



Bilan annuel

Statistiques

et

Commentaires

Année 1997

■
Observatoire National
Interministériel de
sécurité Routière
■

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

- Philippe GROLEAU, *secrétaire général de l'Observatoire*
- Maryse LAGACHE, *adjoint du secrétaire général et 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*
- Chef d'escadron 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 1997	p. 9
Principales actions menées en 1997	p. 12
Tendances générales	p. 25
Bilan 1997 et bilan des vingt précédentes années	p. 26
Bilan 1997/1996 – Global	p. 31
Bilan 1997/1996 – Par service de surveillance	p. 33
Parc en circulation	p. 34
Permis de conduire délivrés	p. 35
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	p. 36

2) Les usagers

Comportement

Mesure des vitesses	p. 39
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	p. 41
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	p. 46
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	p. 47
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes	p. 53
Taux de port de la ceinture de sécurité	p. 54

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1987 et 1996	p. 56
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture	p. 59

Sanctions

Conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1996	p. 61
--	-------

3) L'analyse des accidents corporels

Analyse générale 1997/1996

Victimes par catégories d'usagers	p. 71
Evolution de l'accidentologie des motocyclettes après la réforme de l'accès à la conduite de juillet 1996	p. 73
Victimes par classes d'âge	p. 75
Nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 1997	p. 77
Accidents et victimes par catégories de réseaux	p. 78
Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 1997	p. 81
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne	p. 82

Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués en 1997	
Selon le mois	p. 84
Selon le jour de la semaine	p. 85
Selon l'heure	p. 86
Selon l'éclairage – la présence ou non d'une intersection	p. 87
Selon le type d'accident	p. 88
Analyse relative des victimes en 1997	
— Taux de tués selon l'âge par rapport à la population	p. 89
— Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population	p. 90
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc	p. 91
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc	p. 92
4) Les comparaisons	
Départementales métropolitaines	p. 95
Départementales d'Outre-mer	p. 98
Régionales	p. 99
Internationales	p. 100
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1996	p. 103
5) Ensemble des accidents matériels et corporels	
p. 105	
6) Évaluations	
Le permis à points en 1997	p. 113
Alcool et accidents	p. 116
Le modèle statistique de désaisonnalisation « Giboulée »	p. 117
Le coût de l'insécurité routière en 1997	p. 120
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France	p. 122
7) Les grandes dates de la sécurité routière	
p. 125	
8) Bibliographie	
p. 131	
9) Bilan du 3^e quadrimestre 1997	
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme.....	p. 141
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme.....	p. 142
Taux de port de la ceinture de sécurité	p. 143
Victimes par catégories d'usagers.....	p. 144
— Accidents et victimes par classes d'âge	p. 145
Accidents et victimes par catégories de réseaux	p. 146
Accidents et victimes selon le milieu urbain, la rase campagne	p. 147
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture	p. 148

QUELQUES DÉFINITIONS

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

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

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

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

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

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident. Pour obtenir le nombre de tués à 30 jours, le coefficient multiplicateur est de 1,057 ;
- les **blessés** : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les **blessés graves** : blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation ;
- les **blessés légers** : blessés dont l'état nécessite entre zéro et six 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 1997. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1998.

LES CHIFFRES CLÉS EN 1997

- 125 202 accidents corporels, dont 7 130 accidents mortels
- 7 989 tués à 6 jours
- 169 578 blessés, dont 35 716 graves
- circulation sur le seul Réseau National : + 3,2 %
- parc de véhicules immatriculés au 31/12/1996 : 30 755 000 « quatre roues »
988 000 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 : 2,1
- taux de tués tous réseaux aux 100 millions de kilomètres parcourus
(1996 dernière année disponible) : 1,6

NOMBRE DE TUÉS A 30 JOURS EN 1997 : 8 444

LES FAITS MARQUANTS EN 1997

- La **table ronde** sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs et remise du rapport VERRE,
- le **brevet de sécurité routière** rendu obligatoire pour la conduite d'un cyclomoteur entre 14 et 16 ans,
- Le **CISR** du 26 novembre 1997.

1

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Le bilan s'établit à 7 989 tués à six jours. 91 vies ont été épargnées.

Le nombre de tués diminue de 1,1 %, celui des accidents corporels de 0,2 %.

Stabilité de la gravité.

La circulation sur le réseau national augmente de 3,2 %.

Evolution contrastée au cours de l'année.

Ralentissement de l'effet des dernières mesures de sécurité routière.

Le bilan s'établit à 125 202 accidents corporels, 7 989 tués à six jours (8 444 tués à trente jours), 35 716 blessés graves et 133 862 blessés légers. 91 vies ont donc été épargnées en 1997 par rapport à 1996.

Grâce aux bons résultats de janvier et de février, le nombre de tués diminue encore, pour la neuvième année consécutive, mais à un rythme très ralenti (- 1,1 % de 1996 à 1997, alors que l'on avait connu - 3,9 % de 1995 à 1996). Les nombres d'accidents corporels et de blessés sont quasiment stables, avec des baisses respectives de 0,2 % et 0,3 %.

La gravité (en tués pour 100 accidents corporels) reste quasiment stable, passant de 6,44 à 6,38 (- 0,06).

La circulation sur le réseau national (autoroutes et routes nationales) a augmenté de 3,2 % en 1997, soit une hausse légèrement plus forte que celle de l'année précédente (+ 2,2 %).

Les résultats mensuels, quand on les compare à ceux des mêmes mois de 1996, ont connu des fluctuations importantes au cours de l'année 1997.

Après la baisse exceptionnelle enregistrée en janvier, poursuivie dans une moindre mesure en février, les indicateurs sont repartis à la hausse en mars, en avril et en mai. Juin et juillet ont connu de nouvelles baisses, tandis qu'août et octobre étaient en hausse, septembre étant mitigé (baisse du nombre d'accidents et de blessés, mais hausse du nombre de tués). La fin de l'année a confirmé cette impression contrastée : si novembre a présenté une relative stabilité, décembre a été marqué par une baisse du nombre de tués mais par une hausse sensible des nombres d'accidents corporels et de blessés.

La forte baisse des indicateurs en janvier 1997 était due incontestablement aux intempéries (neige et verglas) qui ont provoqué une diminution importante des déplacements pendant une grande partie du mois. On ne peut trouver une explication aussi nette aux fluctuations observées au cours des mois suivants. Elles indiquent sans doute une érosion de l'effet des dernières mesures prises en faveur de la sécurité routière (abaissement du taux d'alcoolémie à 0,5 g/l, renforcement du système de retrait de points), tandis que les mesures plus récentes comme la mise en place du brevet de sécurité routière (BSR) pour les cyclomotoristes n'ont pas encore eu le temps de produire un résultat notable. Dans ce contexte, il convient de souligner l'importance du CISR du 26 novembre 1997 qui marque une nouvelle étape dans la lutte contre l'insécurité routière.

Amélioration dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants, dégradation dans celles de moins de 5 000 habitants.

Dégradation sur les autoroutes, légère amélioration sur les routes nationales, stagnation sur les autres réseaux.

Forte augmentation du nombre de tués chez les motocyclistes (+ 12,1 %) et chez les cyclistes (+ 9,7 %).

Augmentation de 1,7 % du nombre de jeunes de 15 à 24 ans tués, diminution dans les autres classes d'âge.

Une certaine désaffection des usagers pour la sécurité routière.

Analyse suivant différentes typologies

Les bilans globaux, proches de la stabilité, indiquent peu de différence entre milieu urbain et rase campagne : légère baisse des résultats en agglomération, faible augmentation du nombre d'accidents et de blessés, avec toutefois une diminution du nombre de tués, hors agglomération avec de très fortes distorsions.

Si l'on considère plus en détail les résultats du milieu urbain, on constate une amélioration assez nette pour les villes de 20 000 à 100 000 habitants, et une dégradation dans celles de moins de 5 000 habitants, les chiffres des autres types d'agglomérations étant proches de la moyenne.

La très légère diminution des résultats d'ensemble masque des disparités notables selon les types de réseaux.

Tandis que les routes nationales connaissent une légère amélioration (accidents : - 1,5 % ; blessés : - 2,1 % ; tués : - 5,3 %), les autoroutes enregistrent une dégradation (accidents : + 6,4 % ; blessés : + 9,8 % ; tués : + 4,0 %).

Les autres réseaux, départementaux, communaux et divers, présentent des chiffres très proches de ceux de 1996.

Alors que l'on constate une diminution sensible du nombre de tués parmi les usagers de voitures de tourisme (- 3,3 %), de poids lourds (- 2,7 %) ou chez les piétons (- 5,9 %), la faible baisse du chiffre global est due à une forte augmentation des décès chez les motocyclistes (+ 12,1 %) et les cyclistes (+ 9,7 %) ainsi que parmi les « autres usagers » (+ 13,1 %). Il convient d'observer que cette catégorie englobe notamment les transports en commun qui ont connu plusieurs accidents graves en 1997.

Avec - 1,5 % de tués, les cyclomotoristes s'inscrivent dans l'évolution globale de l'année.

Enfin, parmi les différentes classes d'âge, la baisse constatée depuis plusieurs années du nombre de tués chez les jeunes de 15 à 24 ans ne s'est pas poursuivie. Cette catégorie, qui reste de très loin la plus touchée en comparaison de son poids dans la population, voit en effet le nombre de ses morts augmenter de 1,7 %, tandis qu'il est en baisse pour toutes les autres classes d'âge. Avec - 4,0 %, ce sont les plus de 65 ans qui connaissent la diminution la plus sensible du nombre de tués, alors que ce nombre avait augmenté pour eux de 3,7 % en 1996.

Quelques tentatives d'explication

Les dernières mesures de sécurité routière dont on pouvait attendre un effet à court terme (abaissement du taux d'alcoolémie à 0,5 g/l, renforcement du système de retrait de points) ont été prises en 1995. En l'absence de nouvelles mesures, le Comité interministériel de sécurité routière ne s'étant pas réuni entre 1993 et 1997, on assiste à un certain relâchement dans l'opinion, qui l'a sans doute amenée à se satisfaire inconsciemment des progrès accomplis au cours des vingt-cinq dernières années, malgré des campagnes régulières à la radio et à la télévision.

Les vitesses moyennes pratiquées sont restées stables le jour et ont baissé sur les autoroutes la nuit mais se situent à un niveau encore trop élevé.

Les taux de port de la ceinture aux places avant restent au même niveau en rase campagne et sont fluctuants en ville.

Une nouvelle impulsion est nécessaire.

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les automobilistes restent stables, mais toujours à un niveau trop élevé ; elles dépassent les limites autorisées sur la plupart des réseaux (surtout en agglomération). Le pourcentage des automobilistes qui dépassent les vitesses limites varie de 35 % à 84 % selon les réseaux. Les chiffres sont à comparer à ceux observés aux États-Unis où la vitesse limite est plus basse et où le pourcentage des conducteurs dépassant la limitation est d'environ 20 %.

La nuit, les pourcentages de dépassement des limites sont nettement supérieurs à ce qu'ils sont le jour en rase campagne. En milieu urbain, ils atteignent 89 % dans les traversées de petites agglomérations et 93 % sur les voies d'entrée des grandes agglomérations.

Rappelons que les accidents sont deux fois plus graves de nuit que de jour.

Les taux de port de la ceinture aux places avant en rase campagne restent au même niveau depuis deux ans. La progression observée à partir de 1992 semble donc s'arrêter aux environs de 92 à 96 %.

Dans les grandes agglomérations où il est mesuré, malgré une amélioration sensible à Nantes, plus légère à Toulouse, on constate une stagnation à Lille et à Lyon, et une dégradation à Paris (où ce taux avait baissé en 1996), Metz et Avignon.

Cette baisse du niveau de protection en voiture est préoccupante, d'autant plus que les taux de port aux places arrière, si l'on n'en connaît pas exactement les chiffres, sont bien inférieurs (les sociétés d'autoroutes avancent des taux de l'ordre de 45 %).

Le ralentissement constaté dans la baisse des indicateurs globaux de l'insécurité routière, et notamment du nombre des tués, indique une certaine désaffection de l'opinion.

Une nouvelle impulsion est nécessaire pour éviter que l'on se satisfasse des progrès accomplis et que l'on s'installe dans l'acceptation d'un palier incompressible autour de 8 000 morts par an.

En réunissant le Comité interministériel de sécurité routière le 26 novembre dernier, le gouvernement a voulu donner cette impulsion en manifestant une volonté politique forte. Il s'est notamment fixé, pour la première fois, un objectif chiffré : diviser par deux, dans les cinq années qui viennent, le nombre de morts sur les routes. Si l'objectif est ambitieux, il vise simplement à ce que la France se situe au niveau des autres pays européens. Les améliorations constatées ces cinq dernières années dans certains départements français montrent qu'il n'est pas irréaliste.

PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1997

LA TABLE RONDE

La table ronde sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs décidée lors du Conseil des ministres du 26 juin 1996 et présidée par Monsieur Jean Verre, ancien président d'Esso Saf, s'est réunie de novembre 1996 à fin avril 1997.

Tout au long de ses réflexions, la table ronde a sollicité la participation active de toutes les parties prenantes : administrations professionnelles et syndicales, ensemble des secteurs professionnels concernés (enseignement de la conduite, formation de formateurs, entreprises d'assurance et organismes financiers...), associations (prévention, parents d'élèves, usagers, consommateurs...), etc.

Des visites de deux jours ont été organisées dans quatre préfectures (Quimper, Bordeaux, Lyon, Strasbourg) afin de dialoguer avec l'ensemble des acteurs locaux, de vérifier la validité et d'examiner les conditions de mise en œuvre de certaines propositions.

Ce sont au total 700 personnes qui ont été mobilisées pour participer aux vingt-six groupes de travail mis en place ou qui ont été sollicitées pour donner un avis.

La DSCR a pour sa part joué un rôle actif en conviant l'ensemble de ses membres à apporter leur contribution à ces travaux en nouant les contacts nécessaires, au moyen d'auditions, ou lors de la restitution des débats.

A l'issue de six mois de travaux, le président de la table ronde a terminé son rapport final le 30 avril 1997. La dissolution de l'Assemblée nationale l'a conduit, au vu de l'importance du sujet, à différer la présentation de son rapport de quelques semaines et à l'exposer à Monsieur Gayssot le 20 juin 1997.

La table ronde a élaboré environ 200 propositions, d'ampleur et de portée variables, qui constituent un projet éducatif global depuis le plus jeune âge jusqu'au recyclage des conducteurs expérimentés.

Les principales propositions de la table ronde sont les suivantes :

– Nécessité de faire appliquer effectivement la loi de 1957 et le décret de 1993 concernant le caractère obligatoire de l'éducation à la sécurité routière au sein de l'éducation nationale. De nombreuses propositions concrètes ont été exprimées à cette fin.

– Mesures spécifiques concernant les conducteurs novices (titulaires du permis de conduire depuis moins

de deux ans) ; en particulier : instauration d'au moins un « rendez-vous pédagogique » pour faire le point de l'expérience acquise ; stage de recyclage obligatoire en cas d'infraction grave au Code de la route ; taux d'alcoolémie admissible fixé à zéro ; etc.

– Recyclage des conducteurs expérimentés, notamment au moyen d'un rendez-vous de perfectionnement tous les dix ans.

– Développement de plans de prévention relatifs aux risques routiers dans les entreprises.

– Labellisation des activités d'enseignement de la conduite afin d'améliorer la qualité de l'enseignement et de garantir aux candidats un niveau de service clairement défini.

– Mise en place de modalités originales de financement de la formation des usagers de la route et des conducteurs (en particulier : abaissement de la TVA sur la formation initiale des conducteurs, affectation de tout ou partie des droits d'inscription à l'examen du permis de conduire à des actions de formation et de prévention, etc.).

