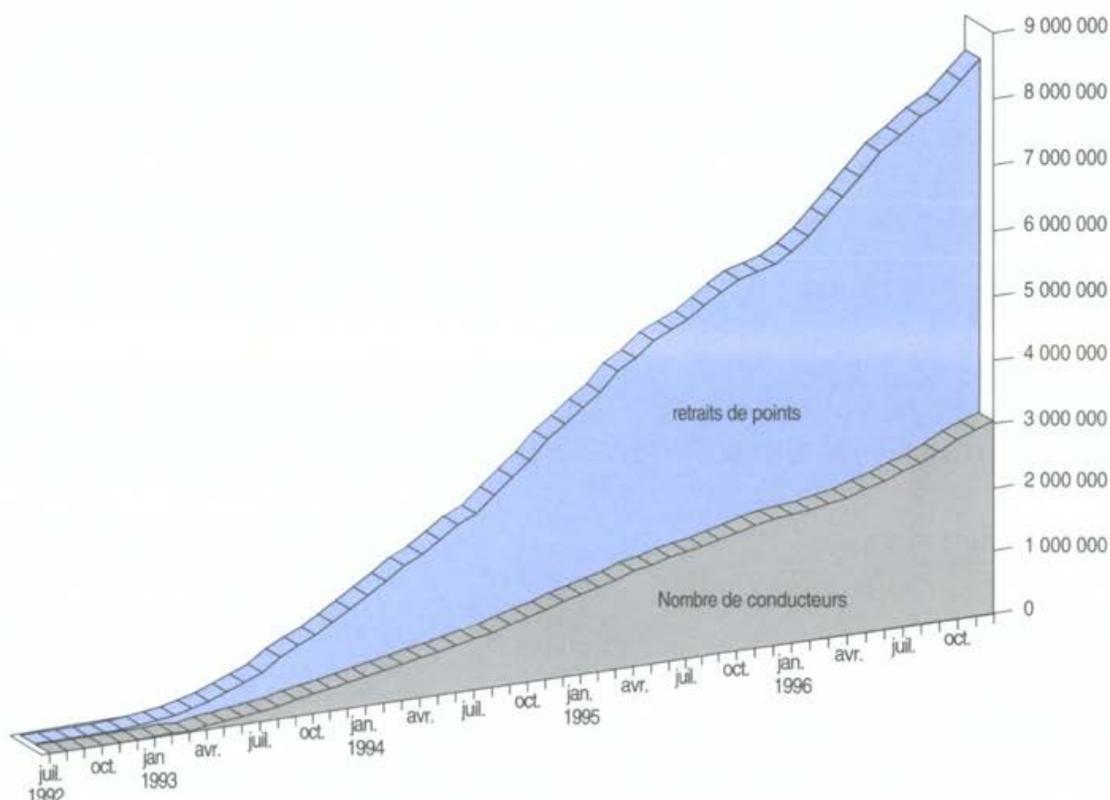
du nombre de stagiaires au cours des dernières années (voir page suivante). Constaté qu'est privilégiée cette branche de l'alternative proposée aux conducteurs n'est pas choquante en soi : l'attente des trois ans consécutive à la perte de points a, sans aucun doute, fortement contribué à dessiner les contours d'un comportement plus responsable.

Au 31 décembre 1996, le nombre de conducteurs sanctionnés depuis le 1^{er} juillet 1992 est de 3 000 837 dont 1 011 674 pour l'année 1996, à qui 8 691 590 points ont été retirés dont 2 837 280 pour l'année 1996.

8 443 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points au cours de cette même année. Ils étaient 5 213 en 1995.

Enfin 520 849 conducteurs ont recouvré leur capital initial de 12 points à l'issue de trois ans sans autre infraction.

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



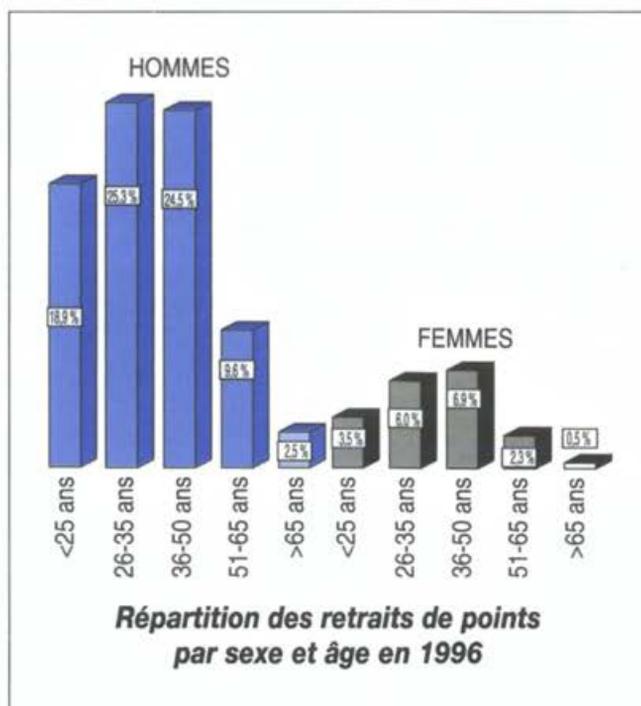
En 1996, 44 % des infractions commises ayant donné lieu à retrait de points sont des infractions aux règles de la vitesse (43 % en 1995).

– 7 % sont des délits d'alcoolémie et 1 % sont des contraventions relatives au dépassement du taux de 0,5 g/l ; 14 % des contraventions aux règles de priorité, feux et stops et 7 % 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 et à 23 % en 1996 (cette mesure a été mise en application en mai 1994).

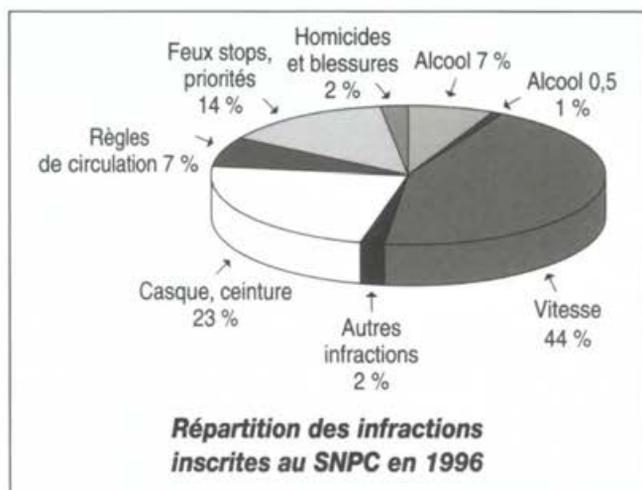
– 28,2 % sont des retraits à un point, 17,2 % à deux points, 21,5 % à trois points, 23,9 % à quatre points, 7,7 % à six points, 1,3 % à huit points. Les retraits à cinq et sept points restent marginaux (0,1 % chacun).

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

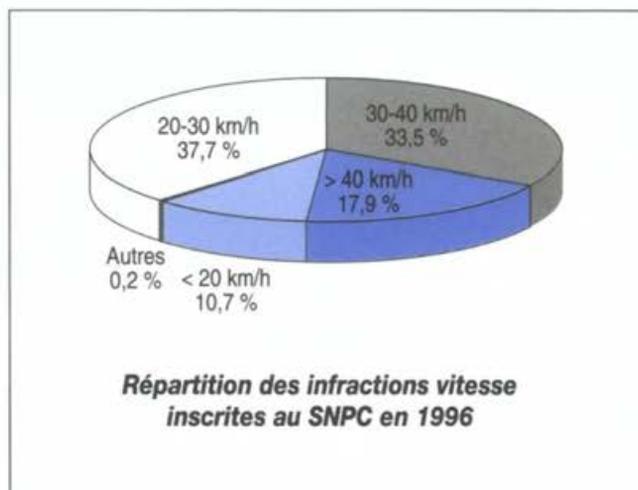
Pour mieux apprécier le « sur-infractionnisme » des hommes, on peut rappeler qu'ils parcourent 63 % du kilométrage total annuel en France.



Répartition des retraits de points par sexe et âge en 1996



Répartition des infractions inscrites au SNPC en 1996



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 1996

LES CENTRES DE RECYCLAGE / LA RÉCUPÉRATION DE POINTS

L'application de la règle des trois ans

La possibilité offerte aux conducteurs de reconstituer totalement leur capital de points en ne commettant pas d'infractions durant une période de trois ans a bénéficié à près de 485 000 d'entre eux au cours de l'année 1996. Ils n'avaient été que 52 800 en 1995, mais il faut tenir compte du fait que cette règle ne commençait à s'appliquer qu'en début du mois de juillet 1995.

On note donc, le nombre important des conducteurs qui bénéficient de cette disposition.

Les stages en 1996

En six ans de fonctionnement, les stages commencent à connaître un certain niveau de fréquentation. Leur nombre est passé de 300 pour les années 1990-1991 à 2 948 pour l'année 1996. On trouvera ci-après un tableau récapitulatif et comparatif pour les années 1993 à 1996.

Les stages organisés dans le cadre de la loi pour la « récupération de points » ont progressé très rapidement au cours de ces trois dernières années. En 1996, leur nombre a été de 365, progressant de plus du double par rapport à 1995. Le nombre de stagiaires ainsi « recyclés » s'élève à 12 678 alors qu'il n'était que de 7 578 l'année précédente. Cette montée en puissance, qui semble au premier abord très forte, doit être relativisée par rapport au nombre de permis invalidés (8 443) et au nombre de conducteurs qui ont bénéficié de la règle des trois ans. Il est pensable qu'un certain nombre d'usagers qui ont vu leur permis invalidé pouvaient être des stagiaires en « puissance » qui, faute d'une bonne information, n'ont pu bénéficier d'un stage. Néanmoins, le nombre de candidats désirant s'inscrire à un stage continuera à progresser dans les prochaines années.