– Enfin, la table ronde avait pris nettement position en faveur de la mise en place rapide de l'épreuve pratique du brevet de sécurité routière (BSR).

Le Comité interministériel de sécurité routière (voir ci-dessous) a validé les grandes orientations de la table ronde en faisant de la formation à la sécurité routière l'une des ses priorités et en retenant bon nombre de ses propositions destinées à créer les conditions d'une réelle continuité dans la formation des usagers de la route, dès le plus jeune âge jusqu'à la formation continue des conducteurs expérimentés.

Ce rapport de la table ronde a été publié à la Documentation Française dans la collection des rapports officiels.

LE CISR

Le Comité interministériel de sécurité routière s'est réuni le 26 novembre 1997 à l'Hôtel Matignon sous la présidence de Lionel Jospin, Premier ministre. En fixant comme objectif une diminution par deux de l'insécurité routière au terme des cinq prochaines années, il constitue une étape importante dans la lutte contre l'insécurité routière en France. Pour atteindre cet objectif, une politique novatrice et ambitieuse doit être développée selon trois axes principaux :

1 - Prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements

Usagers de la route, comme piétons ou conducteurs, ils sont les premières victimes de l'insécurité routière (plus de 28 % des tués ont moins de 25 ans. Chaque jour, plus de six enfants et jeunes de moins de 25 ans meurent sur la route). Les actions de prévention, de sensibilisation et de formation qui doivent ensuite être prolongées tout au long de la vie seront renforcées.

– La formation est un processus continu qui doit commencer dès la petite enfance. Les parents, le ministère de l'Éducation nationale et le ministère de la Jeunesse et des Sports ont, chacun pour ce qui les concerne, un rôle central à jouer. La première exigence est de donner à l'Éducation nationale les outils permettant d'appliquer effectivement l'obligation faite aux écoles et collèges d'enseigner la sécurité routière, par la loi de 1957 et le décret de 1993. Problème de société majeur, la sécurité routière est à inscrire dans la logique de l'éducation civique, dont le gouvernement a décidé de valoriser l'enseignement. En outre le Comité interministériel a fixé deux priorités immédiates : la formation des « correspondants sécurité routière » de l'Éducation nationale et des enseignants, notamment en mettant en place un service d'enseignement à distance, et les actions spécifiques concernant les lycéens, en liaison avec la conduite des engins motorisés et l'introduction de la « morale civique » en classe de première.

Par ailleurs, la prise en compte de l'attestation scolaire de second degré (classe de troisième) dans le cadre de l'examen du permis de conduire des véhicules automobiles est mise à l'étude.

Le ministère de la Jeunesse et des Sports a, pour sa part, la charge d'assurer la protection des mineurs accueillis hors du domicile familial pendant les vacances scolaires. La sensibilisation et la formation en matière de sécurité routière sont parties intégrantes du souci d'assurer à ces jeunes un maximum de garanties. Le Comité interministériel, en prolongement des actions conduites en milieu scolaire, a décidé la mise en place d'une formation continue à la sécurité routière pour les jeunes dans les centres de vacances et de loisirs.

– La préparation de l'examen du permis de conduire doit devenir un véritable apprentissage de la conduite qui se prolonge au-delà de l'obtention du permis. En conséquence, des mécanismes d'incitation seront mis en place pour encourager les jeunes à participer à un « rendez-vous d'évaluation » d'une durée de six heures, avec un enseignant de la conduite, un an après l'obtention du permis de conduire. Par ailleurs, est mise en chantier la révision du contenu et des modalités de l'épreuve théorique du permis de conduire, dont l'accessibilité à tous les jeunes à partir de 16 ans est décidée. Cette disposition participera au développement nécessaire de l'apprentissage anticipé de la conduite.

– La formation continue des conducteurs doit être développée et encouragée. L'Etat et les partenaires locaux de la sécurité routière doivent amplifier leurs efforts pour généraliser progressivement les plans de prévention tout en intégrant la prise en compte par les entreprises du

risque lié à la conduite automobile. En outre, le Comité interministériel a décidé de lancer des expérimentations, sur la base du volontariat, pour l'organisation de « rendez-vous de perfectionnement » concernant les conducteurs expérimentés titulaires du permis de conduire depuis au moins dix ans. Ces rendez-vous ont pour objet de remettre à jour les connaissances en matière de réglementation et d'identifier les faiblesses des conducteurs ainsi que les pratiques dommageables pour la sécurité.

– Pour les conducteurs novices titulaires du permis de conduire depuis moins de deux ans, le risque d'être tué sur la route est trois fois supérieur à celui de la moyenne des conducteurs. Le Comité interministériel a donc jugé nécessaire de solliciter la responsabilité des conducteurs novices en mettant en œuvre une mesure spécifique à objectif pédagogique pendant les deux ans qui suivent l'obtention du permis de conduire : obligation d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière en cas d'infraction grave entraînant le retrait d'au moins 4 points sur le permis de conduire. Le coût du stage est à la charge du conducteur infractionniste, mais le juge a tout pouvoir pour tenir compte de ce fait dans le montant de l'amende qu'il prononce. Si on ajoute à cette mesure l'incitation à participer à un « rendez-vous d'évaluation » un an après l'obtention du permis de conduire et les limitations de vitesse différenciées en vigueur depuis 1994, nous disposons d'un ensemble cohérent visant à préserver la vie des jeunes conducteurs.

– Il est nécessaire d'assainir le fonctionnement des établissements d'enseignement de la conduite et d'améliorer la qualité des prestations offertes. En dépit de la conscience professionnelle et de l'esprit de responsabilité qui anime la grande majorité des enseignants et des dirigeants d'établissements d'enseignement de la conduite, les pratiques illicites restent trop fréquentes et une concurrence exacerbée, portant exclusivement sur le prix, s'exerce. Cette situation entraîne une dégradation de la qualité de l'apprentissage de la conduite. En conséquence, une disposition législative définira les conditions d'accès à la profession et assurera des garanties aux candidats à l'examen du permis de conduire. En outre, le Comité interministériel décide de mettre en place un « label qualité » des activités d'enseignement de la conduite, fondé sur des critères essentiellement pédagogiques. Délivré à la demande des établissements, ce label constituera un volet pédagogique spécifique des référentiels de services adoptés en 1995 en concertation avec la profession.

2 - Développer les partenariats autour des objectifs fixés par le gouvernement.

Depuis vingt-cinq ans, la lutte contre l'insécurité routière a fait l'objet d'une approche essentiellement réglementaire et le gouvernement considère qu'aujourd'hui la dimension préventive doit devenir prépondérante.

C'est en fonction de cet objectif qu'il faut concevoir sur des bases nouvelles les deux exigences fondamentales qui sont requises pour lutter efficacement contre les accidents de la route et qui constituent l'originalité de la politique de sécurité routière : mettre en œuvre un partenariat permanent entre les nombreux départements ministériels concernés ainsi qu'un partenariat dynamique

entre l'Etat d'une part, les pouvoirs publics locaux, la société civile et le milieu associatif d'autre part. C'est pour resserrer ces liens que le Comité interministériel a décidé les mesures suivantes :

– Instaurer un audit de sécurité pour les projets routiers. Le but de cet audit sera d'assurer que les infrastructures nouvelles offrent, lors de leur mise en service, un niveau optimal de sécurité à l'ensemble des usagers, par une prise en compte très en amont des projets.

Le Comité interministériel a décidé de procéder en trois phases : des études préalables pour identification des points clés de l'étude des projets routiers, des expérimentations sur des projets de nature différente (réseau national, routes départementales, voiries communales, travaux d'aménagements et routes nouvelles) et l'obligation d'un audit de sécurité des projets.

– Pour une meilleure « lisibilité » de la route. La conception des infrastructures doit répondre aux objectifs de sécurité par une meilleure « lisibilité de la route ». Les routes doivent, non seulement être techniquement irréprochables, mais aussi faire comprendre aux utilisateurs les risques auxquels ils s'exposent et les inciter à pratiquer les vitesses qui leur garantissent le meilleur niveau de sécurité.

– La redynamisation des politiques locales de sécurité est une exigence majeure. Le Comité interministériel exprime sa ferme volonté de mobiliser l'ensemble de partenaires et en premier lieu l'ensemble de tous ceux qui œuvrent sur le terrain. Cette mobilisation est la clé de l'efficacité pour l'ensemble des actions de sécurité routière. En outre, le Comité interministériel décide de travailler étroitement avec les départements volontaires, dont les préfets prendront l'initiative de rénover l'organisation existante autour de trois objectifs : mieux associer les partenaires et en premier lieu les pouvoirs publics locaux ; mieux inscrire les actions locales dans le politique nationale ; procéder à un suivi rigoureux et à une évaluation approfondie des politiques conduites.

3 - Garantir la liberté de circuler en sécurité

La conduite est certes une activité individuelle, mais surtout un acte social qui doit respecter les valeurs civiques de base que sont la prise en compte de l'autre et la liberté d'aller et venir en sécurité. Cela implique des règles simples, claires et intangibles.

– La vitesse excessive est le premier facteur d'accidents corporels sur tous les réseaux. Le gouvernement a donc décidé de créer, pour les excès de vitesse de plus de 50 km/h par rapport à la vitesse réglementaire, une contravention de 5^e classe (jusqu'à 10 000 F d'amende). En outre, une disposition législative créera un délit en cas de récidive dans les douze mois (jusqu'à trois ans de prison et 50 000 F d'amende). Une telle mesure est jugée prioritaire par toutes les associations de victimes de la route. Elle est de nature à provoquer une prise de conscience salutaire et à inciter à adopter un comportement plus apaisé sur la route.

– Le respect de la réglementation est une condition essentielle de l'amélioration de la sécurité routière. A cet égard, notre système de contrôle et de sanction est

d'une complexité excessive pour être bien compris par les usagers et son fonctionnement porte trop souvent atteinte à l'égalité des citoyens devant la loi. Soucieux de remédier progressivement à cette situation, le Comité interministériel décide de deux mesures immédiates. Sur la base d'une analyse fine visant à garantir l'égalité des citoyens devant la loi et à protéger les libertés individuelles, le gouvernement proposera, dans le cadre de la loi générale sur la sécurité routière, des dispositions susceptibles de responsabiliser les propriétaires de véhicules et d'autre part la suppression des commissions administratives de suspension du permis de conduire avec en contrepartie l'extension à d'autres délits que le délit d'alcoolémie des pouvoirs de rétention du permis de conduire conférés aux préfets.

– Il n'existe pas de données statistiques sur le lien entre l'usage des toxiques illicites et les accidents de la route parce qu'il était jusqu'alors interdit de dépister ces substances, même en cas d'accident mortel. Le CISR a donc décidé de lever cet interdit pour qu'un repérage systématique soit effectué sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel. En cas de résultat positif, le juge pourra donc en tenir compte et en tirer les conséquences pour la peine prononcée. Parallèlement, un pictogramme spécifique sera imprimé sur les boîtes de médicaments contenant des substances susceptibles d'avoir des effets négatifs sur la conduite, notamment des pertes de vigilance.

– Dans le prolongement de l'entrée en vigueur du brevet de sécurité routière, il est nécessaire de reconnaître pleinement les cyclomotoristes comme des conducteurs d'engins motorisés à part entière et notamment les plus jeunes d'entre eux. Le Comité interministériel décide de procéder, dans un délai de dix-huit mois, à l'immatriculation des cyclomoteurs et de mettre en œuvre toutes mesures de sensibilisation et d'information pour lutter contre la manipulation des moteurs de cyclomoteurs qui accroît illégalement leurs performances et dégrade la sécurité. Cette mesure a pour objet principal d'améliorer la sécurité et de lutter contre le vol. Elle existe déjà dans la plupart des pays membres de l'Union Européenne.

A noter également qu'en ce qui concerne les motocyclistes, le Comité interministériel s'est prononcé pour un renforcement et une extension de l'action concernant la mise en place de glissières de sécurité mieux adaptées.

– Moyen moderne et écologique de déplacement en ville, la bicyclette bénéficie des faveurs d'un nombre croissant de nos concitoyens. Le Comité interministériel, soucieux de promouvoir l'utilisation des deux-roues non motorisés, décide la mise en œuvre, dès le début de 1998, d'une première série de modifications au Code de la route permettant à la fois d'améliorer la sécurité des cyclistes et de mieux garantir le partage des espaces de circulation avec les autres catégories d'usagers.

L'ensemble des dispositions de caractère législatif présentées ci-dessus feront l'objet d'une loi sur la sécurité routière qui sera présentée au Parlement au cours du premier semestre 1998.

Enfin, le gouvernement a également montré sa détermination en décidant la tenue d'un Comité interministériel de sécurité routière chaque année, destiné

à faire le point et à envisager, si besoin est, de nouvelles mesures pour parvenir à l'objectif de diminuer de moitié le nombre des tués en cinq ans.

LA RÉGLEMENTATION



• De nombreux textes ont été signés en 1997 :

– *Circulaire du 14 janvier 1997* relative à la police de la circulation sur les autoroutes : mise en application du décret du

8 novembre 1996 confiant le pouvoir de police sur autoroutes au préfet.

– *Décret du 27 janvier 1997* : confie aux experts agréés VGA (véhicules gravement accidentés) la description et la définition méthodologique des réparations à effectuer sur les VEI (véhicules économiquement irréparables) ainsi que de leur contrôle et suivi, puis enfin de leur certification avant délivrance d'une nouvelle carte grise par le préfet.

– *Arrêté du 31 janvier 1997* modifiant l'arrêté du 22 août 1989 : prévoit les conditions de dérogations de 2^e sorte et de circulation des gros convois exceptionnels sur autoroutes (en vigueur trois mois après la publication).

– *Arrêté du 31 janvier 1997* : interdit la circulation de transports d'enfants le samedi 2 août 1997 de 0 heure à 24 heures.

– *Arrêté du 31 janvier 1997* relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 1997 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses : complète les jours d'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses (prévues par les arrêtés du 10 janvier 1974 et du 22 décembre 1994) par les samedis 15 et 22 février 1997 de 8 heures à 12 heures, le samedi 29 mars de 8 heures à 12 heures, les samedis 12 et 26 juillet et 2 août de 8 heures à 12 heures.

– *Circulaire du 31 janvier 1997* relative à la circulation des transports exceptionnels sur autoroute : mise en application de l'arrêté du 31 janvier 1997. Il complète les dispositions générales et modifie les conditions permettant d'autoriser par dérogation la circulation de transports exceptionnels sur le réseau autoroutier.

– *Arrêté du 7 mai 1997* relatif à la liste des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention du permis de conduire. Il s'agit d'une mise à jour de cette liste, rendue nécessaire par l'évolution des techniques et les progrès réalisés au cours de ces dernières années. Cet arrêté transpose en droit français la directive européenne du 29 juillet 1991 fixant les normes minimales d'aptitudes physiques à la conduite d'un véhicule. La modification la plus importante concerne le contrôle de la vue des conducteurs. Pour les véhicules légers le texte prévoit de mesurer l'acuité visuelle globale corrigée, les deux yeux ensemble et non plus la somme arithmétique des deux

yeux pris séparément. Pour le groupe lourd l'acuité de l'œil le plus faible passe de 4 à 5/10 et un seuil maximum de correction optique est introduit.

– *Décret n° 97-479 du 9 mai 1997* relatif à la conduite des véhicules du ministère chargé des armées : le titulaire d'un permis de conduire est habilité à conduire les véhicules militaires de la même catégorie.

– *Arrêté du 26 mai 1997* : indique qu'une liste des numéros de série de la ou des marques de véhicules d'occasion doit être tenue par le vendeur professionnel. Il introduit également les conditions pour les véhicules de bénéficier du millésime d'une année modèle déterminée.