En ce qui concerne les stages et le nombre des stagiaires entrant dans le cadre de « l'alternative aux poursuites », on constate que leur nombre a légèrement régressé. Ainsi, ce sont 27 523 stagiaires qui ont bénéficié de cette mesure en 1996 contre 28 397 en 1995 soit une diminution de 3,1 %. Si l'on considère que ce nombre était déjà en régression en 1995 (- 26,6 % par rapport à l'année précédente), la baisse est nettement

plus forte. L'explication avancée en 1995 était celle de l'attentisme des Procureurs de la République et des stagiaires lié à la grâce présidentielle. Aujourd'hui, la baisse s'explique comme étant une conséquence de la forfaitisation d'un nombre important d'inspections qui entraînent un retrait de moins de quatre points. Les stages n'étant plus attractifs pour le contrevenant – leur coût étant supérieur à celui de l'amende encourue – certains Procureurs de la République ont cessé de proposer ces stages.

Les centres

Agréés pour organiser les stages destinés aux contrevenants, leur nombre est de 441 au 31 décembre 1996. Actuellement bon nombre d'entre eux fonctionnent épisodiquement, la demande étant faible et dispersée.

Dans le cadre de la « Table ronde sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs », un certain nombre de propositions vont dans le sens d'un développement des stages « post-permis ». On note cette même demande dans les évaluations de fin de sessions des stages de « recyclage ». C'est probablement une des pistes qu'il y aura lieu de développer à l'avenir.

THÈMES \ ANNÉES	1993	1994	1995	1996
Dossiers traités	394 794	782 383	803 857	1 011 674
Points retirés	1 176 001	2 387 492	2 266 143	2 837 280
Permis invalidés	582	3 295	5 213	8 443
Stages alternatif	2 144	1 479	790	746
Stages mixtes (alternatifs et permis à points)	En 1993, cumulés avec les stages alternatifs	1 376	1 688	1 837
Stage récupération de points	2	57	151	365
Stagiaires « alternatifs »	30 199	38 663	28 397	27 523
Stagiaires « permis à points »	322	3 383	7 578	12 678

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, seule année où les chiffres définitifs sont disponibles, 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, 79 % 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 d'accidents mortels ou aux conducteurs impliqués dans un accident mortel à véhicule seul, on obtient respectivement 29 % ou 46 % d'alcoolémies illégales mais avec des taux de résultats connus plus faibles (75 % et 64 %). 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 alcoolémies illégales selon le type d'accident

	EFFECTIFS BRUTS DANS L'ÉCHANTILLON	TAUX DE RÉSULTATS CONNUS RAPPORTÉS A L'ÉCHANTILLON	ALCOOLÉMIES ILLÉGALES (1)
Conducteurs impliqués dans les accidents corporels	4 682	89 %	8 %
Conducteurs impliqués dans les accidents non mortels	4 109	90 %	7 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	573	79 %	19 %
Conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents mortels	315	75 %	29 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton	92	64 %	46 %

(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 32 % de

l'ensemble de ces accidents. Cette proportion s'élève à 46 % lorsqu'il s'agit d'accidents mortels à un véhicule seul sans piéton.

3 - Les résultats des tableaux ci-dessous sont cumulés sur les années 1995-1996. Ils sont obtenus à partir du fichier national des accidents de la route, complétés par l'exploitation des informations issues de fiches « alcool » remplies à l'occasion de prises de sang effectuées sur réquisition de médecins par les forces de l'ordre.

L'évaluation du bilan de l'alcoolémie au volant est lente. La comparaison avec les chiffres obtenus à partir du sondage INRETS effectué en 1994 peut donc être raisonnablement faite. On notera la similitude qui existe entre les deux sources.

	ALCOOLÉMIES ILLÉGALES
Conducteurs impliqués dans les accidents corporels	8,0 %
Conducteurs impliqués dans les accidents non mortels	7,4 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	19,6 %
Conducteurs « présumés responsables » impliqués dans les accidents mortels	31,1 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton	47,8 %

4 - L'abaissement du taux d'alcool dans le sang de 0,8 à 0,5 g/l a été mis en place le 15 septembre 1995. L'impact de cette mesure est réel, encore faut-il l'évaluer. On peut déjà constater qu'elle a eu un impact sur les alcoolémies « infra-légales » (inférieures à

0,8 g/l). En revanche, son incidence sur les fortes alcoolémies (supérieures à 0,8 g/l) semble sans effet. Ce résultat apparaît conforme à l'esprit de la mesure puisqu'elle a pour objectif, rappelons-le, de sensibiliser et de responsabiliser les conducteurs.

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière utilise un modèle statistique développé par le SETRA, l'OEST, l'INRETS et l'Université TOLBIAC-PARIS I et exploité au SETRA (1) 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.

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. Par voie de conséquence, les mois comportant quatre dimanches sont rendus comparables aux mois comportant cinq dimanches ;

– 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 utilisation dans le cadre de CENSUS X11 de moyennes mobiles **centrées**, on peut

déterminer par lissage statistique une tendance qui traduit l'évolution durable de l'insécurité.

Éléments d'analyse pour l'année 1996

L'analyse est faite sur des indicateurs sélectionnés comme ayant des réactions favorables immédiates aux mesures de sécurité routière. Ces réactions sont expressives d'une amélioration du comportement humain. On peut donc dire que ce sont des indicateurs sensibles au **comportement humain**.

– *Le nombre des accidents corporels sur l'ensemble du réseau* poursuit sa baisse régulière sur longue période. Le rythme annuel de la baisse s'établit à 6 300 accidents par an.

– *Le bilan des accidents mortels sur l'ensemble du réseau* a une tendance à la baisse notable sur une longue période et plus particulièrement depuis décembre 1990, date de l'instauration du 50 en ville et du port de la ceinture de sécurité obligatoire à l'arrière. Cette tendance est cependant affectée de mouvements à caractère cyclique qui font alterner baisses et hausses conjoncturelles. La fin de l'année 1996 semble correspondre à une telle hausse. L'étendue de cette hausse devrait se préciser en 1997.

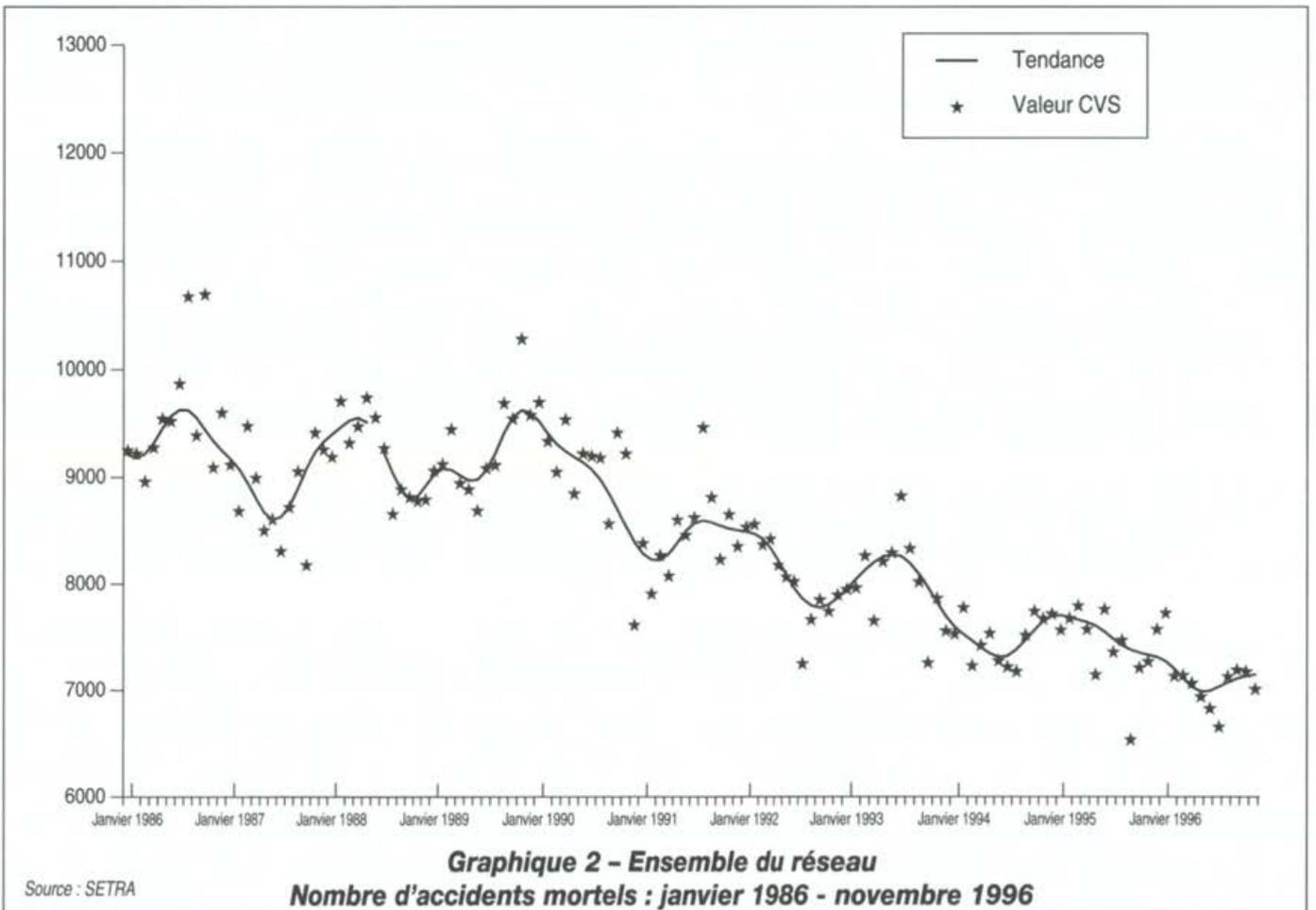
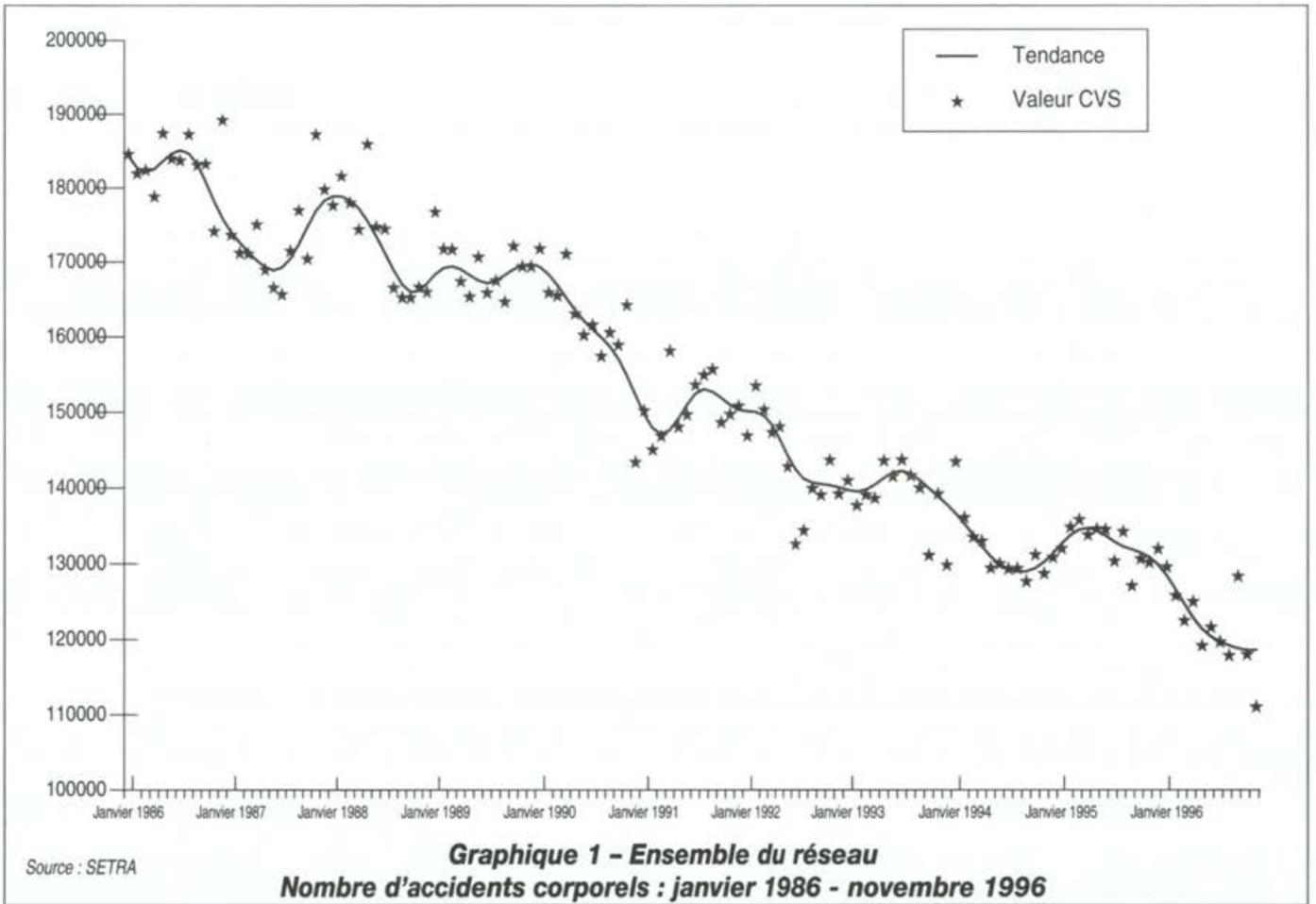
L'importance de cette phase est confirmée par d'autres indicateurs également sensibles au comportement humain et connaissant le même phénomène. Citons l'indicateur du *nombre des accidents mortels de rase campagne* et le *nombre des accidents à un véhicule sans piéton sur l'ensemble du réseau*. Cependant pour cette dernière variable les valeurs CVS de la fin de l'année sont très contrastées, ce qui induit une imprécision.

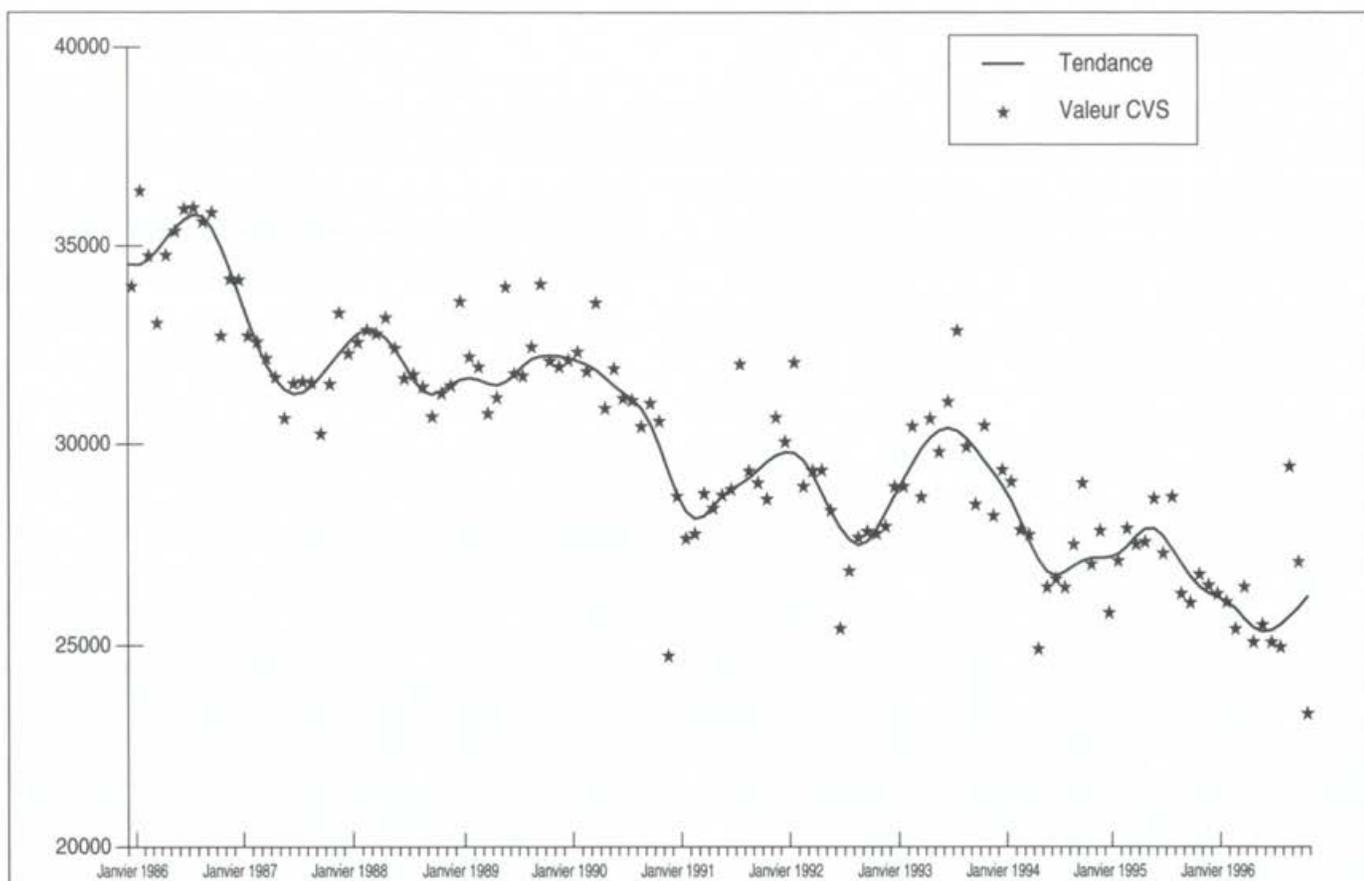
(1) Voir :

– Note d'information n° 104 SETRA/CSTR : Utilisation de séries désaisonnalisées pour l'analyse de l'insécurité routière. Patrick LE BRETON - Françoise VERVIALLE - Marcel TRUFFIER (juillet 1996).

– Un modèle de désaisonnalisation des indicateurs journaliers d'insécurité routière. Ruth BERGEL - Bernard GIRARD - Sylvain LASSARRE - Patrick LE BRETON.

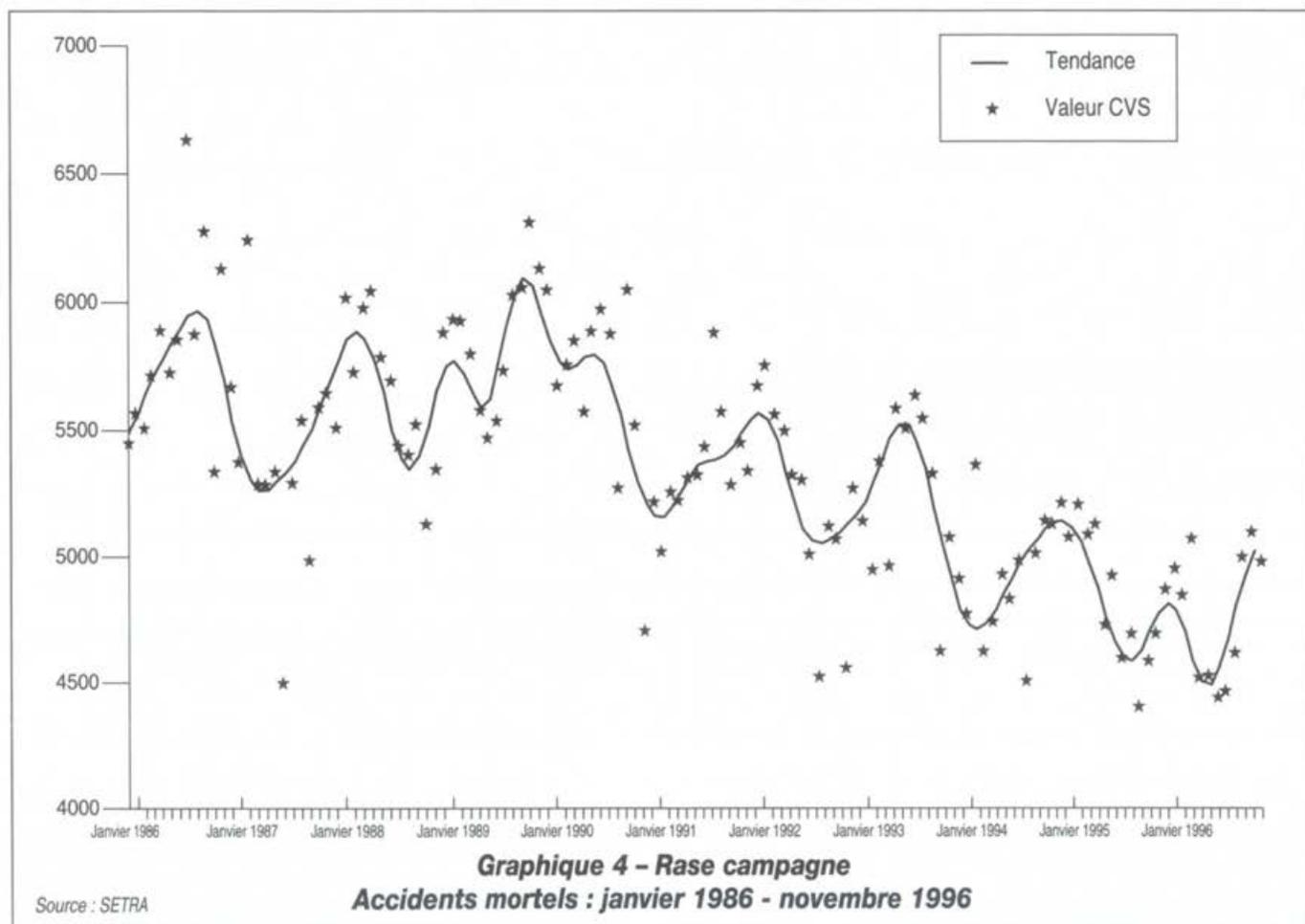
– Instruments d'analyse de l'évolution de la sécurité routière. Patrick LE BRETON - Françoise VERVIALLE (rapport d'études SETRA - décembre 1994).