– *Circulaire n° 97-47 du 26 mai 1997* (abroge et remplace la circulaire n° 96-41 du 17 juin 1996). Elle introduit une mise en place progressive de la procédure de certification délivrée par l'Association pour la qualification des équipements de la route (Asquer). L'association délivre le droit d'usage de la marque NF pour les produits de marquage, la signalisation verticale permanente et les glissières de sécurité en acier. Pour les autres produits cités dans les répertoires, la procédure d'homologation reste en vigueur.

– *Circulaire n° 97-48 du 30 mai 1997* : introduit la possibilité de transporter des grumes de toute longueur dans le cadre départemental et entre deux départements sur des itinéraires prédéterminés.

– *Arrêté du 20 juin 1997* modifiant l'arrêté du 4 juillet 1996 : l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau tient lieu de brevet de sécurité routière pour les personnes ayant obtenu l'âge de 14 ans avant le 16 novembre 1997 inclus.

– *Circulaire n° 97-54 du 27 juin 1997* relative aux barrières de dégel - classement du réseau pour l'hiver 1997-1998.

– *Arrêté du 1^{er} juillet 1997* : abroge l'arrêté du 24 février 1988 et fixe les titres et diplômes permettant l'accès au concours d'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière.

– *Arrêté du 1^{er} juillet 1997* relatif aux modalités d'organisation à la nature et aux programmes des épreuves du concours pour le recrutement d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

– *Arrêté du 2 juillet 1997* définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs.

– *Arrêté du 4 août 1997* : modifie la liste des produits ou denrées périssables autorisant les transports routiers de marchandises de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge, à circuler les samedis et veilles de jour férié à partir de 22 heures jusqu'à 22 heures les dimanches et jours fériés. Il s'agit par exemple des produits périssables particuliers comme les fruits et légumes frais, fleurs coupées, plantes et fleurs en pots, le miel ainsi que les cadavres d'animaux.

– *Arrêté du 7 août 1997* : introduit la conversion automatique des brevets délivrés et validés par l'autorité militaire, sans nouvel examen, en permis de conduire équivalent défini par l'article R. 124 du Code de la route.

– *Décret n° 97-813 du 27 août 1997* relatif à la commission nationale chargée d'arrêter la liste des experts en automobile : il précise les membres de la commission et les modalités de leur désignation, l'étendue de son pouvoir disciplinaire, ainsi que les formalités d'inscription sur la liste nationale.

– *Arrêté du 5 septembre 1997* modifiant l'arrêté du 21 octobre 1996 relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules.

– *Arrêté du 5 septembre 1997* modifiant l'arrêté du 17 juillet 1984 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants des moteurs effectués sur les véhicules automobiles avant leur mise en circulation.

– *Arrêté du 12 septembre 1997* modifiant l'arrêté du 19 mai 1976 relatif à la réception CEE (Communauté économique européenne) concernant la marche arrière et l'appareil indicateur de vitesse des véhicules à moteur.

– *Arrêté du 12 septembre 1997* modifiant l'arrêté du 19 mai 1976 relatif à la réception CEE concernant les réservoirs de carburant liquide et la protection contre l'encastrement des véhicules à moteur et de leurs remorques.

– *Arrêté du 30 septembre 1997* modifiant l'arrêté du 29 juillet 1970 relatif aux caractéristiques et aux conditions d'utilisation des pneumatiques des véhicules automobiles et de leurs remorques.

– *Arrêté du 2 octobre 1997* modifiant 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.

– *Arrêté du 28 octobre 1997* modifiant l'arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions et signalisations des engins de service hivernal.

– *Circulaire du 28 octobre* relative à la viabilité hivernale.

– *Arrêté du 8 décembre 1997* portant extension des conditions de reconnaissance et d'échange des permis de conduire délivrés à l'étranger dans la collectivité territoriale de Mayotte.

• Procédure des véhicules économiquement irréparables

Les dispositions relatives à la procédure des véhicules économiquement irréparables (VEI) ont été complétées par la publication :

– du décret n° 97-77 du 27 janvier 1997 précisant notamment que les experts habilités à effectuer les expertises

prévues dans le cadre de cette procédure sont ceux figurant sur la liste d'aptitude départementale établie par le préfet pour la procédure VGA ;

– de la circulaire du 19 août 1997.

• Commission nationale chargée d'arrêter la liste des experts en automobile

L'article 1^{er} de la loi n° 72-1097 du 11 décembre 1972 relative à l'organisation de la profession d'expert en automobile, modifiée notamment par l'article 44 de la loi n° 89-1014 du 31 décembre 1989, prévoit que l'exercice de la profession d'expert en automobile est subordonné à l'inscription sur une liste arrêtée annuellement par une commission nationale.

Elle est présidée par un conseiller de la Cour de cassation et composée, en nombre égal, de représentants de l'Etat, de représentants des professions concernées par l'expertise et l'assurance et de représentants des consommateurs.

Les modalités de désignation des membres de cette commission et l'étendue de son pouvoir disciplinaire ont été fixées par le décret du 27 août publié au *Journal Officiel* du 3 septembre 1997.

Ce texte prévoit :

– la composition (un président et vingt et un membres dont quatre experts en automobile), aux conditions de proposition et de nomination des membres de cette commission, à la durée de leur mandat, aux conditions de décision et de quorum nécessaires pour lui permettre de délibérer ;

– les conditions d'inscription, de mise à jour et de publication de la liste des experts ;

– l'étendue des pouvoirs disciplinaires de la commission, à la défense et aux conditions de notification et de publicité des décisions.

LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE

DES VÉHICULES



• En 1997, un décret et quarante arrêtés ont été signés.

Parmi les plus importants, il faut citer :

– le décret n° 97-572 du 30 mai 1997 relatif aux poids et dimensions des véhicules - transposition en droit interne de la directive 96/53/CE relative aux poids et à la dimension des poids lourds ;

– l'arrêté du 12 février 1997 relatif aux parasites radio-électriques (comptabilité électromagnétique) produits par les véhicules à moteur ;

– l'arrêté du 27 février 1997 modifiant l'arrêté du 15 novembre 1954 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transport de marchandises ;

– l'arrêté du 27 février 1997 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes ;

– les arrêtés des 6 et 7 mai 1997 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 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R 61 du Code de la route ;

– l'arrêté du 29 juillet 1997 relatif à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des pneumatiques des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et les quadricycles en ce qui concerne le montage des pneumatiques ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des rétroviseurs des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et des quadricycles à moteur ainsi qu'à la réception communautaire de ces véhicules en ce qui concerne le montage des rétroviseurs ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des dispositifs d'attelage de remorques des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et quadricycles à moteur ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et des quadricycles à moteur ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues, des quadricycles à moteur et des entités techniques indépendantes électriques ou électroniques en ce qui concerne la comptabilité électromagnétique ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 modifiant l'arrêté du 20 avril 1995 relatif à l'homologation communautaire de la béquille des véhicules à moteur à 2 roues ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 modifiant l'arrêté du 20 avril 1995 relatif à l'homologation communautaire en ce qui concerne le dispositif de protection contre un emploi non autorisé des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des cyclomoteurs à 2 roues et des motocyclettes en ce qui concerne les mesures contre la manipulation ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et des quadricycles à moteur, à la réception communautaire des ceintures de sécurité de ces véhicules et à la réception communautaire de ces véhicules en ce qui concerne l'installation des ceintures de sécurité ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des vitrages, essuie-glaces, lave-glaces et dispositifs de dégivrage et de désembuage des cyclomoteurs à 3 roues, des tricycles et des quadricycles munis d'une carrosserie ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 modifiant l'arrêté du 7 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à 2 roues ou 3 roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements ;

– l'arrêté du 3 septembre 1997 relatif à la réception communautaire des véhicules à moteur à 3 roues et des quadricycles à moteur en ce qui concerne leurs saillies extérieures ;

– l'arrêté du 9 septembre 1997 modifiant l'arrêté du 17 juillet 1984 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants des moteurs, effectués sur les véhicules automobiles avant leur mise en circulation ;

– l'arrêté du 16 octobre 1997 relatif à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale ;

– l'arrêté du 24 octobre 1997 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules ;

– l'arrêté du 20 novembre 1997 relatif à l'application de la directive 97/27/CE concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques ;

– l'arrêté du 5 décembre 1997 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

• Contrôle technique

En 1997, les 3 741 centres agréés (3 146 centres spécialisés et 595 centres auxiliaires) ont effectué 11,4 millions de contrôles dont 9,6 millions de visites initiales. Ces résultats traduisent une augmentation de 11 % par rapport à 1996.

Jusqu'en 1996, le contrôle technique réglementaire portait sur 11 fonctions principales du véhicule décrites par un total de 96 points élémentaires regroupés en 52 points principaux.

Pour améliorer la lisibilité du procès-verbal de contrôle, une nouvelle nomenclature de défauts, plus fine et plus précise que la précédente, a été mise en place au 1^{er} janvier 1997. Dix fonctions principales du véhicule ont été redéfinies. Elles sont désormais décrites par 584 altérations élémentaires regroupées en 133 points principaux.

Le nombre d'altérations soumises à prescription de contre-visite qui était de 55 en 1996 est passé, avec la nouvelle nomenclature, à 215 en 1997 sans sévérisation du contrôle.

Le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en diminution. Il s'établit en 1997 à 21,66 % pour 215 altérations soumises à contre-visite, alors qu'il était de 25,02 % en 1996 pour 55 points soumis à contre-visite.

La diminution du taux de prescription de contre-visite est également sensible pour les véhicules utilitaires légers, puisqu'il passe de 28,32 % en 1996 à 25,69 % en 1997.

Pour les points soumis à contre-visite, les principaux défauts constatés sur les voitures contrôlées au cours de l'année 1997 sont les suivants :

– la fonction de freinage pour 9,75 % des véhicules (soit environ 937 000) dont : 5,44 % pour défaut de déséquilibre important du frein de service ; 3,12 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement ; 0,99 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de service ; 0,98 % pour une détérioration importante du flexible de frein ;

– la fonction éclairage et signalisation pour 8,88 % des véhicules (soit environ 853 000) dont : 1,92 % pour le non-fonctionnement du feu stop ; 1,70 % pour le non-fonctionnement du feu de position ; 1,52 % pour le non-fonctionnement du feu de plaque arrière ; 1,47 % pour un réglage trop haut du feu de croisement ;

– la fonction pollution pour 7,63 % de l'ensemble des véhicules (soit environ 733 000) répartis par motorisation en :

véhicules « essence » : 8,65 % des véhicules (soit environ 530 000) dont : 6,46 % pour une teneur en CO₂ des gaz d'échappement excessive ; 2,44 % pour un contrôle impossible de la teneur en CO₂ des gaz d'échappement ; 1,53 % pour une mesure excessive du lambda des gaz d'échappement,

véhicules « diesel » : 5,60 % des véhicules (soit environ 195 000) dont 3,54 % pour une opacité excessive des fumées d'échappement ;

– la fonction liaison au sol pour 7,14 % des véhicules (soit environ 686 000) dont : 3,14 % pour une usure importante de pneumatique ; 2,57 % pour un jeu important de la rotule, articulation de train ;

– la fonction organes mécaniques pour 2,97 % des véhicules (soit environ 285 000) dont 1,31 % pour une fuite importante du silencieux d'échappement ;

– la fonction visibilité pour 2,45 % des véhicules (soit environ 235 500) dont : 1,41 % pour fissure, cassure du pare-brise ; 0,68 % pour un mauvais état du rétroviseur extérieur (si obligatoire) ;

– la fonction équipements pour 2,20 % des véhicules (soit environ 211 500) dont 0,85 % pour le non-fonctionnement de l'avertisseur sonore ;

– la fonction direction pour 1,91 % des véhicules (soit environ 183 500) dont 1,55 % pour un jeu important de la rotule, articulation de direction.

• Réglementation internationale des véhicules

La réglementation en matière de véhicules est aujourd'hui élaborée dans le cadre de négociations internationales à Genève (règlement 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 dimension des poids lourds, la réglementation technique des véhicules à 2 ou 3 roues, les ceintures de sécurité, la réception communautaire des véhicules et l'adhésion de l'Union européenne à l'accord de 1958 de Genève sur l'harmonisation internationale des réglementations automobiles.

LA COMMUNICATION



En 1997, pour un budget de 27 millions de francs, des études, des publications, des actions de presse et de relations publiques ainsi que quatre campagnes de communication ont ponctué cette année.

• Les grandes campagnes de l'année

– *Au premier quadrimestre*, la campagne de printemps. La Sécurité routière a mené du 24 mars au 5 avril une campagne à la radio, constituée de onze messages pour rappeler aux automobilistes que les « petites » inattentions sont sources d'accidents. Menée en partenariat avec la Fédération française des sociétés d'assurances et la Prévention routière, elle a eu pour slogan : « Vous tenez le volant, vous tenez la solution ». Les messages bâtis sur le thème du « Presque toujours » ont abordé la vitesse et la lassitude au cours des trajets de nuit, la fatigue, l'habitude et le respect des distances de sécurité dans les trajets quotidiens, l'alcool, les pneumatiques en liaison avec la vitesse, mais aussi la ceinture et les dispositifs de retenue pour enfants.

– *Au deuxième quadrimestre*, la campagne d'été. Durant l'été, la Sécurité routière, en partenariat avec la Fédération française des sociétés d'assurances, a sensibilisé les Français au problème de l'alcool au volant.

La relance de la campagne « Autotestez-vous » avait pour objectif d'inciter les automobilistes à évaluer leur taux d'alcoolémie avant de prendre le volant et à passer les clés s'ils n'étaient pas en état de conduire. Fédérée par le message « Autotestez-vous », la campagne s'est déclinée sur deux supports : la télévision et l'affichage. A la télévision, les deux films, d'une durée de 28 secondes chacun, ont été diffusés en alternance du 7 juillet au 7 août sur TF1, France 2, Canal +, M6 ainsi que RFO Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion. Ils mettaient en scène des situations courantes de consommation d'alcool et de conduite. Le commentaire « off » des deux films indiquait le message suivant : « Vous venez de boire ; vous allez conduire. Pour savoir si vous pouvez prendre le volant sans danger, des tests d'alcoolémie sont en vente dans les grandes surfaces, les pharmacies, les bureaux de tabac et les stations-service. Alcool au volant : Autotestez-vous ».

En accompagnement, une grande campagne d'affichage urbain à l'initiative de la Fédération française des sociétés d'assurances a eu lieu du 23 au 30 juillet. 16 000 panneaux Atribus couvrant l'ensemble du territoire avec un renfort sur les zones côtières ont délivré un seul message : « Après deux verres, la prudence veut que vous passiez la main ».

– *Au troisième quadrimestre*, la campagne d'automne. Du 28 novembre au 9 décembre 1997, une dizaine de messages de 30 secondes ont repris des situations de la vie quotidienne, appelant les automobilistes à plus de prudence. « Cette nuit sur la route, il y aura 10 morts et 150 blessés... respecter la vitesse autorisée, c'est se donner le temps de voir. C'est donner à chacun toutes les chances de finir son trajet... » « ...même à faible vitesse, attacher sa ceinture de sécurité à l'arrière comme à l'avant, c'est s'attacher à sa vie et à celle des autres... ».