Source : SETRA

Graphique 3 - Ensemble du réseau
Accidents à un véhicule sans piéton : janvier 1986 - novembre 1996



Source : SETRA

Graphique 4 - Rase campagne
Accidents mortels : janvier 1986 - novembre 1996

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1996

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

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

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 1996 s'établit comme suit avec un taux d'accroissement de la consommation de 1,8 % pour 1995 et 1996 (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
1996	3 834 400 F	394 840 F	83 940 F	21 350 F

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1996

1. Estimation du coût des accidents corporels en 1996

Nombre de tués à 30 jours : 8 541 ; coût des tués : 32,7 milliards de francs.

Nombre de blessés graves : 35 743 , coût des blessés graves : 14,1 milliards de francs.

Nombre de blessés légers : 133 913 ; coût des blessés légers : 11,2 milliards de francs.

Soit un coût de **58 milliards de francs 1996**.

2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels

(coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance) : **60 milliards de francs 1996**.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ESTIMÉ À 118 MILLIARDS DE FRANCS EN 1996

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 68 milliards de francs (50 pour les sinistres matériels et 18 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.

3. Estimation du coût de l'insécurité routière en Europe

L'European Transport Safety Council a chiffré le coût total de l'insécurité routière en Europe à 162 milliards d'écus en 1995 (environ 1 060 milliards de francs), c'est-à-dire 97 % des coûts totaux associés aux accidents du transport.

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

1. Le réseau routier

Au 1^{er} janvier 1996, la longueur totale du réseau routier était estimée à 959 300 km :

RÉSEAU	LONGUEUR
Autoroutes concédées (1)	6 300 km
Autoroutes non concédées (1)	2 000 km
Routes nationales (1)	28 000 km
Routes départementales (2)	360 000 km
Routes communales (y compris réseau urbain) (2)	563 000 km
Total	959 300 km

Sources (1) SETRA

(2) Ministère de l'Intérieur (longueurs au 01/01/1995)

2. La circulation

En 1995, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 496 milliards de km :

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PARCOURS (en milliards de km)
Voitures de tourisme immatriculées en France	359 (72,4 %) dt essence : 216 (43,6 %) gazole : 143 (28,8 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	78 (15,7 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	22 (4,4 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	21 (4,3 %)
Bus et cars immatriculés en France	2 (0,4 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	4 (0,8 %)
Véhicules agricoles + ordures + domaines	2 (0,4 %)
Solde divers (motocyclettes, ...)	8 (1,6 %)
Total	496 (100 %)

Source : 33^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation. INSEE 1996

CATÉGORIE DE ROUTE	PARCOURS (en milliards de km)
Autoroutes concédées (1)	54 (10,9 %)
Autoroutes non concédées (2)	32 (6,5 %)
Routes nationales (2)	83 (16,7 %)
Routes départementales*	198 (39,9 %)
Réseau local urbain*	129 (26,0 %)
Total	496 (100 %)

Sources (1) ASFA

(2) SETRA

* Chiffres estimés en fonction du parcours calculé sur routes départementales en 1992 - cf. Les cahiers de l'Observatoire N°2, Renault, 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	1989	141
1981	103	1990	146
1982	106	1991	151
1983	107	1992	154
1984	108	1993	160
1985	111	1994	166
1986	119	1995	170
1987	126	1996	174
1988	133		

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 1995 (source : INRETS) :

- le kilométrage moyen annuel était de 14 020 km (14 850 km pour les hommes et 12 740 km pour les femmes, 17 297 km pour les 25-29 ans et 9 040 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

L'ENQUÊTE TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DE L'INSEE

De mai 1993 à avril 1994, 14 200 ménages ont participé à l'enquête INSEE Transports et Communications. L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière a contribué au financement de cette enquête. Celle-ci reprend les définitions et les principes de la précédente réalisée en 1981 et 1982 pour assurer une base de comparaisons

structurelles. Son objet est de décrire la mobilité des ménages en étudiant les motifs de déplacements, les distances parcourues, les modes de transport utilisés, l'heure et la période de l'année où ils sont effectués. Les premiers résultats de cette enquête sont présentés dans le bilan de 1995.

URBAINS PÉRIURBAINS / QUI VA OÙ ?

Voir *URBANISME* n° 289

Modifications de comportements depuis la dernière enquête, dans les déplacements quotidiens sur de courtes distances (dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile).

Augmentation des distances parcourues

Les déplacements urbains s'allongent et passent de 5,2 à 7,3km. Les distances parcourues quotidiennement augmentent beaucoup plus dans les périphéries qu'en villes centres et par ailleurs beaucoup plus dans les villes moyennes (+ 100 % dans les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants, + 55 % dans les villes de plus de 100 000 habitants hors Ile-de-France, + 28 % en Ile-de-France).

Une redistribution spatiale de la mobilité

Globalement, le nombre de déplacements effectués un jour de semaine est quasiment stable (+ 2 %). Toutefois la part des déplacements domicile-travail internes à la zone dense (ville centre et banlieue intérieure)⁽¹⁾ décroît. En revanche, les trajets des espaces périurbains vers les villes centres, les trajets vers la banlieue extérieure depuis la zone dense ou la périphérie et les trajets entre bassins d'emploi enregistrent une forte hausse. Le travail n'est pas le seul motif de déplacement touché par ces évolutions. Les trajets d'échange entre bassin d'emploi augmentent de 53 %. Les trajets internes aux villes centres diminuent de 12 % et les déplacements internes en banlieue et périphérie de 9 %. Les échanges banlieue/centre augmentent de 42 % (+ 34 % pour les habitants des banlieues, + 64 % pour les habitants des centres). Les échanges périphérie/centre augmentent de 67 % et les échanges périphérie/banlieue de 100 %. Sur 100 km parcourus dans la zone des 80 km autour du domicile, 32 le sont entre bassins, 34 au sein des banlieues et périphérie et 34 ont la ville principale du bassin pour origine ou destination.

Une redistribution temporelle de la mobilité

Le nombre de déplacements diminue de 9 % avant 14 heures pour croître de 11 % entre 14 et 19 heures et de 28 % après 19 heures. L'accroissement de l'usage de l'automobile et des transports publics diffère fortement selon les horaires. Pendant les heures de pointe (7-9 heures, 12-14 heures, 17-19 heures), l'augmentation des déplacements en transports publics s'élève à 7 % et en automobile à 22 %. Alors qu'aux heures creuses, en pleine journée, elle atteint respectivement 20 % et 45 %. Après 19 heures les déplacements en automobile augmentent de + 43 %.

Stabilité des temps de déplacement

Par jour, le temps total consacré aux déplacements reste stable pour l'ensemble de la population française. L'écart se creuse entre la province et l'Ile-de-France où le budget-temps en jours sur une distance équivalente est supérieur de 25 % à la moyenne nationale. L'augmentation des longueurs est compensée par une vitesse globale de déplacement plus élevée (ensemble des distances de parcours sur le temps qui leur est consacré). Elle passe de 18,9 à 25,3 km/h.

Cette dernière observation permet de conclure à une amélioration de la fluidité du trafic.

⁽¹⁾ La limite intérieur/extérieur est calculée en fonction des 50 % de la population les plus proches de la ville-centre.

MOBILITÉ LOCALE EN JOURS DE SEMAINE ET LE WEEK-END

Cette analyse porte sur les déplacements motorisés (non effectués exclusivement à pied) dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile (l'article paru dans le bilan 1995 portait sur les jours de semaine).

Le nombre de déplacements le week-end est plus faible que les autres jours de la semaine. Cette différence est encore plus marquante le dimanche (81 millions le dimanche, 123 le samedi et 129 les autres jours). Cette différence s'est accrue depuis la dernière enquête, l'évolution étant plus marquée les jours de semaine (+ 18 %) qu'en week-

end (+ 7 % le samedi, + 4 % le dimanche). La répartition entre modes de transport le dimanche n'a que peu varié entre les deux enquêtes du fait de la prédominance de l'automobile dès les années 80. Par conséquent les vitesses augmentent moins le dimanche que les autres jours.

Partage modal (en %) et vitesses des déplacements locaux motorisés selon le jour

	En semaine			Samedi			Dimanche			Ensemble		
	1982	1994	1994/ 1982									
Deux-roues	13	6	-7	11	5	-6	8	5	-3	13	6	-7
Automobile	74	82	+8	81	89	+8	88	92	+4	76	84	+8
Transports en commun	13	12	-1	8	6	-2	4	3	-1	11	10	-1
Total	100	100										
Vitesse (km/h)	24	30	+6	28	34	+6	34	38	+4	26	31	+5

ÉVOLUTION DE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE ET DU RISQUE D'ACCIDENT

Cet article résulte des travaux menés par l'INRETS en matière d'accidentologie, s'appuyant sur l'enquête Transports et Communications de l'INSEE.

L'analyse quantitative des enjeux de l'insécurité routière s'appuie sur la connaissance de la distribution des accidents et des victimes. Mais pour mieux cibler les actions de prévention dans ce domaine, il est nécessaire d'identifier les groupes à haut risque. Cette identification passe par la mise en correspondance des accidents à des populations de référence, c'est-à-dire à des données d'exposition au risque reflétant l'usage des véhicules.

Dans le cadre d'une convention de recherche entre l'INRETS et la MACIF, une analyse de l'évolution des déplacements des conducteurs de véhicules légers à la disposition des ménages et du risque d'implication dans un accident rapporté à une même distance parcourue a été menée à partir du rapprochement des carnets-voiture remplis pendant sept jours dans les deux dernières enquêtes Transports de l'INSEE (menées respectivement de février 1981 à mars 1982 et de mai 1993 à avril 1994) et des données d'accidents

correspondant aux mêmes périodes. Les premiers résultats sont présentés ici.

Evolution de l'usage des véhicules

Les trajets en voiture sont en moyenne plus longs et plus rapides, mais la part des petits déplacements reste importante

Le nombre moyen de trajets hebdomadaires augmente peu au cours des deux périodes (20,7 trajets par semaine en 1981/1982 et 20,9 en 1993/1994) soit 3 trajets en voiture par jour. La longueur moyenne d'un trajet passe de 10,1 km à 11,8 km. Les trajets sont parcourus à des vitesses plus élevées : la vitesse moyenne de parcours augmente de près de 10 % en passant de 36,7 km/h à 40,1 km/h. La part des trajets courts, bien qu'ayant diminué en 1993/1994 reste très élevée puisque plus de la moitié (52 %) des trajets en voiture a une distance inférieure ou égale à 5 km/h.

Une part plus grande de femmes et de personnes âgées dans la circulation

La part des kilomètres parcourus par des conductrices est passée de 25,8 % en 1981/1982 à 33,6 % en 1993/1994. Les femmes représentent 43 % des conducteurs réguliers ou occasionnels en 1993, elles étaient 38 % en 1981. Les trajets des femmes sont plus courts (9 km en moyenne contre 13,8 km pour les hommes en 1993) et les vitesses moyennes de parcours sont moins élevées (35,8 km/h pour les femmes et 42,5 km/h pour les hommes). Ceci reflète la fréquence plus élevée des trajets urbains chez les conductrices.

Le vieillissement de la population et l'utilisation de plus en plus longue de l'automobile dans le cycle de vie contribuent à augmenter la part des personnes âgées dans la circulation. La fréquence des kilomètres parcourus par les conducteurs de 65 ans ou plus passe de 3,7 % en 1981 à 6,6 % en 1993.

Les motifs de déplacement restent très différenciés selon le sexe du conducteur

Nous avons observé, à partir de l'enquête de 1981/1982, que l'usage du véhicule était très différencié selon le sexe du conducteur : les femmes conduisaient plus fréquemment pour faire des courses ou pour des trajets d'accompagnement. Cela reste vrai en 1993/1994 : 15 % des trajets féminins ont pour motif l'accompagnement d'un enfant alors que ce type de trajet ne représente que 5 % des trajets masculins.

L'évolution du risque des conducteurs de véhicules légers

Le risque d'accident corporel a fortement diminué

Au cours des périodes analysées la mobilité augmente de 51 %, ce qui correspond à la fois à l'augmentation du parc et des kilométrages parcourus par les conducteurs. Parallèlement les accidents corporels diminuent. En conséquence, le risque estimé par le nombre d'accidents rapporté aux kilomètres parcourus diminue. Il passe ainsi, pour la population des conducteurs de véhicules de tourisme, de 14 accidents corporels pour 10 millions de km parcourus en 1981/1982 à 6 accidents pour 10 millions de km parcourus en 1993/1994.

On retrouve toujours un risque élevé chez les jeunes conducteurs, alors que le risque des personnes âgées tend à diminuer

On retrouve le risque le plus élevé chez les très jeunes conducteurs, expliqué en partie par leur inexpérience, puis le risque diminue pour atteindre les valeurs les plus basses dans la tranche des 35 à 64 ans. Il remonte ensuite au-delà de 65 ans, mais cette remontée était plus importante en 1981 qu'en 1993. La baisse relative la plus importante du risque entre les deux périodes est observée dans la population des conducteurs âgés et c'est le risque des jeunes conducteurs qui diminue le moins en valeur relative.

Les femmes présentent un risque d'accident corporel plus faible que les hommes sauf chez les plus âgées d'entre elles

Tous âges confondus en 1993/1994, le risque d'implication dans un accident corporel rapporté à la distance parcourue est 1,2 fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes. Ce ratio du risque des hommes comparé à celui des femmes est de 1,9 pour les accidents mortels. Ces ratios ont peu changé depuis l'enquête précédente. Notons que la prise en compte des accidents matériels à partir d'autres sources fait apparaître une plus grande probabilité d'implication par kilomètre chez les conductrices.

Lorsque l'on tient compte de l'âge et du sexe du conducteur, on retrouve la classique courbe en U avec des valeurs élevées pour les classes d'âge extrêmes, mais elle est beaucoup moins accentuée pour les femmes. Les jeunes femmes présentent un risque moins élevé que les jeunes hommes. On retrouve ici le sur-risque des jeunes hommes qui est un résultat classique en sécurité routière. Les femmes de 65 ans ou plus ont un risque d'implication dans les accidents corporels plus grand que les hommes du même âge, ce qui peut s'expliquer par une moins grande habitude de la conduite et un accès plus tardif à l'automobile.

Correspondant : Hélène Fontaine (INTRETS/DERA)

7

**LES GRANDES DATES
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1893

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

1899

Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :

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

1917

Création des premières auto-écoles.

1921

Décret du 27 mai instaurant le code de la route.

1922

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

1936

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

1945

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

1954

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

1956

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

1957

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

1958

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

1959

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

1961

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

1965

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

1969

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

1970

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

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

1972

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

1973

- Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

1974

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

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

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1^{er} janvier.
- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.

• Décret du 26 août relatif à :

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

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

1976

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

1978

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

1979

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

• Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1982

• Le comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :

– RÉAGIR : Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier,

– OBJECTIF – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an, le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.

• Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :

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

1983

• Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :

a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :

- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
- 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;

b) pour les véhicules de transports en commun :

- 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage des roues,
- 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

• Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.

• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré, le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

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

- de réception, à compter du 1^{er} janvier 1985,
- de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.

1985

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

1986

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

1987

• Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.

• 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR : Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1^{er} juillet 1992.

• Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

• Loi du 31 octobre portant entre autres sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

• A compter du 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.

• Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

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

1992

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

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

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

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

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

1993

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

1994

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

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^{er} septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la 4^e 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.

1996

- Loi du 26 février 1996 : prévoit de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.
- Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
 - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
 - autorisation de conduire une 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un Brevet de Sécurité Routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

8

BIBLIOGRAPHIE

INRETS

2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 ARCUEIL CEDEX
Tél. : 01 47 40 71 18

INTERDISTANCES, TRAFIC ET SECURITÉ DE LA ROUTE

L'étude « Interdistances, Trafic et Sécurité de la Route » (INRETS, 1996) est une contribution à l'amélioration des connaissances sur la liaison entre interdistances courtes et risque de collision arrière.

On y rappelle d'abord les principales études antérieures sur l'analyse de la relation entre distances intervéhiculaires et sécurité routière et on y présente divers indicateurs de conduite en file et de risque de collision communément utilisés (pourcentage de véhicules « libres », distance de collision, écart-type de la vitesse, temps intervéhiculaire (TIV) ou d'autres indicateurs plus complexes en voie de développement.

La démarche d'analyse est conçue en fonction de la disponibilité des données sur autoroute qui ne permet pas d'étudier directement, la relation risque - interdistances ; il faut la décomposer en une relation risque-débit et une relation débit-interdistances. Ces relations ont été établies à partir de trois sources de données : les accidents du fichier national, les débits horaires du fichier Bison Futé et les interdistances évaluées sur une portion d'autoroute A31 (à deux voies).

Cette étude apporte quelques résultats nouveaux :

– Le pourcentage de TIV courts (inférieurs à deux secondes) croît avec le débit quels que soient les couples de véhicules successifs. Pour la configuration

VL/VL (deux véhicules légers qui se suivent) on observe 60 % de TIV courts pour un débit de 2 400 véhicules/h, contre 12 % pour un débit inférieur à 600 véhicules/heure. Ce pourcentage est généralement plus important sur la voie rapide, ceci bien que le débit y soit, sauf en cas de fort trafic, moindre que sur la voie lente.

– Le pourcentage de TIV courts est plus élevé pour la configuration VL/VL que pour toute autre configuration. Ce phénomène est davantage marqué en semaine. Par débit très faible (inférieur à 600 véhicules/heure), le risque de collision arrière n'est pas négligeable. Il est nettement plus élevé de nuit.

– L'examen simultané des courbes de risque et de pourcentage de TIV courts suggère l'existence d'un lien la nuit entre débit faible et risque de collision arrière. On remarque que le risque de collision arrière est dans l'ensemble plus important la nuit que le jour. Cette tendance est particulièrement visible pour les débits faibles et les très forts débits. En conclusion, on propose de nouvelles études susceptibles d'améliorer l'analyse des relations entre temps intervéhiculaires et risque de collision.

*Convention DSCR/INRETS n° 95-41019.
Rapport MAIA/DERA n° 9608, décembre 1996.
Auteurs : M. Aron, M.B. Biecheler,
J.F. Peytavin*

L'INSÉCURITÉ DES CYCLOMOTORISTES

SITUATION FRANÇAISE ET INTERNATIONALE

Le cyclomoteur constitue la première étape dans l'accession à la motorisation individuelle et à ce titre, le marché du cyclomoteur connaît actuellement un grand développement dans nombre de pays du Tiers Monde. En Europe de l'Ouest où il a joué ce rôle aux lendemains de la seconde guerre, le parc des cyclomoteurs s'est sensiblement réduit depuis les années soixante dix, malgré le développement récent du scooter de 50 cm³.