– *La campagne BSR*. La partie pratique du BSR est obligatoire depuis le 17 novembre 1997 pour les jeunes de 14 à 16 ans désirant conduire un cyclomoteur. Son introduction a fait l'objet d'une vaste campagne de communication avec 1,6 million de dépliants (1,3 million dans les collèges, 300 000 dans les lycées techniques et un tirage de 500 000 exemplaires en décembre), 110 000 guides pratiques, adressés principalement aux auto-écoles et aux préfectures, 50 000 affiches envoyées aux préfectures, auto-écoles, établissements scolaires et associations socio-éducatives, ainsi qu'un vidéogramme « Le plein de cyclo » distribué aux « M. Moto » et à la Fédération française des motards en colère, ainsi qu'aux correspondants Sécurité routière des académies. Parallèlement, du 18 au 23 novembre, des messages de sensibilisation, auxquels le champion motocycliste Olivier Jacques a bien voulu prêter sa voix, ont été diffusés sur les ondes de NRJ, Skyrock, Fun Radio. La même semaine, France 2 y a fait une large place dans plusieurs émissions consacrées à la sécurité routière. Enfin, les serveurs du ministère (3615 Route, 1,29 F TTC/mn) et Internet (www.equipement.gouv.fr) ont largement relayé l'information. A ce jour, 3 000 sites de formation ont été déjà agréés par les préfectures.

– Dans le cadre de la mise en place de la partie pratique du BSR deux chartes ont été signées. L'une le 17 octobre

entre la DSCR et l'Association nationale pour la promotion de l'éducation routière (ANPER) qui regroupe plus de 1 000 établissements de la conduite ; la deuxième, le 13 novembre avec l'association Ecole de conduite française (ECF). ECF s'est engagée, entre autres, à prendre en charge financièrement vingt-cinq zones géographiques, définies en fonction des besoins locaux et de la population des 14-16 ans. Les correspondants de ces zones seront formés et certifiés spécifiquement par ECF.

• Actions de relations publiques

– *Le Mondial du deux-roues* (26 septembre-6 octobre), a reçu cette année près de 370 000 visiteurs contre 320 000 en 1995. Plus de 20 000 d'entre eux ont été accueillis sur le stand de la Sécurité routière où quatre événements ont eu lieu. Les prix « Vélo d'Or », les prix « 2 roues pour la ville », la signature d'une convention relative à l'opération « Relais motards Calmos » ainsi qu'une réunion exceptionnelle des M. Moto.

– *La fête de l'Humanité* (13-14 septembre). Plus d'un millier de personnes ont pu apprécier l'animation de la voiture tonneau et l'importance du port de la ceinture.

– *Le 4^e Congrès mondial sur les systèmes de transport intelligent à Berlin* (21-24 octobre). Le Pavillon France réalisé à l'initiative de la DSCR regroupait l'ASFA, la DSCR, le CERTU, le SETRA, la ville de Paris et la DREIF, CGEA Transport, Cofiroute, Médiamobile, CS Route, Thomson CSF, Lacroix Technologie, la RATP et la SNCF. Lieu de rencontre très visité, il a donné une très bonne image des réalisations françaises dans le domaine de la télématique routière.

• Actions de relations presse

– Les bilans mensuels ont fait systématiquement l'objet d'une communication à la presse.

– Le 9 janvier, présentation du bilan 1996 par la Commission centrale automobile, chargée du suivi de la mise en œuvre du contrôle technique.

– Le 24 janvier, la presse est invitée aux côtés d'Anne-Marie Idrac à visiter les laboratoires de l'UTAC. Cette visite s'est terminée par l'essai de choc d'un véhicule conforme aux nouvelles normes européennes.

– Des communiqués ont accompagné ces conférences de presse. D'autres ont annoncé les restrictions complémentaires de circulation des poids lourds les jours de grands départs, la suppression de la dérogation de retour au pays le dimanche et les conseils Bison Futé.

– Le 18 mars, les 6^{es} Rencontres parlementaires sur la route et la sécurité routière à l'Assemblée nationale ont pris pour thème cette année : « Quels équipements et quelles signalisations pour une meilleure sécurité routière ».

– Le 25 juin, la presse a été invitée à participer à la visite de Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, au Centre national d'information routière, suite à son

LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ

SUR LE RÉSEAU ROUTIER

intervention au Conseil des ministres. A cette occasion, il a présenté le dispositif mis en place pour les grands départs et a commenté le bilan des quatre premiers mois de l'année qui venait d'être publié. Il a annoncé la tenue d'un prochain Comité interministériel de sécurité routière.

– Le 26 novembre, le Comité interministériel de sécurité routière, qui s'est déroulé sous la présidence du Premier ministre Lionel Jospin, a décidé de réduire de moitié le nombre des tués sur la route d'ici la fin 2002. Les mesures nouvelles adoptées doivent prendre appui sur les jeunes et leur capacité à prendre de nouveaux comportements, garantir à tous les Français la liberté de circuler en toute sécurité, encourager une mobilisation active et renforcer le partenariat de tous les acteurs concernés.

Dans le cadre de la relance triennale de la procédure concernant le choix des prochaines agences de publicité et de relations publiques, une étude approfondie d'évaluation et d'impact de la communication (48 entretiens et 6 réunions de groupe) a été effectuée par la société Gaultier et Associés.

• Les éditions et documents

– *Revue de la sécurité routière*. Trois numéros de la revue sont parus en 1997, ils ont traité dans la rubrique « dossier » de l'insertion et l'apprentissage de la conduite (n° 108), l'étude de l'accidentologie avec les laboratoires régionaux (n° 109), la sécurité routière en milieu urbain (n° 110). Un numéro spécial « 3 ans d'initiatives locales en faveur de la sécurité routière » est sorti en décembre.

– *Les Infos*. La parution de la lettre mensuelle d'actualité de la sécurité routière *Les Infos* destinée aux réseaux de la Sécurité routière a été assurée (2 700 ex.). Onze numéros mensuels et un numéro hors série ont été réalisés.

– *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 nouveau dépliant sur le BSR a été largement diffusé lors de la campagne.

– *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 »* (600 ex.), qui regroupe l'essentiel des textes parus au *Journal Officiel* et au *Bulletin Officiel*, a été adressé en interne (6 numéros par an).

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



• Contrôle de sécurité des infrastructures

Les expérimentations réalisées jusqu'en 1996 et leur évaluation ont permis de mettre au point un outil et une méthode applicables aux réseaux existants. Les concertations engagées avec les maîtres d'ouvrage routiers ont conduit aux propositions suivantes à la fin de l'année :

– préparation d'un guide méthodologique sur le contrôle de sécurité des infrastructures existantes qui puisse être mis à disposition des maîtres d'ouvrage volontaires ;

– développer les études et expérimentations nécessaires à l'instauration progressive d'un contrôle de sécurité obligatoire pour les projets routiers (mesure décidée au Comité interministériel de sécurité routière du 26 novembre 1997).

• Actions en faveur des motocyclistes

Le groupe de travail moto/infrastructures, qui associe les services de l'Etat, les associations motocyclistes et les entreprises d'équipements de la route s'est réuni à plusieurs reprises avec pour thème prioritaire la sécurité des dispositifs de retenue vis-à-vis des usagers motocyclistes.

Les actions suivantes ont été engagées :

– étude spécifique sur l'accidentologie des motocyclettes : enjeux de sécurité, aspects réglementaires, programmes de remise à niveau...

– préparation, dans le cadre des procédures mises en place sur l'innovation, d'un concours auprès des entreprises afin de mettre au point des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Ces actions doivent déboucher sur des mesures d'ordre réglementaire en 1998 (décision du CISR du 26 novembre 1997).

• Actions en faveur des cyclistes

L'année 1997 a été marquée par l'élaboration de propositions de modifications du Code de la route destinées à favoriser l'usage du vélo en améliorant la sécurité des cyclistes.

Ces propositions, formulées par le comité de suivi de la politique en faveur du vélo, ont fait l'objet d'une large concertation avec les associations de cyclistes et le club des villes cyclables.

Le CISR du 26 novembre 1997 a décidé qu'une première série de mesures serait adoptée par décret en Conseil d'Etat pour le printemps 1998 après concertation interministérielle.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR



• Annexe III de la directive

L'annexe III de la directive n° 91/439/CEE du 29 juillet relative au permis de conduire, fixant les normes médicales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur, a été transposée en droit interne par un arrêté du 7 mai 1997, publié au *Journal Officiel* du 29 mai 1997.

L'objectif consiste à harmoniser les exigences médicales minimales requises pour la conduite automobile au sein de l'Union européenne.

• EUCLIDE

Dans le cadre de la modernisation de ses services, entreprises depuis plusieurs années avec l'application AURIGE, et en vue de la rénovation du déroulement de l'épreuve théorique générale de l'examen du permis de conduire, la sous-direction de la formation du conducteur a développé une nouvelle application dénommée EUCLIDE dans le cadre d'un marché public passé avec le groupement momentané d'entreprises : Bull SA et Codes Rousseau.

Cette application informatique comporte trois volets :

- la modernisation du déroulement des épreuves théoriques générales du permis de conduire par un système d'enregistrement électronique des réponses des candidats avec correction informatisée et sauvegarde des résultats pour le recueil et l'élaboration de statistiques ;
- la mise en place d'un système de recueil des résultats des examens pratiques et des suivis d'enseignement ;
- la modernisation du réseau informatique par la mise en œuvre d'un serveur Vidéotex national et d'un nouvel accès au réseau des télécommunications pour les sites des délégués.

Il s'agit précisément de :

- remplacer les supports d'examen théorique actuels par un boîtier électronique de saisie ;
- substituer un micro-ordinateur avec son environnement à la correction électronique dédiée ;
- automatiser et informatiser de nouvelles fonctions prévues dans AURIGE ;
- concevoir et réaliser le serveur Vidéotex et son interface avec chaque application AURIGE locale en supprimant les quarante-sept serveurs locaux.

Après avoir expérimenté ce projet avec succès dans cinq départements, il a été étendu, en deux phases (avril et décembre 1997), à l'ensemble du territoire métropolitain.

Ce système fonctionne aujourd'hui parfaitement, à la satisfaction des auto-écoles, des candidats et aussi des inspecteurs du permis de conduire et de la Sécurité routière.

EUCLIDE sera opérationnel dans les DOM au cours du 1^{er} semestre 1998.

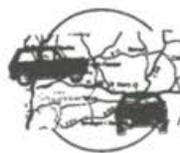
Il constitue la première étape de la modernisation de l'épreuve théorique générale ; la seconde réside dans la rénovation du contenu de cette épreuve, qui vient d'être actée lors du récent CISR du 26 novembre 1997.

• Formation à la conduite

Réforme des conditions d'accès à la profession : à la suite des travaux entrepris en concertation avec les organisations professionnelles représentatives et les administrations concernées, un projet de loi relatif à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière a été déposé au mois de mars 1997 devant le Parlement, mais du fait de la dissolution de l'Assemblée nationale, son examen n'a pu être mené à son terme. Ce texte avait pour objectif essentiel d'assainir la profession et de protéger le consommateur. Un nouveau projet de loi, ayant le même objet, sera de nouveau soumis par le gouvernement à l'examen des parlementaires en 1998.

LA POLITIQUE LOCALE

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Les orientations de la politique locale de sécurité routière en 1997 ont été précisées aux préfets par une lettre du délégué interministériel du 10 janvier 1997 : élaboration du PDASR dans le cadre du document général d'orientations, effet important d'amélioration du fonctionnement du programme REAGIR, lancement systématique d'enquêtes REAGIR sur les accidents mortels impliquant un poids lourd ou se situant à un passage à niveau.

Ces orientations ont été présentées aux responsables locaux lors de sept réunions interrégionales qui se sont tenues en janvier et février 1997.

La diminution de la dotation de l'Etat aux préfetures a entraîné une diminution sensible des partenariats, notamment avec les collectivités locales. Deux secteurs restent en expansion :

- le partenariat avec les assurances et notamment les mutuelles ;
- le partenariat avec les Caisses régionales d'assurance maladie et les organismes professionnels.

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

compte par les responsables locaux. Il faut notamment souligner que le thème de la vitesse n'est traité que dans un tiers des départements.

Par ailleurs les préfetures et responsables locaux ont été très nombreux à transmettre leurs analyses et propositions pour la table ronde sur la formation des usagers de la route.

En ce qui concerne le programme REAGIR, le réseau des IDSR (Inspecteurs départementaux de la sécurité routière) a continué de s'élargir vers de nouveaux partenaires (assurances, spécialistes du transport routier...) : 1 200 nouveaux IDSR ont été formés en 1997 et l'effectif global est de 9 000 IDSR.

L'accent a été mis en 1997 sur l'amélioration du fonctionnement du programme REAGIR et à cet effet la DSCR a élaboré plusieurs dossiers et documents : une carte nationale d'IDSR, un dépliant présentant le programme et la fonction d'IDSR, un dossier sur le recrutement des IDSR, un logiciel facilitant la gestion du programme.

Par ailleurs un module de formation à la banque de données REAGIR a été élaboré et plusieurs stages ont été réalisés regroupant les coordinateurs sécurité routière, chargés de mission, DDE...

Enfin dans le cadre de l'objectif de diminution par moitié de l'insécurité routière en cinq ans, fixé par le gouvernement, chaque département élaborera un document général d'orientations pour la période 1998-2002. Son élaboration a commencé à l'automne 1997 par une analyse des accidents spécifiques à chaque département.

Les orientations pour 1997 se situent dans ce cadre :

- le PDASR 1998 découlera naturellement du document général d'orientations 1998-2002 ;
- les priorités de l'Etat sont les jeunes, la vitesse et les entreprises, ainsi que la poursuite de l'effort de formation des relais et de diffusion de la culture sécurité routière ;
- pour le programme REAGIR, un effort important doit être entrepris pour améliorer sa gestion et valoriser le travail des IDSR ;
- des enquêtes REAGIR seront lancées systématiquement pour les accidents mortels ou graves impliquant un poids lourd ou un autocar, un passage à niveau, un jeune cyclomotoriste (14-16 ans), une motocyclette de 125 cm³.

LE PARTENARIAT



• 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 proposition, 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 (850 000 F pour l'exercice écoulé).

En 1997, la DSCR a soutenu neuf 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.

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 ou de leurs représentants, certaines manifestations : lancement de la 11^e campagne d'éducation à la sécurité pour les transports de jeunes de l'ANATEEP « notre sécurité c'est l'affaire de tous », remise officielle des prix du concours « la rue on partage » de l'association Rue de l'avenir...

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.

S'agissant des jeunes et de la sécurité routière, il est rappelé que l'année 1997 a été marquée par l'institution, à compter du 17 novembre 1997, de la partie pratique du brevet de sécurité routière (épreuve de circulation d'une durée de trois heures) que doivent, depuis cette date, avoir suivi les jeunes désireux de conduire un cyclomoteur à 14 ans.

Du 17 novembre au 31 décembre 1997, près de 1 600 brevets de sécurité routière ont ainsi été délivrés.

• Apprentissage de la conduite et insertion professionnelle

On compte 120 opérateurs disséminés dans différents départements français qui ont mis en œuvre une action

de formation à la conduite et d'éducation à la sécurité auprès des jeunes en difficulté engagés dans un projet professionnel. Pour soutenir ces actions, plus de 9 millions de francs provenant du Fonds social européen ont été utilisés pour soutenir ces actions en complément de financements publics (administration, collectivités publiques, mutuelles et assurances) d'un montant global au moins équivalent.

Deux réunions importantes ont été organisées en liaison avec la DSCR :

– l'une à Nantes le 13 mars 1997, prise en charge par la Fédération des associations de la route pour l'éducation (la FARE). Elle rassemblait une soixantaine de personnes appartenant à la fois au réseau associatif, des opérateurs de la région et des représentants administratifs qui ont pu échanger de façon conviviale, lors de tables rondes et d'ateliers ;

– la seconde, à la cité administrative de Lyon le 17 juin 1997 initiée par la Direction régionale de la protection judiciaire de la jeunesse et la préfecture de Lyon. Celle-ci a rassemblé près de 100 personnes venant de deux régions : Rhône-Alpes et Auvergne. Le contenu de cette journée a permis de valoriser des expériences de terrain et de mieux cerner l'approche complémentaire des différents partenaires administratifs engagés dans la mise en œuvre de ce programme.