La part du cyclomoteur dans le parc total des véhicules à moteur reste encore élevée en France (7,3 % en 1992), notre pays se situant, de ce point de vue, dans le groupe de tête des pays de l'Union Européenne derrière l'Autriche et l'Italie. Dans tous les pays de l'Union Européenne, à l'exception du Royaume-Uni et depuis peu de l'Allemagne, le cyclomoteur demeure encore aujourd'hui le type de deux-roues à moteur le plus répandu, représentant

entre 55 % et les trois quarts du parc total des deux-roues à moteur.

Depuis 1970, on constate une forte diminution du nombre de cyclomotoristes tués dans l'Union Européenne, mais cette évolution ne fait que refléter celle des parcs et témoigne moins d'une amélioration de la sécurité de cette catégorie d'usagers que du déclin continu de l'usage et du parc des cyclomoteurs dans ces pays.

En France, si la réduction du nombre de cyclomotoristes tués a été très forte jusqu'en 1987 (elle a détenu de 1970 à 1987 le record européen), l'importance – en valeur absolue – du nombre de cyclomotoristes tués y reste encore élevée (549 tués à 30 jours en 1992) derrière l'Italie (680) et le Portugal (679), mais devant l'Espagne (456). Bien plus, notre pays détient le record européen du risque (cyclomotoristes tués rapportés au nombre de cyclomoteurs en circulation) juste devant l'Italie.

Dans la plupart des pays européens et notamment en France, les cyclomoteurs sont essentiellement utilisés par des adolescents. En conséquence, c'est entre 14 et 17 ans, que se concentrent les cyclomotoristes victimes d'accidents corporels en France (155 tués à 6 jours en 1995 soit le tiers des cyclomotoristes décédés et 40 % des adolescents tués sur la route). Le risque est donc bien circonscrit à cette classe d'âge où il atteint un niveau particulièrement élevé.

La situation des cyclomotoristes qui constituent avec les piétons et les cyclistes la catégorie d'usagers de la route la plus vulnérable en cas d'accident, n'a guère été étudiée, tant sur le plan de la sécurité que sur celui de la mobilité. Et depuis plusieurs années, aucune étude n'a été spécifiquement consacrée en France à la situation des cyclomoteurs et à l'insécurité des cyclomotoristes.

A défaut de pouvoir présenter des résultats de recherches nouvelles avec construction de données empiriques, ce rapport s'efforce de combler les lacunes dans notre connaissance du problème en présentant une synthèse des informations sur la situation du cyclomoteur et de ses usagers sur le plan de la sécurité.

Une première partie est consacrée à l'analyse de l'insécurité des cyclomotoristes en France. La seconde partie présente les données disponibles au niveau international : évolution des indicateurs d'insécurité et revue des études et recherches menées dans différents pays ; un regard particulier est porté sur la situation du cyclomoteur aux Pays-Bas.

J.R. Carré, C. Filou
Rapport de recherche n° 211

MOBILITÉ ET ACCIDENTS

L'objet de ce rapport est de présenter l'analyse du suivi du risque routier pour l'année 1994. La première partie concerne la mobilité et s'appuie sur l'exploitation de l'enquête de la SOFRES. L'exploitation des procès-verbaux d'accidents, en particulier l'analyse de l'alcoolémie des conducteurs impliqués dans les accidents corporels fait l'objet d'une seconde partie.

L'enquête de la SOFRES sur l'usage des véhicules à la disposition des ménages montre que le parcours moyen par véhicule est de 13 730 km pour l'année 1994, dont un tiers en ville et 20 % sur autoroute. 45 % des véhicules sont utilisés par plusieurs conducteurs, et les conducteurs occasionnels effectuent 8 % de l'ensemble des kilomètres parcourus. Ce sont plus fréquemment des femmes et des jeunes.

Sur 100 véhicules, 22,6 accidents matériels ou corporels ont été signalés pour l'année 1994, ce qui correspond à 16 accidents par million de kilomètres parcourus dont 11,5 ont été déclarés à l'assureur.

Rappelons que la question concerne tous les types d'accidents, y compris les légers heurts et les bris de glace.

Une analyse de l'alcoolémie des conducteurs impliqués dans les accidents corporels a été menée à partir de l'exploitation du fichier des procès-verbaux depuis l'année 1988. Une évolution à la hausse de la connaissance de l'alcoolémie dans les accidents mortels a ainsi pu être observée. Toutefois la part des résultats connus rapportée à l'ensemble des conducteurs reste toujours inférieure à celle obtenue pour les accidents corporels : en 1994, l'alcoolémie est connue pour 79 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels et pour 89 % de ceux impliqués dans les accidents corporels.

La part des conducteurs avec une alcoolémie illégale, rapportée aux cas connus est égale, en 1994, à 8 % dans les accidents corporels et à 19 % dans les accidents mortels. L'évolution est faible depuis l'année 1988.

Un analyse catégorielle a été menée en cumulant

les résultats sur cinq années, de 1990 à 1994, afin de disposer d'effectifs plus importants. Elle met en évidence les disparités des taux de connaissance de l'alcoolémie et des taux d'alcoolémie illégale selon les types de conducteurs, de véhicules et d'accidents dans lesquels ils sont impliqués. Ainsi, dans les accidents mortels l'alcoolémie des hommes est mieux connue que celle des femmes. De même, l'alcoolémie des conducteurs de 25 à 54 ans est mieux connue que celle des plus de 55 ans. Parallèlement, les alcoolémies illégales rapportées aux cas connus sont plus faibles chez les femmes et les personnes âgées.

On pourrait faire l'hypothèse que l'alcoolémie est moins systématiquement recherchée chez les catégories de conducteurs où l'on n'attend pas de résultats au dessus du seuil légal. Toutefois, cette hypothèse n'est pas vérifiée lorsqu'il s'agit des conducteurs impliqués dans les accidents mortels à véhicule seul sans piéton. En effet, le taux des résultats connus est très faible (64 % des conducteurs entre 1990 et 1994), alors que la part des alcoolémies illégales rapportée aux alcoolémies connues est très élevée (46 % des conducteurs sur la même période). Le faible taux de recherche de l'alcoolémie pourrait provenir dans ce cas du fait qu'il n'y a pas de tiers en cause et que l'action de la

justice est éteinte si le conducteur a été tué dans l'accident.

L'analyse des types de véhicules impliqués montre elle aussi l'hétérogénéité des résultats. L'alcoolémie est très bien connue pour les conducteurs de poids lourd et leur taux d'alcoolémie illégale sont très faibles, alors que 55 % seulement des alcoolémies sont connues chez les usagers de deux roues impliqués dans les accidents mortels et plus du quart d'entre eux (rapportés aux cas connus) présentent une alcoolémie illégale.

L'examen de l'alcoolémie des piétons, moins bien connue que celle des conducteurs, fait apparaître des taux plus élevés pour cette catégorie d'usager et des campagnes d'information destinées aux piétons pourraient être envisagées afin d'insister sur les dangers présentés par l'alcool, même lorsque l'on ne conduit pas.

*H. Fontaine et Y. Gourlet (DERA) :
« Mobilité et accidents, année 1994 »
Rapport de convention DSCR / INRETS
64 p., juin 1996*

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Grande Arche

92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX 04

Tél. : 01 40 81 80 28

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité routière a publié en 1996 :

- Bilan annuel 1995, statistiques et commentaires,
- Bilan des 1^{er} et 2^e trimestres 1996, statistiques et commentaires,

- Grands thèmes de la sécurité routière en 1995,
- La sécurité routière à travers les chiffres (dépliant).

Il a été omis de mentionner dans l'édition des « Grands thèmes de la sécurité routière en 1995 », dans le chapitre intitulé « les partenaires de la sécurité routière : Les associations », un des acteurs reconnus et efficaces qu'est la « Prévention Routière ». C'est avec toutes nos excuses que nous réparons ce regrettable oubli.

Olivier Noël

9

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS
BILAN DU 3^e QUADRIMESTRE 1995

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1992	1993	1994	1995	1995	1996
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 ^e quadrimestre	3 ^e quadrimestre
Autoroutes de liaison (130 km/h) (1)						
– Vitesse moyenne (km/h)	117	121	122	120	121	118
– % de dépassement de vitesse limite	24	38	37	35	36	32
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	12	22	20	19	22	16
Autoroutes de dégagement (110 km/h) (2)						
– Vitesse moyenne (km/h)	105	105	107	106	104	107
– % de dépassement de vitesse limite	39	42	49	43	44	44
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	19	24	29	23	25	27
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	104	106	109	110	112	112
– % de dépassement de vitesse limite	36	44	48	52	57	68
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	18	25	27	30	34	46
Routes nationales (90 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	87	89	89	90	92	91
– % de dépassement de vitesse limite	45	52	49	52	61	59
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	22	28	27	29	37	34
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	89	92	91	93	93	93
– % de dépassement de vitesse limite	47	58	58	58	65	64
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	25	34	35	34	42	40
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
– Vitesse moyenne (km/h)	61	62	61	62	63	62
– % de dépassement de vitesse limite	79	80	81	82	84	82
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	51	52	51	52	55	53
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
– Vitesse moyenne (km/h)	51	52	53	52	52	51
– % de dépassement de vitesse limite	51	56	58	55	53	52
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	23	24	27	24	21	22
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
– Vitesse moyenne (km/h)	60	60	62	60	61	61
– % de dépassement de vitesse limite	78	77	81	79	80	82
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	47	47	51	46	47	48

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

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

Au cours du dernier quadrimestre 1996, comparées au dernier quadrimestre 1995, les vitesses pratiquées le jour par les voitures de tourisme évoluent différemment selon les réseaux. En baisse sur les autoroutes de liaison

(– 3 km/h), sur les routes nationales et en agglomération, les vitesses n'augmentent que sur les autoroutes de dégagement. Les taux de dépassement de la vitesse limite suivent les mêmes évolutions que la vitesse moyenne.

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

	1992	1993	1994	1995	1995	1996
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 ^e trimestre	3 ^e trimestre
Autoroutes de liaison (130 km/h) (1)						
– Vitesse moyenne (km/h)	<i>113</i>	120	118	116	116	120
– % de dépassement de vitesse limite	<i>21</i>	30	29	23	31	31
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>11</i>	17	14	<i>10</i>	21	18
Autoroutes de dégagement (110 km/h) (2)						
– Vitesse moyenne (km/h)	<i>107</i>	109	113	111	113	120
– % de dépassement de vitesse limite	<i>44</i>	52	55	53	61	68
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>26</i>	32	34	32	45	48
Routes nationales (90 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	<i>91</i>	96	95	93	96	97
– % de dépassement de vitesse limite	<i>52</i>	67	63	62	75	67
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>31</i>	41	34	36	47	41
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
– Vitesse moyenne (km/h)	<i>72</i>	73	71	67	74	65
– % de dépassement de vitesse limite	97	95	94	86	93	83
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	89	81	72	66	82	55
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
– Vitesse moyenne (km/h)	60	<i>57</i>	59	<i>57</i>	61	60
– % de dépassement de vitesse limite	73	<i>63</i>	72	67	78	77
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	46	<i>37</i>	42	36	50	49
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
– Vitesse moyenne (km/h)	<i>64</i>	65	67	69	72	69
– % de dépassement de vitesse limite	<i>85</i>	85	89	94	90	93
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>56</i>	58	67	72	79	70

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

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

Les vitesses pratiquées de nuit sont en forte hausse sur les réseaux de rase campagne et en baisse en agglomération.

Les taux de dépassement des vitesses limites suivent généralement les mêmes évolutions.

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 %)	1992	1993	1994	1995	1995	1996
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 ^e trimestre	3 ^e trimestre
Autoroutes de liaison	94	93	95	96	96	95
Autoroutes de dégagement	83	83	88	91	92	88
Routes nationales	90	90	90	92	91	94
Routes départementales à grande circulation	90	91	93	93	93	91

II. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1992	1993	1994	1995	1995	1996
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 ^e trimestre	3 ^e trimestre
Routes nationales en traversées d'agglomérations	87	86	89	90	89	88
Metz	81	80	86	85	84	89
Lille	80	79	82	85	88	81
Nantes	75	76	80	84	85	81
Lyon	45	47	56	60	65	57
Toulouse	53	56	65	69	72	73
Avignon	39	37	49	50	58	61
Ensemble province	62	62	70	72	76	74
Paris	53	60	67	71	72	62

Au cours du troisième trimestre 1996, les taux de port de la ceinture sont globalement en baisse en rase campagne comme en milieu urbain sauf sur les routes nationales, à Metz, Toulouse et Avignon. Même si sur

l'ensemble de l'année 1996, le port de la ceinture est resté stable, il convient de noter cette dégradation en fin d'année, notamment en région parisienne.

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^e QUADRIMESTRE 1996 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1995

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	3 ^e trimestre 1996	374	1 785	5 465	7 250	4,91
	3 ^e trimestre 1995	393	2 037	5 618	7 655	4,88
	Différence	- 19	- 252	- 153	- 405	+ 0,03
	Évolution	- 4,8 %	- 12,4 %	- 2,7 %	- 5,3 %	
Cyclistes	3 ^e trimestre 1996	89	469	1 634	2 103	4,06
	3 ^e trimestre 1995	85	533	1 927	2 460	3,34
	Différence	+ 4	- 64	- 293	- 357	+ 0,72
	Évolution	NS	- 12,0 %	- 15,2 %	- 14,5 %	
Cyclomotoristes	3 ^e trimestre 1996	179	1 535	5 484	7 019	2,49
	3 ^e trimestre 1995	173	1 627	6 138	7 765	2,18
	Différence	+ 6	- 92	- 654	- 746	+ 0,31
	Évolution	+ 3,5 %	- 5,7 %	- 10,7 %	- 9,6 %	
Motocyclistes	3 ^e trimestre 1996	242	1 234	4 186	5 420	4,27
	3 ^e trimestre 1995	264	1 377	4 429	5 806	4,35
	Différence	- 22	- 143	- 243	- 386	- 0,08
	Évolution	- 8,3 %	- 10,4 %	- 5,5 %	- 6,6 %	
Usagers de voitures de tourisme	3 ^e trimestre 1996	1 874	6 818	28 439	35 257	5,05
	3 ^e trimestre 1995	1 813	6 905	29 493	36 398	4,74
	Différence	+ 61	- 87	- 1 054	- 1 141	+ 0,31
	Évolution	+ 3,4 %	- 1,3 %	- 3,6 %	- 3,1 %	
Usagers de poids lourds	3 ^e trimestre 1996	48	127	529	656	6,82
	3 ^e trimestre 1995	41	130	462	592	6,48
	Différence	+ 7	- 3	+ 67	+ 64	+ 0,34
	Évolution	NS	- 2,3 %	+ 14,5 %	+ 10,8 %	
Autres usagers*	3 ^e trimestre 1996	79	278	1 545	1 823	4,15
	3 ^e trimestre 1995	78	327	1 634	1 961	3,83
	Différence	+ 1	- 49	- 89	- 138	+ 0,32
	Évolution	NS	- 15,0 %	- 5,4 %	- 7,0 %	
Ensemble	3 ^e trimestre 1996	2 885	12 246	47 282	59 528	4,62
	3 ^e trimestre 1995	2 847	12 936	49 701	62 637	4,35
	Différence	+ 38	- 690	- 2 419	- 3 109	+ 0,27
	Évolution	+ 1,3 %	- 5,3 %	- 4,9 %	- 5,0 %	

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

NS : non significatif.

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Poids lourd	3 ^e trimestre 1995	410	922	2 342	3 264	11,16
	3 ^e trimestre 1994	416	892	2 329	3 221	11,44
	Différence	- 6	+ 30	+ 13	+ 43	- 0,28
	Évolution	- 1,4 %	+ 3,4 %	+ 0,6 %	+ 1,3 %	

Au cours du 3^e trimestre 1996, comparé au 3^e trimestre 1995, la répartition des victimes par catégories d'usagers laisse apparaître que :

- le nombre de tués augmente pour la plupart des catégories sauf pour les piétons et les motocyclistes pour lesquels il diminue respectivement de 4,8 % et de 8,3 % ;
- le nombre de blessés diminue également pour la plupart des catégories et en particulier pour les cyclomotoristes (- 9,6 %) et les cyclistes (- 14,5 %) mais augmente fortement pour les usagers de poids lourds (+ 10,8 %) ;

- la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour la plupart des catégories sauf pour les motocyclistes pour lesquels elle diminue (- 0,08) ;

- dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une diminution du nombre de tués (- 1,4 %) mais à une augmentation des nombres de blessés graves (+ 3,4 %) et de blessés légers (+ 0,6 %) qui s'accompagnent d'une diminution de la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), de ces accidents (- 0,28 point).

ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGES DU 3^e QUADRIMESTRE 1996 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1995

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans	3 ^e trimestre 1996	122	886	3 969	4 855	2,45
	3 ^e trimestre 1995	123	972	4 300	5 272	2,28
	Différence	- 1	- 86	- 331	- 417	+ 0,17
	Évolution	- 0,8 %	- 8,8 %	- 7,7 %	- 7,9 %	
15-24 ans	3 ^e trimestre 1996	673	3 638	14 657	18 295	3,55
	3 ^e trimestre 1995	702	3 927	15 923	19 850	3,42
	Différence	- 29	- 289	- 1 266	- 1 555	+ 0,13
	Évolution	- 4,1 %	- 7,4 %	- 8,0 %	- 7,8 %	
25-44 ans	3 ^e trimestre 1996	916	4 130	17 134	21 264	4,13
	3 ^e trimestre 1995	928	4 317	17 690	22 007	4,05
	Différence	- 12	- 187	- 556	- 743	+ 0,08
	Évolution	- 1,3 %	- 4,3 %	- 3,1 %	- 3,4 %	
45-64 ans	3 ^e trimestre 1996	577	2 112	7 714	9 826	5,55
	3 ^e trimestre 1995	548	2 140	7 975	10 085	5,15
	Différence	+ 29	- 28	- 231	- 259	+ 0,40
	Évolution	+ 5,3 %	- 1,3 %	- 2,9 %	- 2,6 %	
65 ans et plus	3 ^e trimestre 1996	593	1 431	3 656	5 087	10,44
	3 ^e trimestre 1995	543	1 535	3 707	5 242	9,39
	Différence	+ 50	- 104	- 51	- 155	+ 1,05
	Évolution	+ 9,2 %	- 6,8 %	- 1,4 %	- 3,0 %	
Âge indéterminé	3 ^e trimestre 1996	4	49	152	201	1,95
	3 ^e trimestre 1995	3	45	136	181	1,63
	Différence	+ 1	+ 4	+ 16	+ 20	+ 0,32
	Évolution	NS	NS	+ 11,8 %	+ 11,0 %	
Ensemble	3 ^e trimestre 1996	2 885	12 246	47 282	59 528	4,62
	3 ^e trimestre 1995	2 847	12 936	49 701	62 637	4,35
	Différence	+ 38	- 690	- 2 419	- 3 109	+ 0,27
	Évolution	+ 1,3 %	- 5,3 %	- 4,9 %	- 5,0 %	

NS : non significatif.

Au cours du 3^e trimestre 1996, comparé au 3^e trimestre 1995, la répartition des victimes par classes d'âges montre que :

– si le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âges inférieures à 45 ans, il augmente en revanche pour la classe des 45-64 ans (+ 5,3 %) et surtout pour celle des 65 ans et plus (+ 9,2 %) ;

– le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âges, particulièrement pour les moins de 25 ans (- 7,8 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour toutes les classes d'âges et plus spécialement pour les personnes âgées de 65 ans et plus.