Un guide sur l'insertion par le permis de conduire a été réalisé, à la demande de la DSCR, par Maryse Esterle, chargée de recherche au Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales (CESDIP). Il est prévu de le diffuser largement.

Par ailleurs, une nouvelle circulaire datée du 23 décembre 1997 et signée par Monsieur Bodon complète la directive d'emploi FSE/DSCR. Adressée aux coordinateurs des préfectures, elle vise à les aider techniquement à mieux maîtriser les procédures à engager.

• L'action prévention en entreprises en 1997

En 1997, l'action engagée en matière de prévention du risque automobile dans les milieux professionnels s'est encore renforcée par la signature de quatre nouvelles chartes de sécurité routière portant leur nombre à dix-huit. Ces contrats d'objectifs sécurité routière prévoient la mise en commun de compétences et de savoir-faire afin de concevoir et mettre en œuvre des programmes de prévention adaptés à chaque cas.

Par ailleurs, le rapport du président de la table ronde sur la formation du conducteur, Monsieur Jean Verre (voir ci-dessus), contient un ensemble de propositions particulièrement intéressantes en ce qui concerne les entreprises.

Ainsi, au-delà de la volonté du chef d'entreprise de s'engager durablement dans une démarche de prévention qui est considérée comme déterminante pour la réussite du programme, le rapport souligne l'importance de s'appuyer sur une démarche structurée et cohérente qui comprend trois étapes :

- l'élaboration d'un diagnostic préalable ;
- l'élaboration d'un programme d'action adapté ;
- le suivi et l'évaluation des résultats obtenus.

Le rapport souligne ensuite la nécessité de former des animateurs prévention spécialisés dans les entreprises, les réseaux d'assurances, les caisses régionales d'assurance maladie et les chambres de commerce et d'industrie.

Il est proposé en outre que si l'intervention de prestataires de services spécialisés est rendue nécessaire, ceux-ci soient certifiés selon des modalités qui restent à définir.

Enfin, les conclusions du CISR du 26 novembre 1997 soulignent la nécessité de développer et de renforcer les partenariats aptes à favoriser et à mobiliser les milieux professionnels sur l'objectif de réduction par deux de l'insécurité au terme des cinq prochaines années.

• Les pros de la route

Tout comme les années précédentes la DSCR a participé au tour de France des pros de la route 1997, sixième du nom patronné par France routes.

Depuis l'origine, 2 800 conducteurs ont signé la charte sécurité des Pros de la route.

En 1997, plus de 1 500 d'entre eux sont venus grossir les rangs des professionnels qui démontrent leur volonté d'agir au quotidien dans la lutte contre l'insécurité routière.

Les tests de contrôle de la vue proposés aux conducteurs volontaires ont rencontré le même succès que les années précédentes.

Des forums sur le thème de la « Sécurité routière comme support de communication dans les entreprises de transport routier » se sont déroulés dans cinq villes étapes avec la participation de la préfecture.

Le tour de France a été clôturé par la remise des trophées Camions d'or présidés par Alain Bodon, et qui ont distingué, en accord avec les services des préfectures concernées, dix conducteurs, quatre entreprises, un lycée professionnel préparant au CAP routier, et deux unités militaires particulièrement actives sur le terrain de la sécurité.

• Les écoles de police

Pour la septième année, la DSCR intervient dans les écoles de formation de gardiens de la paix ou dans les centres de formation des appelés du contingent servant dans les services de police durant leur incorporation. La sécurité routière est envisagée lors de ces interventions sans ses aspects économiques et sociaux.

De même, une approche de la psychologie du conducteur à travers un film et débat fait partie de l'intervention du représentant de la DSCR.

• Le Rallye de France

En 1997, pour la dixième année consécutive, traduisant une volonté interministérielle, le Rallye de France de la sécurité routière, organisé par l'Agence de communication TUP Conseil Edifice, a fait étape à Rueil-Malmaison, du 10 au 19 mars et à Epinal, du 20 au 26 octobre afin de poursuivre la mission qu'il s'est fixée :

« Prévenir, former et informer la population française, dans le but de faire régresser le nombre d'accidents sur route et en ville et valoriser toutes les actions permettant d'améliorer la sécurité routière ».

Dans le cadre de ces opérations, l'accent a été mis tout particulièrement, cette année, sur la sensibilisation des jeunes à la conduite d'un deux-roues à moteur afin de promouvoir le brevet de sécurité routière.

Ainsi, avant son lancement officiel sur l'étape de Rueil-Malmaison, 115 jeunes ont participé à une simulation de cette épreuve, dans les conditions prévues par les textes de loi.

Par ailleurs, l'ensemble des moyens mis en place a permis, de façon pragmatique, de transmettre un capital culturel de sécurité routière à environ 10 000 personnes, dont 5 200 scolaires.

TENDANCES GÉNÉRALES

I - LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	ANNÉE 1996	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1997/1996
Circulation			En augmentation.
Accidents corporels			Globalement en légère diminution mais en très nette diminution en janvier.
Tués			Globalement en baisse mais en très nette diminution en février et surtout janvier. Très nette augmentation en avril et en mai.
Blessés			Globalement en diminution, particulièrement en janvier. Nette augmentation en mars, mai et décembre.
Gravité			En diminution.

II - LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1996	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1997/1996
Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme			Stables ou en légère diminution sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de liaison.
Vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme			En baisse sur tous les réseaux sauf sur les voies d'entrées/sorties en agglomération.
Port de la ceinture de sécurité			Constant ou en légère baisse en rase campagne et en baisse en agglomération.

III - CONTRÔLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1996	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1997/1996
Heures de contrôle consacrées à la vitesse			En diminution.
Dépistages de l'alcoolémie			En augmentation.

BILAN 1997 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 (%)	
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
1997	125 202	- 0,2	7 130	7 989	- 1,1	35 716	133 862	169 578	- 0,3	6,38

Le bilan en accidents corporels, tués et blessés marque un ralentissement de la baisse constatée ces dernières années.

En 1997, par rapport à 1996

Si l'on considère les résultats par service de surveillance, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, les résultats sont stables. En effet, le nombre d'accidents corporels est identique à celui de l'an dernier, le nombre de tués diminue de 0,1 % et celui des blessés augmente de 0,5 %. La gravité diminue très légèrement (- 0,02 point).

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent légèrement (respectivement 0,3 % et 0,9 %), en revanche le nombre de tués diminue de façon plus marquée (- 4,1 %), générant une diminution de la gravité des accidents (- 0,10 point).

La circulation, sur le seul réseau national, a augmenté de 3,2 % et la consommation de carburants a augmenté de 1,7 %.

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les automobilistes sont stables ou en légère baisse de 1 à 2 km/h sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de liaison (+ 2 km/h). On observe simultanément une légère baisse des dépassements de la vitesse limite. La hausse des vitesses moyennes pratiquées par les voitures de tourisme sur le réseau national rapide à 2 x 2 voies constatée depuis plusieurs années ne se poursuit plus en 1997 et la vitesse moyenne se stabilise autour de 111 km/h.

Résultats par service de surveillance

Indice de circulation

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de jour

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de nuit

Les vitesses moyennes pratiquées de nuit par les automobilistes sont en baisse sur tous les réseaux, de 1 à 5 km/h, sauf sur les voies d'entrées/sorties en agglomération (+ 4 km/h).

Vitesses de jour des poids lourds

Globalement, en 1997 par rapport à 1996, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu et le plus souvent à la baisse. La hausse des vitesses moyennes constatée en 1996 sur les routes nationales à chaussées séparées ne se confirme pas en 1997.

Vitesses de jour des motocyclettes

La vitesse moyenne pratiquée par les motocyclettes se situe au-dessus de la vitesse limite réglementaire et au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 8 km/h sur auto-routes de dégagement, + 14 km/h sur routes nationales et routes départementales).

Ceinture

Le port de la ceinture de sécurité est constant ou en légère hausse en campagne et en baisse en agglomération (- 3 points en province et - 4 points à Paris) avec cependant un bond extraordinaire à Nantes (+ 8 points). Le taux de port chute à Metz et à Avignon (- 10 points) où l'on retrouve le niveau de 1994.

Contrôles - Sanctions

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par les forces de l'ordre diminue alors que le nombre d'infractions constatées augmente. Le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité augmente ainsi que le nombre de dépistages préventifs pratiqués.

Usagers

La répartition des victimes par catégories d'usagers montre une nette augmentation du nombre de tués pour les cyclistes (+ 9,7 %), les motocyclistes (+ 12,1 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 13,1 %). Il diminue pour toutes les autres catégories.

Le nombre de blessés augmente pour tous les usagers de deux-roues, avec ou sans moteur (+ 6,2 % pour les cyclistes, + 1,8 % pour les cyclomotoristes et + 10,5 % pour les motocyclistes). Il diminue pour tous les autres usagers.

Classes d'âge

Le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge, sauf pour celle des 15-24 ans pour laquelle il augmente (+ 1,7 %). Le nombre de blessés diminue pour les moins de 25 ans et pour la classe des 45-64 ans mais augmente pour les 25-44 ans, les 65 ans et plus.

Réseaux

Sur les autoroutes les résultats sont défavorables avec une augmentation de l'ensemble des indicateurs. En revanche, sur les routes nationales et les voies communales la situation est nettement meilleure avec une diminution de tous les indicateurs. Sur les routes départementales, le bilan est assez stable.

Milieu urbain/rase campagne

On assiste en milieu urbain à des diminutions homogènes de la plupart des indicateurs (de - 1 % pour les tués à - 1,9 % pour le total des blessés) avec une baisse plus marquée du nombre de blessés graves (- 4,7 %). En revanche, en rase campagne, presque tous les indicateurs augmentent (de + 1,8 % pour les blessés graves à + 2,7 % pour les blessés légers) sauf le nombre de tués qui diminue (- 1,2 %).

Départements

Si le nombre d'accidents corporels diminue globalement de 0,2 %, Aube (10), Aveyron (12), Val-d'Oise (95) sont les trois départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable de ce nombre en 1997 est la plus marquée (baisse > 16 %).

Ariège (09), Haute-Corse (2B), Lot (46), Territoire-de-Belfort (90) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (> 10 %).

Parmi les 30 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale (écarts non significatifs), une diminution du nombre d'accidents corporels est observée pour 15 d'entre eux.

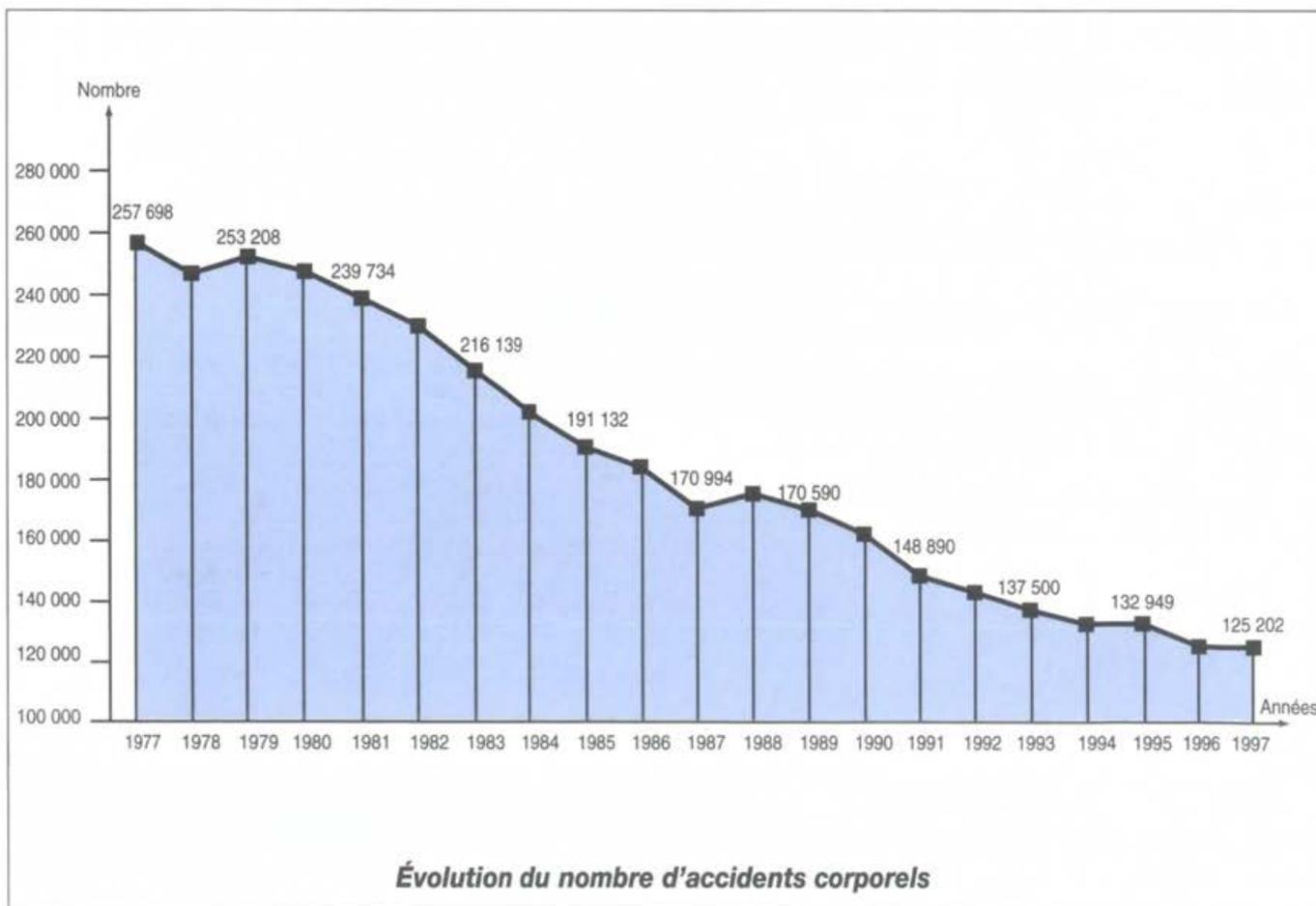
En 1997, sur 95 départements, il est enregistré une baisse du nombre d'accidents corporels pour 44 départements (contre 79 en 1996).

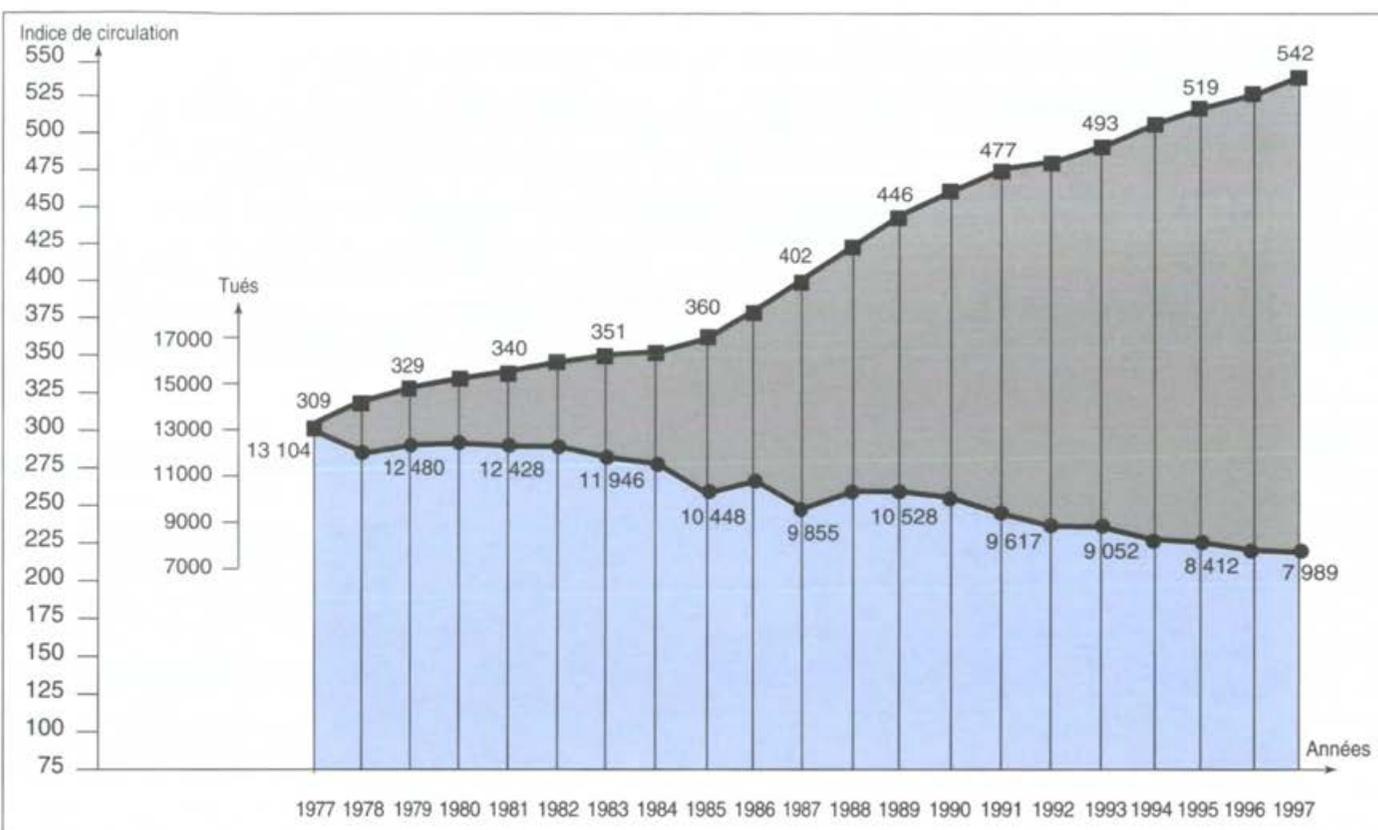
Régions

Bourgogne, Centre, Corse, Ile-de-France, Lorraine, Nord-Pas-de-Calais, Poitou-Charentes sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole.

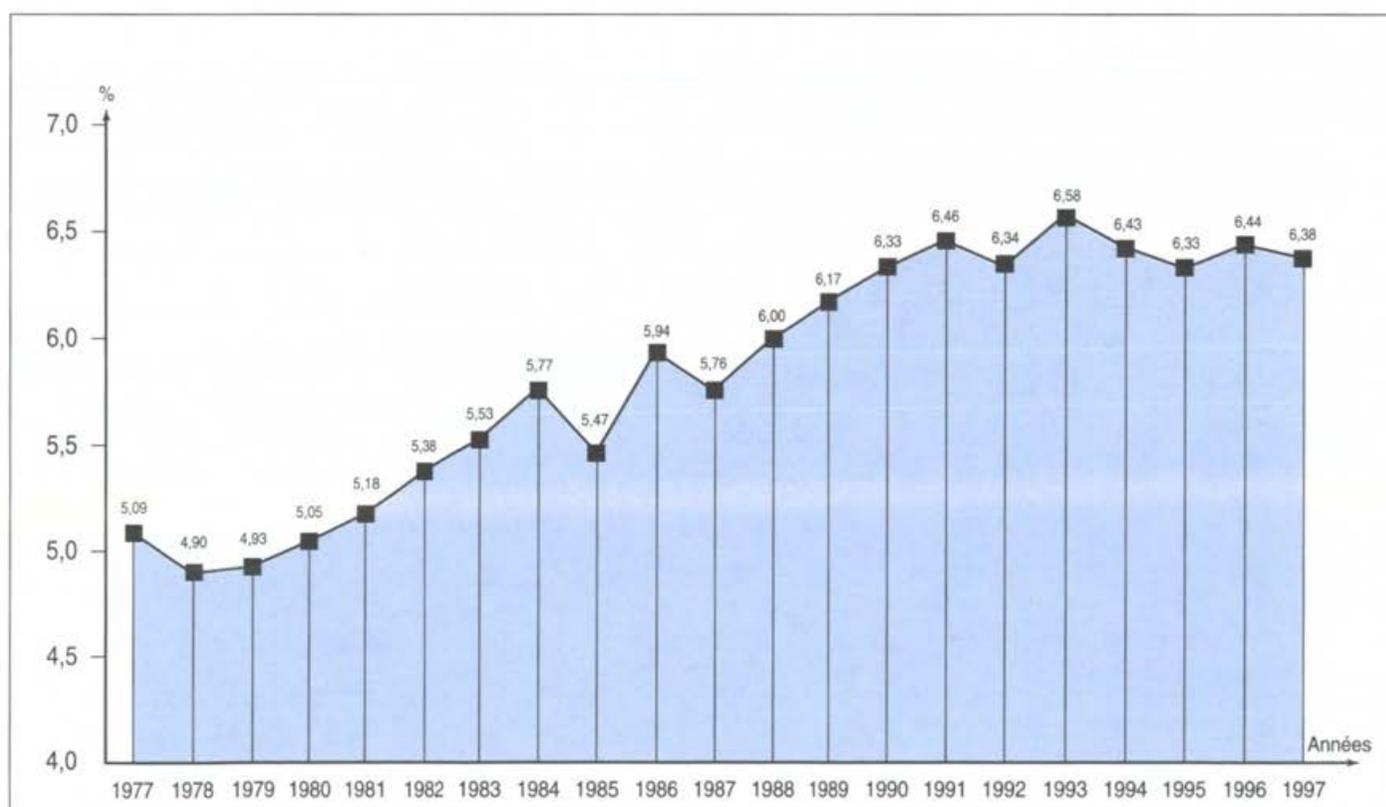
Aquitaine, Auvergne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la Métropole.

En 1997, 11 régions sur 22 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels contre 21 sur 22 en 1996.

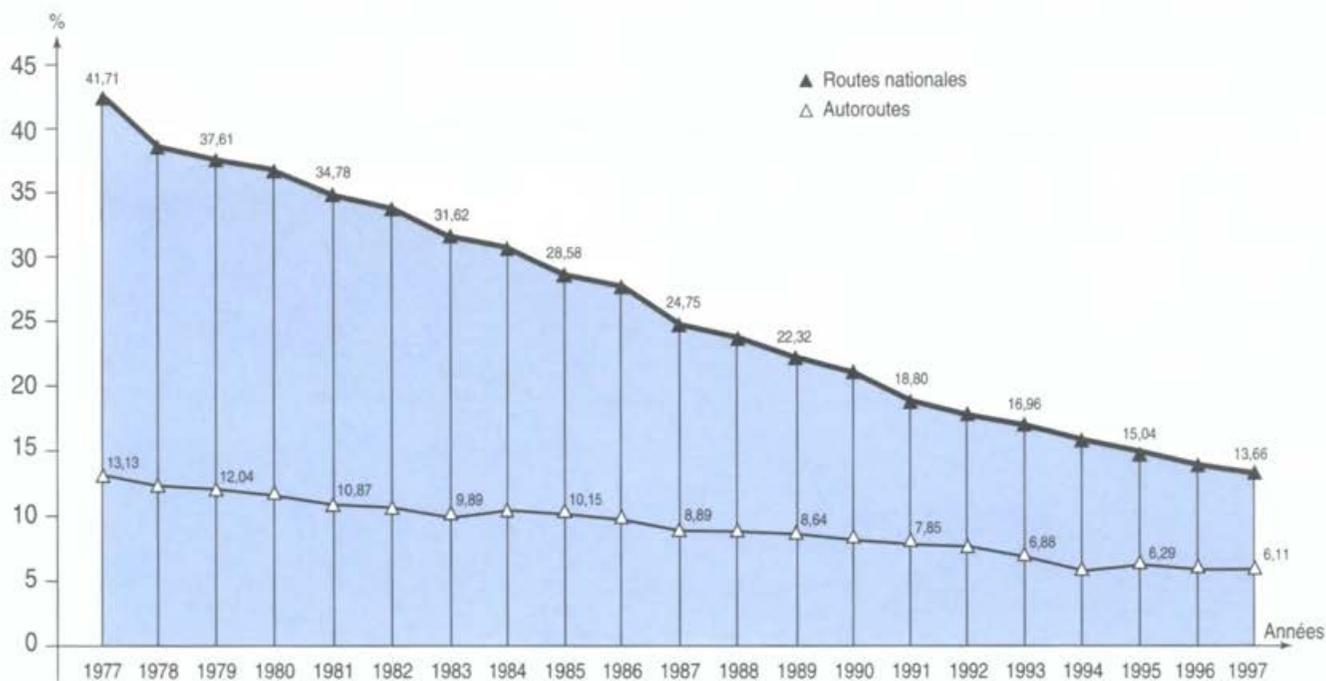




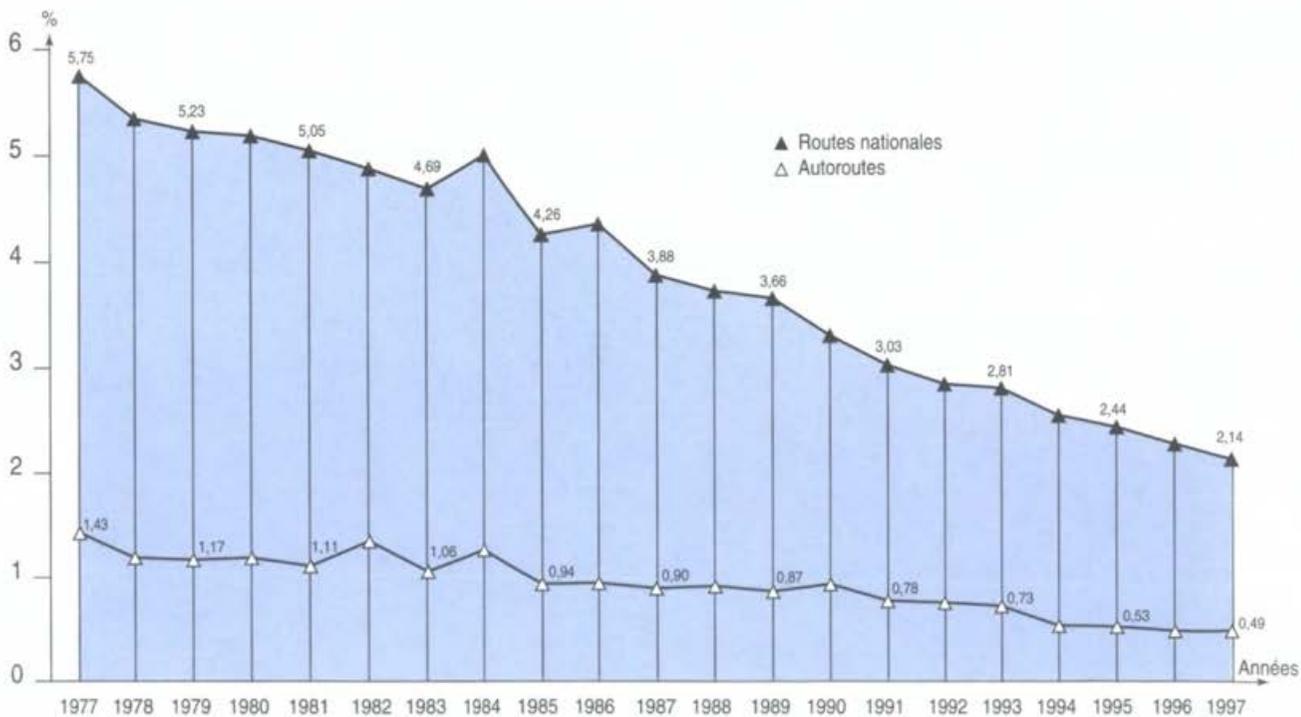
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



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 1997/1996 – GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	8 632	- 14,5	482	- 23,0	2 339	9 218	11 557	- 14,1	5,58
Février	8 299	- 5,9	483	- 9,7	2 203	8 821	11 024	- 6,5	5,82
Mars	9 916	+ 6,3	634	+ 3,1	2 744	10 573	13 317	+ 5,7	6,39
Avril	10 049	+ 4,1	610	+ 8,5	2 756	10 681	13 437	+ 2,5	6,07
1 ^{er} quadrimestre	36 896	- 2,7	2 209	- 5,5	10 042	39 293	49 335	- 3,2	5,99
Mai	10 680	+ 6,0	680	+ 9,1	3 126	11 335	14 461	+ 5,2	6,37
Juin	11 259	- 4,5	703	- 4,0	3 347	12 148	15 495	- 2,9	6,24
Juillet	11 029	- 2,1	725	- 2,3	3 428	11 813	15 241	- 2,0	6,57
Août	10 259	+ 3,1	785	+ 3,3	3 517	11 433	14 950	+ 3,9	7,65
2 ^e quadrimestre	43 227	+ 0,3	2 893	+ 1,3	13 418	46 729	60 147	+ 0,8	6,69
Septembre	10 985	- 1,5	713	+ 1,6	3 053	11 327	14 380	- 3,1	6,49
Octobre	12 232	+ 1,2	765	+ 3,7	3 254	12 903	16 157	+ 0,4	6,25
Novembre	11 117	- 0,2	735	- 2,6	3 037	11 959	14 996	+ 0,3	6,61
Décembre	10 745	+ 7,2	674	- 2,3	2 912	11 651	14 563	+ 6,8	6,27
3 ^e quadrimestre	45 079	+ 1,5	2 887	+ 0,1	12 256	47 840	60 096	+ 1,0	6,40
Année 1997	125 202	- 0,2	7 989	- 1,1	35 716	133 862	169 578	- 0,3	6,38

Au cours de l'année 1997, quatre mois enregistrent une diminution de l'ensemble des indicateurs : janvier, février, juin et juillet ; cinq mois une augmentation de ces indicateurs : mars, avril, mai, août et octobre. Les bilans des autres mois sont contrastés.