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX DU 3^e QUADRIMESTRE 1996 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1995

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	3 ^e trimestre 1996	1 808	150	413	2 219	2 632	8,30
	3 ^e trimestre 1995	1 848	124	500	2 374	2 874	6,71
	Différence	- 40	+ 26	- 87	- 155	- 242	+ 1,59
	Évolution	- 2,2 %	+ 21,0 %	- 17,4 %	- 6,5 %	- 8,4 %	
Dont autoroutes de liaison	3 ^e trimestre 1996	687	106	294	738	1 032	15,43
	3 ^e trimestre 1995	670	74	386	759	1 145	11,04
	Différence	+ 17	+ 32	- 92	- 21	- 113	+ 4,39
	Évolution	+ 2,5 %	NS	- 23,8 %	- 2,8 %	- 9,9 %	
Dont autoroutes de dégagement	3 ^e trimestre 1996	1 121	44	119	1 481	1 600	3,93
	3 ^e trimestre 1995	1 178	50	114	1 615	1 729	4,24
	Différence	- 57	- 6	+ 5	- 134	- 129	- 0,31
	Évolution	- 4,8 %	NS	+ 4,4 %	- 8,3 %	- 7,5 %	
Routes nationales	3 ^e trimestre 1996	7 526	835	2 697	8 388	11 085	11,09
	3 ^e trimestre 1995	7 746	809	2 671	8 848	11 519	10,44
	Différence	- 220	+ 26	+ 26	- 460	- 434	+ 0,65
	Évolution	- 2,8 %	+ 3,2 %	+ 1,0 %	- 5,2 %	- 3,8 %	
Routes départementales	3 ^e trimestre 1996	14 612	1 454	5 789	14 500	20 289	9,95
	3 ^e trimestre 1995	14 933	1 433	6 036	14 819	20 855	9,60
	Différence	- 321	+ 21	- 247	- 319	- 566	+ 0,35
	Évolution	- 2,1 %	+ 1,5 %	- 4,1 %	- 2,2 %	- 2,7 %	
Voiries communales et autres voies	3 ^e trimestre 1996	20 463	446	3 347	22 175	25 522	2,18
	3 ^e trimestre 1995	21 959	481	3 729	23 660	27 389	2,19
	Différence	- 1 496	- 35	- 382	- 1 485	- 1 867	- 0,01
	Évolution	- 6,8 %	- 7,3 %	- 10,2 %	- 6,3 %	- 6,8 %	
Ensemble	3 ^e trimestre 1996	44 409	2 885	12 246	47 282	59 528	6,50
	3 ^e trimestre 1995	46 486	2 847	12 936	49 701	62 637	6,12
	Différence	- 2 077	+ 38	- 690	- 2 419	- 3 109	+ 0,38
	Évolution	- 4,5 %	+ 1,3 %	- 5,3 %	- 4,9 %	- 5,0 %	

NS : non significatif.

Au cours du 3^e trimestre 1996, comparé au 3^e trimestre 1995, la répartition des accidents corporels et victimes par catégories de réseaux montre que :

- le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison où il augmente (+ 2,5 %) ;

- le nombre de tués, globalement en hausse de 1,3 %, augmente de façon similaire sur les routes départementales (+ 1,5 %) mais plus fortement sur les routes nationales (+ 3,2 %) et les autoroutes (+ 21,0 %) ;

- le nombre de blessés diminue fortement sur les autoroutes (- 8,4 %) et les voies communales (- 6,8 %) et de façon moins marquée sur les routes nationales (- 3,8 %) et départementales (- 2,7 %) ;

- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, globalement en augmentation (+ 0,38 point) diminue sur les autoroutes de dégagement (- 0,31 point) ainsi que sur les voies communales (- 0,01 point).

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE DU 3^e QUADRIMESTRE 1996 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1995

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	3 ^e trimestre 1996	30 583	890	5 989	32 775	38 764	2,91
	3 ^e trimestre 1995	32 595	962	6 682	34 738	41 420	2,95
	Différence	- 2 012	- 72	- 693	- 1 963	- 2 656	- 0,04
	Évolution	- 6,2 %	- 7,5 %	- 10,4 %	- 5,7 %	- 6,4 %	
Rase campagne (2)	3 ^e trimestre 1996	13 826	1 995	6 257	14 507	20 764	14,43
	3 ^e trimestre 1995	13 891	1 885	6 254	14 963	21 217	13,57
	Différence	- 65	+ 110	+ 3	- 456	- 453	+ 0,86
	Évolution	- 0,5 %	+ 5,8 %	0,0 %	- 3,0 %	- 2,1 %	
Ensemble	3 ^e trimestre 1996	44 409	2 885	12 246	47 282	59 528	6,50
	3 ^e trimestre 1995	46 486	2 847	12 936	49 701	62 637	6,12
	Différence	- 2 077	+ 38	- 690	- 2 419	- 3 109	+ 0,38
	Évolution	- 4,5 %	+ 1,3 %	- 5,3 %	- 4,9 %	- 5,0 %	

(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)
3^e trimestre 1996						
< 5 000 habitants	4 354	292	1 719	3 944	5 663	6,71
5 000 à 20 000 habitants	5 126	207	1 437	5 175	6 612	4,04
20 000 à 100 000 habitants	9 897	231	1 716	10 736	12 452	2,33
> 100 000 habitants	11 206	160	1 117	12 920	14 037	1,43
Rappel milieu urbain	30 583	890	5 989	32 775	38 764	2,91
3^e trimestre 1995						
< 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
Évolution 1996/1995						
< 5 000 habitants	- 3,9 %	- 16,3 %	- 7,6 %	- 4,6 %	- 5,5 %	- 0,99
5 000 à 20 000 habitants	- 5,1 %	+ 5,6 %	- 6,4 %	- 5,4 %	- 5,6 %	+ 0,41
20 000 à 100 000 habitants	- 5,6 %	+ 2,7 %	- 11,3 %	- 5,4 %	- 6,2 %	+ 0,18
> 100 000 habitants	- 8,0 %	- 16,7 %	- 17,3 %	- 6,3 %	- 7,3 %	- 0,15
Rappel milieu urbain	- 6,2 %	- 7,5 %	- 10,4 %	- 5,7 %	- 6,4 %	- 0,040

Au cours du 3^e trimestre 1996 comparé au 3^e trimestre 1995, on assiste en milieu urbain à des diminutions fortes et homogènes des nombres d'accidents corporels et de blessés (respectivement - 6,2 % et - 6,4 %) et à une diminution légèrement plus marquée du nombre de tués (- 7,5 %) qui s'accompagnent d'une légère diminution de la gravité des accidents (- 0,04 point). En revanche, en rase campagne, si le nombre d'accidents corporels reste quasiment stable (- 0,5 %) et celui des blessés diminue (- 2,1 %), le nombre de tués aug-

mente (+ 5,8 %), générant une nette augmentation de la gravité (+ 0,86 point).

Si l'on considère les agglomérations selon leur taille, c'est dans les villes de moins de 5 000 habitants et de plus de 100 000 habitants que l'on enregistre une diminution de tous les indicateurs, en particulier du nombre de tués. Dans les villes de 5 000 à 100 000 habitants, si les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent, le nombre de tués augmente et entraîne une augmentation de la gravité.

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 trimestre 1996 comparé au troisième trimestre 1995

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	3 ^e trimestre 1996	599 960	58 336	47 740	706 036
	3 ^e trimestre 1995	608 958	54 751	40 892	704 601
	Évolution	- 1,5 %	+ 6,5 %	+ 16,7 %	+ 0,2 %
Nombre d'infractions relevées	3 ^e trimestre 1996	238 117	63 935	49 538	351 590
	3 ^e trimestre 1995	244 232	64 611	50 249	359 092
	Évolution	- 2,5 %	- 1,0 %	- 1,4 %	- 2,1 %

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Nombre d'infractions au port de la ceinture	3 ^e trimestre 1996	119 287	30 369	8 460	158 116
	3 ^e trimestre 1995	112 671	37 555	14 477	164 703
	Évolution	+ 5,9 %	- 19,1 %	- 41,6 %	- 4,0 %

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 ^e trimestre 1996	1 859 362	165 333	25 086	2 049 781
	3 ^e trimestre 1995	1 737 109	213 519	38 578	1 989 206
	Évolution	+ 7,0 %	- 22,6 %	- 35,0 %	+ 3,0 %
Nombre de dépistages positifs	3 ^e trimestre 1996	21 846	1 456	74	23 376
	3 ^e trimestre 1995	17 896	2 455	265	20 616
	Évolution	+ 22,1 %	- 40,7 %	- 72,1 %	+ 13,4 %

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 ^e trimestre 1996	32 096	59 011	12 381	103 488
	3 ^e trimestre 1995	28 916	63 714	14 572	107 202
	Évolution	+ 11,0 %	- 7,4 %	- 15,0 %	- 3,5 %
Nombre de dépistages positifs	3 ^e trimestre 1996	2 385	3 590	218	6 193
	3 ^e trimestre 1995	2 189	3 590	208	5 987
	Évolution	+ 9,0 %	0,0 %	+ 4,8 %	+ 3,4 %

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ETHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3 ^e trimestre 1996	397 661	46 527	14 180	458 368
	3 ^e trimestre 1995	403 177	52 715	22 261	478 153
	Évolution	- 1,4 %	- 11,7 %	- 36,3 %	- 4,1 %
Nombre de dépistages positifs	3 ^e trimestre 1996	7 029	6 137	217	13 383
	3 ^e trimestre 1995	6 533	7 307	236	14 076
	Évolution	+ 7,6 %	- 16,0 %	- 8,1 %	- 4,9 %

Au cours du 3^e quadrimestre 1996, comparé au 3^e quadrimestre 1995, on constate que :

- le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse augmente très légèrement (+ 0,2 %) avec une diminution du nombre d'infractions constatées (– 2,1 %) ;
- le nombre d'infractions au port de la ceinture de sécurité diminue (– 4,0 %) ;
- les nombres de dépistages préventifs pratiqués et positifs augmentent respectivement de 3,0 % et 13,4 %.

Rappelons que le taux d'alcool toléré dans le sang est passé de 0,7 g/l de sang à 0,5 g/l en septembre 1995 ;

- le nombre de dépistages pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, diminue de 3,5 % et le nombre de dépistages positifs augmente de 3,4 % ;
- les nombres de dépistages pratiqués et positifs en cas d'infractions diminuent respectivement de 4,1 % et 4,9 %.

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.

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 – 01 48 03 84 10
Impression : Imprimerie nouvelle de Viames – 01 30 34 67 10



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