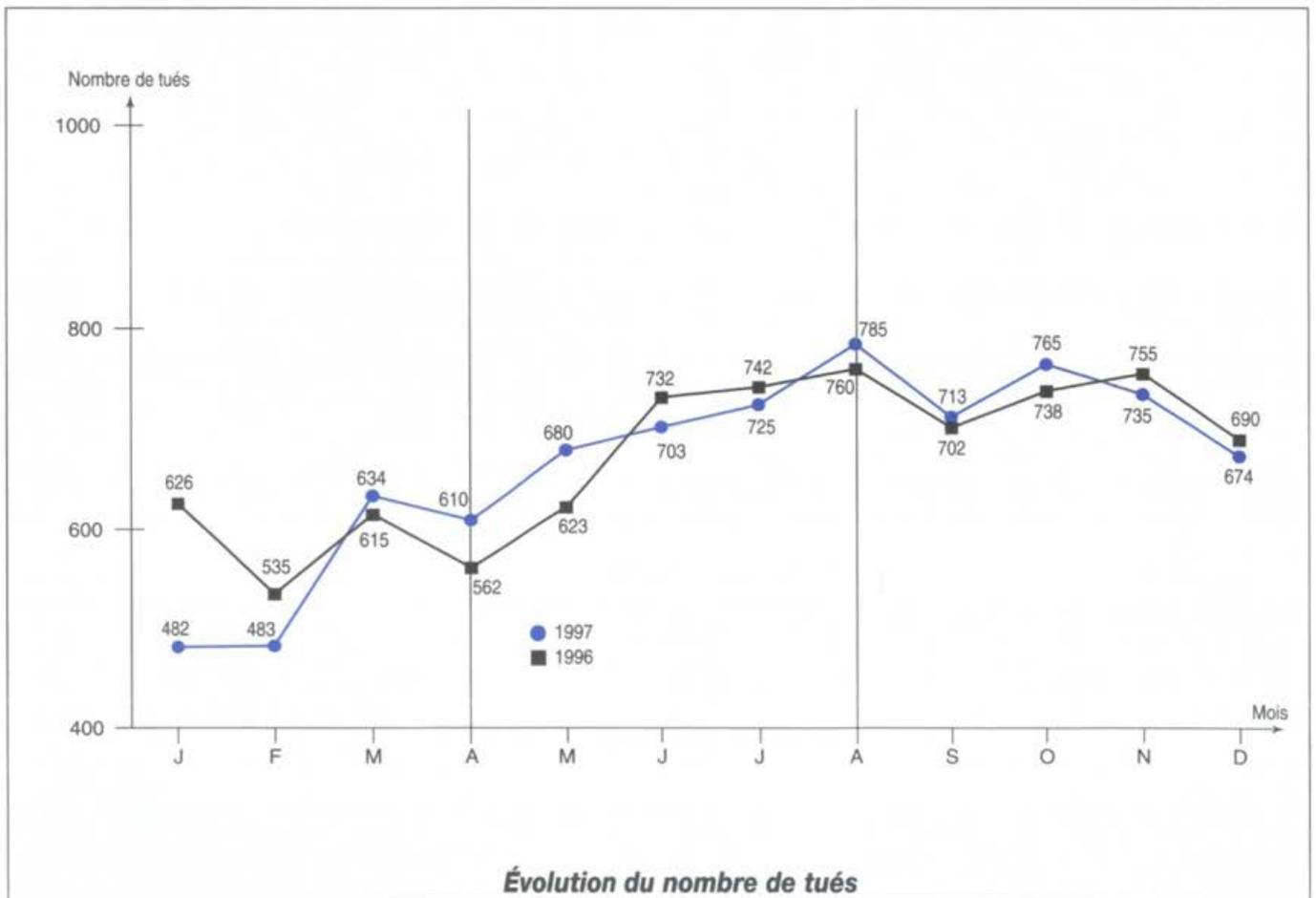
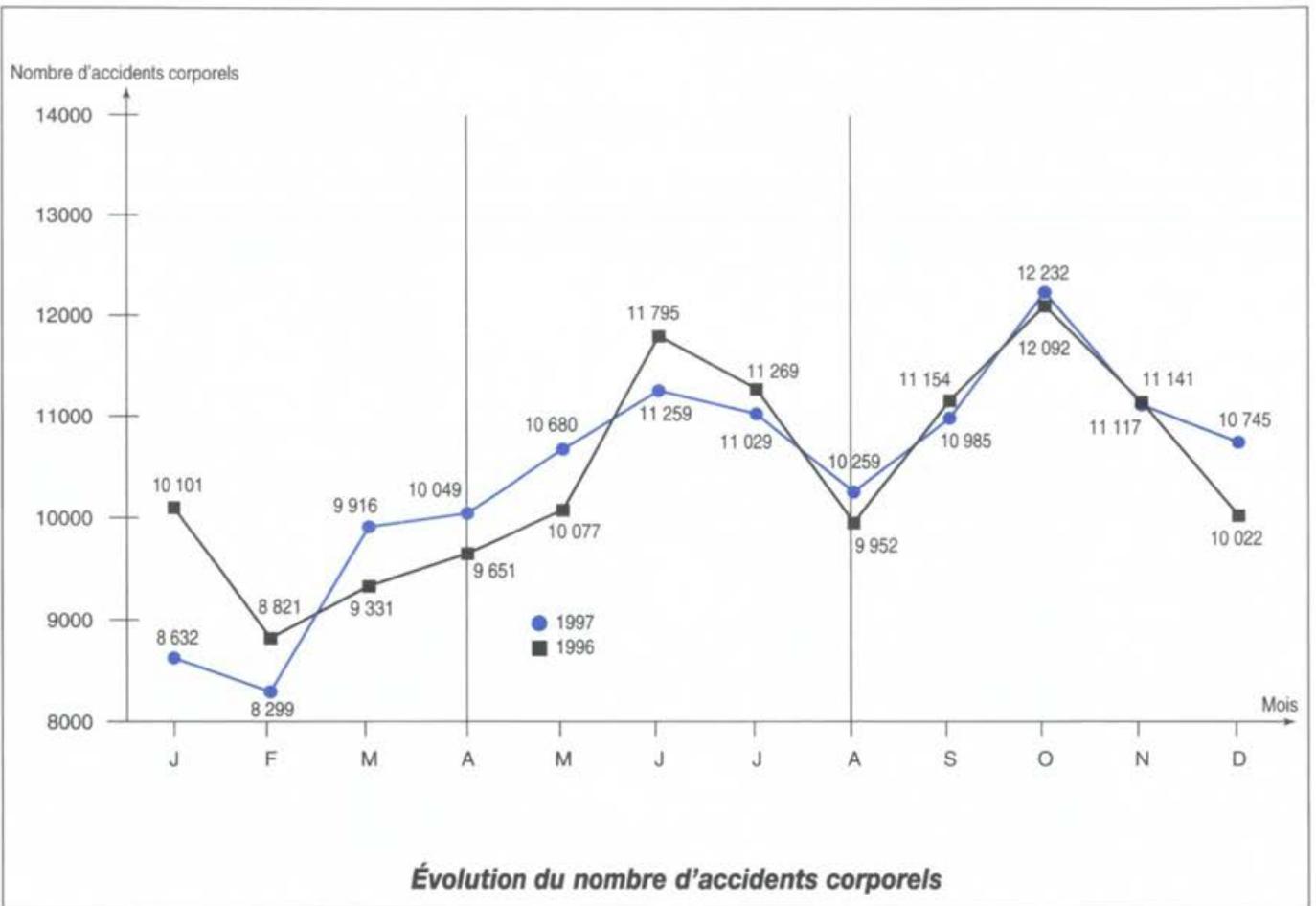
Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels, qui a diminué en moyenne de 0,2 %, a connu une très forte baisse en janvier (- 14,5 %) due essentiellement aux mauvaises conditions climatiques. Les diminutions sont d'autre part significatives en février (- 5,9 %) et juin (- 4,5 %). En revanche, ce nombre augmente fortement en mars (+ 6,3 %), mai (+ 6,0 %) et décembre (+ 7,2 %) ;

- le nombre de tués, en baisse générale de 1,1%, a connu deux très fortes diminutions : en janvier (- 23,0 %) et février (- 9,7 %) et deux fortes hausses : en avril (+ 8,5 %) et mai (+ 9,1 %) ;

- le nombre de blessés, en diminution en moyenne sur l'année de 0,3 %, a enregistré deux fortes baisses : en janvier (- 14,1 %) et février (- 6,5 %) et trois fortes hausses : en mars (+ 5,7 %), mai (+ 5,2 %) et décembre (+ 6,8 %) ;

- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,38 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en août (7,65) et la plus basse en janvier (5,58).



BILAN 1997 COMPARÉ AU BILAN 1996 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

1. Bilan global

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1997	125 202	7 989	35 716	133 862	169 578	6,38
Année 1996	125 406	8 080	36 204	133 913	170 117	6,44
Différence	- 204	- 91	- 488	- 51	- 539	- 0,06
Pourcentage	- 0,2 %	- 1,1 %	- 1,3 %	- 0,04 %	- 0,3 %	

2. Bilan Gendarmerie nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1997	47 860	6 068	24 211	46 287	70 498	12,68
Année 1996	47 860	6 077	24 034	46 123	70 157	12,70
Différence	0	- 9	+ 177	+ 164	+ 341	- 0,02
Pourcentage	0,0 %	- 0,1 %	+ 0,7 %	+ 0,4 %	+ 0,5 %	

3. Bilan Police nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1997	77 342	1 921	11 505	87 575	99 080	2,48
Année 1996	77 546	2 003	12 170	87 790	99 960	2,58
Différence	- 204	- 82	- 665	- 215	- 880	- 0,10
Pourcentage	- 0,3 %	- 4,1 %	- 5,5 %	- 0,2 %	- 0,9 %	

En 1997, par rapport à 1996, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, les résultats sont stables. En effet, le nombre d'accidents corporels est identique à celui de l'an dernier, le nombre de tués diminue de 0,1 % et celui des blessés augmente de 0,5 %. La gravité diminue très légèrement (- 0,02 point).

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent légèrement (respectivement 0,3 % et 0,9 %), en revanche le nombre de tués diminue de façon plus marquée (- 4,1 %), générant une diminution de la gravité des accidents (- 0,10 point).

PARC EN CIRCULATION

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

QUATRE ROUES	1993	1994	1995	1996	1997
Voitures particulières	24 385	24 900	25 100	25 500	ND
Véhicules utilitaires	4 814	4 881	4 926	4 976	ND
Tracteurs routiers	175	181	190	197	ND
Autocars – Autobus	76	78	79	82	ND

ND : non disponible.

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles

DEUX-ROUES	1993	1994	1995	1996	1997
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	1 865	1 785	1 750	1 682	ND
Motocyclettes	998	983	970	988	ND

ND : non disponible.

Source : APSAD (Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages)

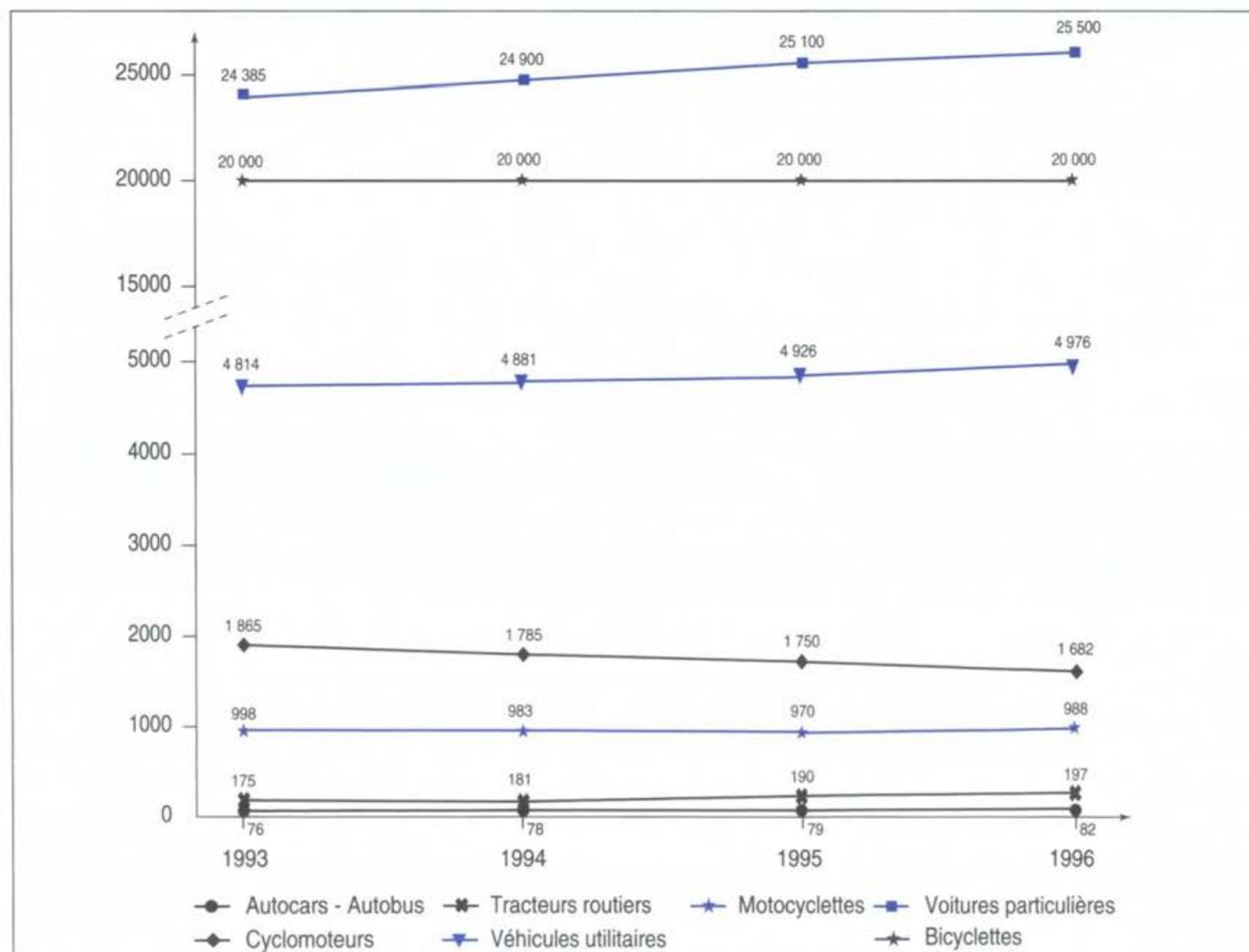
* Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

Pour les « quatre roues », on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières et de véhicules utilitaires.

Le parc de tracteurs routiers confirme en 1996 la remontée amorcée en 1994.

Quant au parc d'autocars et d'autobus, il ne cesse de s'accroître.

Pour les « deux-roues », tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer, le parc de motocyclettes, en diminution en 1994 et 1995, augmente en 1996.



PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

Nombre de permis de conduire délivrés

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Permis AT	273	254	285	397	357	411
Permis AL	14 423	10 507	9 004	7 505	7 255	7 826
Permis A	114 973	97 131	102 703	107 706	125 343	82 566
Permis B + BA	822 638	818 586	802 596	760 087	797 045	802 590
Permis C	25 924	26 926	23 971	21 586	22 027	21 335
Permis EC	15 631	16 063	14 103	12 672	12 617	12 332
Permis D	7 189	7 659	6 821	5 741	5 871	6 185
Total	1 001 051	977 126	959 483	915 694	970 515	933 245

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 1997 par rapport à 1996, le nombre de permis de conduire délivrés, toutes catégories confondues, enregistre une baisse de 3,8 %. La plus forte baisse concerne le permis A (- 34,1 %).

Parmi les catégories de permis de conduire qui enregistrent une hausse par rapport à 1996, on note que, sur la période considérée :

- le nombre de permis délivrés en 1997 pour la catégorie AT est le plus fort enregistré ;

- l'année 1997 marque un renversement de tendance pour le permis AL ;

- le permis D, avec une hausse de 5,3 %, poursuit la progression amorcée en 1996.

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

1. La circulation sur le réseau national (en millions de véhicules x km)

1997/1996	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	- 1,0 %	- 3,7 %	- 2,4 %
Février	+ 10,5 %	+ 10,1 %	+ 10,3 %
Mars	+ 2,5 %	+ 3,3 %	+ 2,9 %
Avril	+ 1,8 %	+ 1,2 %	+ 1,5 %
Mai	+ 5,4 %	+ 3,4 %	+ 4,4 %
Juin	+ 3,4 %	+ 0,9 %	+ 2,1 %
Juillet	+ 3,1 %	+ 1,5 %	+ 2,4 %
Août	+ 5,2 %	+ 2,3 %	+ 3,8 %
Septembre	+ 4,2 %	+ 2,3 %	+ 3,2 %
Octobre	+ 4,5 %	+ 2,2 %	+ 3,4 %
Novembre	+ 2,7 %	+ 1,3 %	+ 2,0 %
Décembre	+ 6,1 %	+ 5,0 %	+ 5,5 %
Total	+ 4,0 %	+ 2,3 %	+ 3,2 %

2. La consommation de carburants

1997/1996	SUPERCARBURANTS	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	- 6,7 %	+ 0,5 %	- 2,5 %
Février	- 3,7 %	+ 3,3 %	+ 0,5 %
Mars	- 4,1 %	+ 0,9 %	- 1,2 %
Avril	- 0,7 %	+ 9,0 %	+ 4,9 %
Mai	- 4,0 %	+ 2,0 %	- 0,6 %
Juin	- 1,2 %	+ 7,0 %	+ 3,5 %
Juillet	- 2,1 %	+ 3,7 %	+ 1,2 %
Août	- 4,0 %	+ 2,2 %	- 0,6 %
Septembre	+ 2,3 %	+ 9,2 %	+ 6,4 %
Octobre	+ 4,3 %	+ 13,4 %	+ 9,7 %
Novembre	- 13,8 %	- 7,7 %	- 10,2 %
Décembre	+ 2,1 %	+ 9,2 %	+ 6,3 %
Total	- 2,4 %	+ 4,7 %	+ 1,7 %

• En 1997, par rapport à 1996, la circulation sur le seul réseau national a augmenté de 3,2 %, alors qu'elle n'était que de 2,2 % l'an dernier. Elle retrouve ainsi son rythme des années antérieures.

L'augmentation provient essentiellement des autoroutes puisque sur ce réseau la circulation augmente de 4,0 %, contre 2,3 % sur les routes nationales.

La plupart des mois de l'année ont connu une augmentation, de 1,5 % en avril à 10,3 % en février, sauf janvier qui a enregistré une baisse de 2,4 % due essentiellement aux très mauvaises conditions climatiques.

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 1,7 %. Cette légère hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 4,7 %) puisque l'on enregistre une diminution de la consommation de supercarburants (- 2,4 %). 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

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 réali-

sés 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	$v \pm 3,7$ km/h	$v \pm 1,8$ km/h	$v \pm 1,8$ km/h	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 1,0$ km/h
Autoroutes de dégagement	$v \pm 0,3$ km/h	$v \pm 2,8$ km/h	$v \pm 1,1$ km/h	$v \pm 1,3$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 1,1$ km/h
Routes nationales à 2 x 2 voies	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 4,2$ km/h	$v \pm 2,6$ km/h	$v \pm 1,7$ km/h	$v \pm 0,6$ km/h	$v \pm 2,6$ km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 4,8$ km/h	$v \pm 1,6$ km/h	$v \pm 1,5$ km/h	$v \pm 0,9$ km/h	$v \pm 2,7$ 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	$v \pm 4,8$ km/h	$v \pm 2,6$ km/h	$v \pm 2,7$ km/h	$v \pm 1,7$ km/h	$v \pm 3,4$ km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	$v \pm 0,4$ km/h	$v \pm 4,5$ km/h	$v \pm 1,8$ km/h	$v \pm 2,1$ km/h	$v \pm 1,2$ km/h	$v \pm 4,3$ 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	$v \pm 1,0$ km/h
Autoroutes de dégagement	$v \pm 0,8$ km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	$v \pm 1,4$ km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	$v \pm 2,0$ km/h
Traversées d'agglomérations moyennes (centre ville)	$v \pm 1,5$ km/h
Traversées d'agglomérations moyennes (entrées/sorties)	$v \pm 2,1$ km/h

Ainsi, par exemple, si la vitesse moyenne pratiquée le jour par les voitures de tourisme est estimée à 89,5 km/h sur routes nationales à 2 ou 3 voies en 1997, en fait la vraie valeur a 99 % de chance d'être comprise entre 89,1 km/h et 89,9 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

	1993	1994	1995	1996	1997	1997 intempéries
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	121	122	120	<i>119</i>	121	ND
% de dépassement de vitesse limite	38	37	35	<i>30</i>	35	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	22	20	19	<i>15</i>	20	ND
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	105	107	106	106	<i>104</i>	95
% de dépassement de vitesse limite	<i>42</i>	49	43	44	<i>42</i>	41
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	29	23	24	<i>23</i>	22
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	<i>106</i>	109	110	111	111	108
% de dépassement de vitesse limite	<i>44</i>	48	52	57	54	75
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>25</i>	27	30	34	30	45
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	<i>89</i>	<i>89</i>	90	90	90	90
% de dépassement de vitesse limite	<i>52</i>	<i>49</i>	52	56	50	69
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	28	27	29	31	26	45
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	92	<i>91</i>	93	93	92	93
% de dépassement de vitesse limite	58	58	58	62	<i>55</i>	74
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	34	35	34	37	31	48
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	<i>61</i>	62	64	62	61
% de dépassement de vitesse limite	80	81	82	85	82	80
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	52	<i>51</i>	52	58	53	46
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)	52	53	52	52	<i>51</i>	50
% de dépassement de vitesse limite	56	58	55	55	<i>51</i>	45
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	27	24	25	<i>23</i>	20
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)	<i>60</i>	62	60	63	62	61
% de dépassement de vitesse limite	<i>77</i>	81	79	85	84	83
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	47	51	46	56	55	48

(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 1997, 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 ou en légère baisse de 1 à 2 km/h sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de liaison (+ 2 km/h). On observe simultanément une légère baisse des dépassements de la vitesse limite. La hausse des vitesses moyennes pratiquées par les voitures de tourisme sur le réseau national rapide à 2 x 2 voies constatée depuis plusieurs années ne se poursuit plus en 1997 et la vitesse moyenne se stabilise autour de 111 km/h.

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 (62 km/h), mais qu'elle demeure à peine au-dessus de 50 km/h (51 km/h) en centre ville sur les voies qui permettent une vitesse quasi libre. Il y a pourtant déjà sept ans que le 50 en ville a été instauré. Il demeure inappliqué par les usagers sur les voies urbaines qui permettent des vitesses plus élevées.

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 un conducteur sur deux dépasse

cette limite, et enfin sur les autoroutes de dégagement et les voies rapides (un conducteur sur deux ou trois 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.

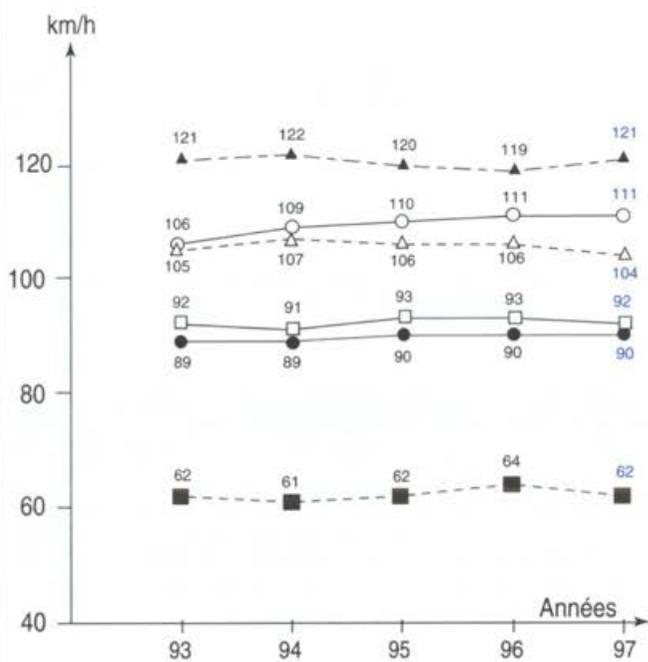
Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h selon les réseaux de rase campagne, l'on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+ 1 km/h et + 10 km/h) avec les limitations réglementaires 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 :

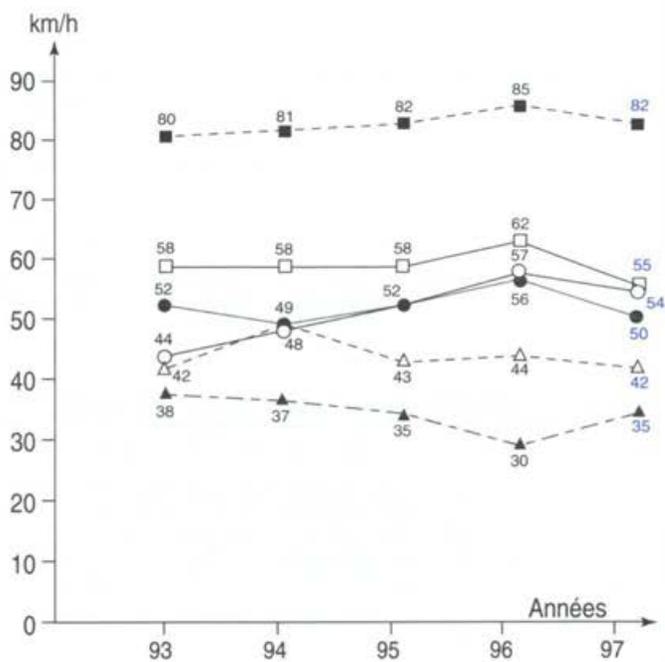
VITESSES DE JOUR	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	110-130 km/h	6,8 %	2,5 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	8,8 %	3,1 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-120 km/h	11,3 %	3,9 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-90 km/h	9,0 %	3,0 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	12,1 %	4,1 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	24,7 %	7,6 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	6,6 %	1,3 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	24,8 %	7,8 %

Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que 70 % des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur autoroutes de liaison,

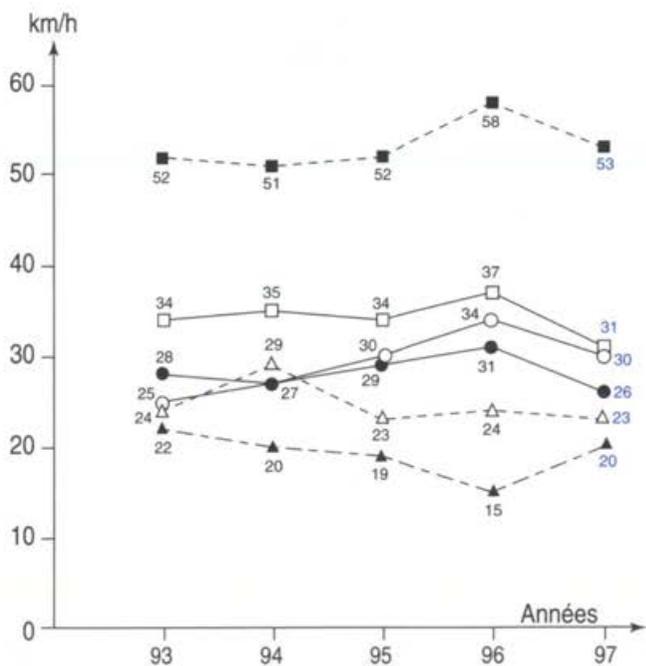
entre 90 et 130 km/h sur autoroutes de dégagement, entre 95 et 125 km/h sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 75 et 105 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales. Les autres 30 % des usagers roulent à des vitesses extrêmes, soit trop basses, soit trop élevées.



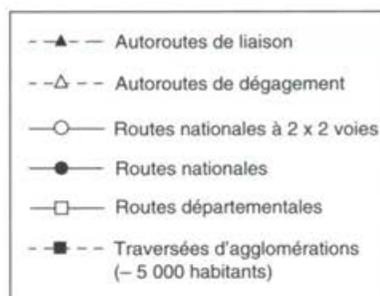
Vitesses moyennes pratiquées de jour



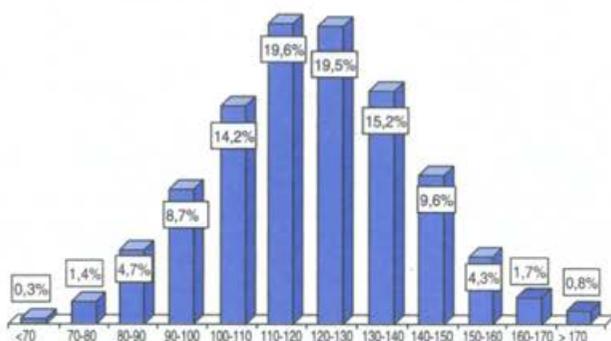
% de dépassement de la vitesse limite



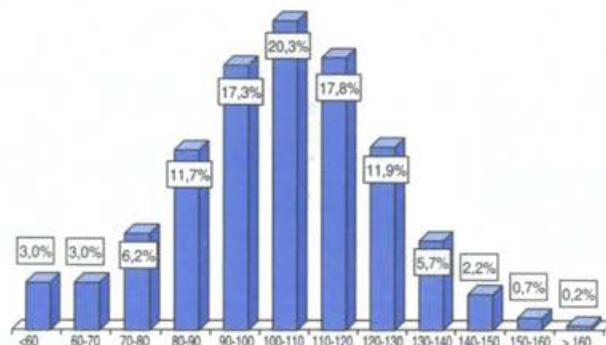
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



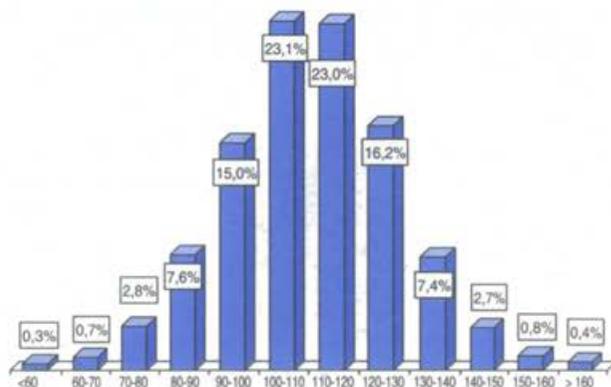
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



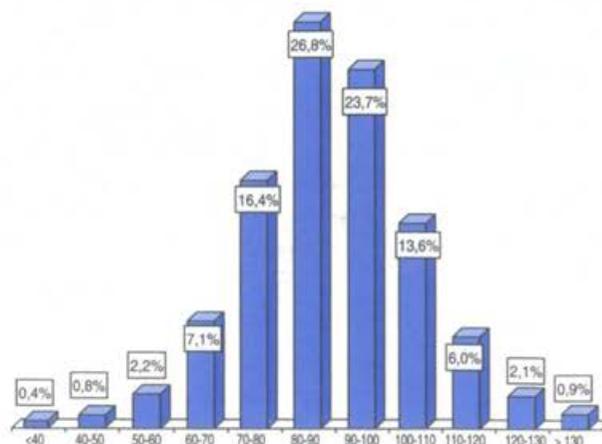
Autoroutes de liaison



Autoroutes de déviation

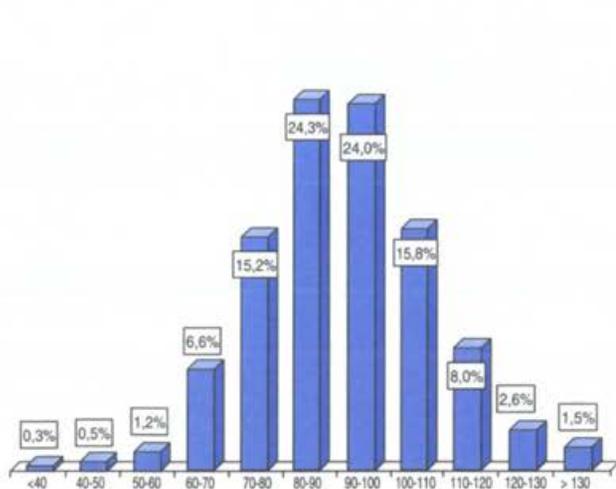


Routes nationales à 2 x 2 voies

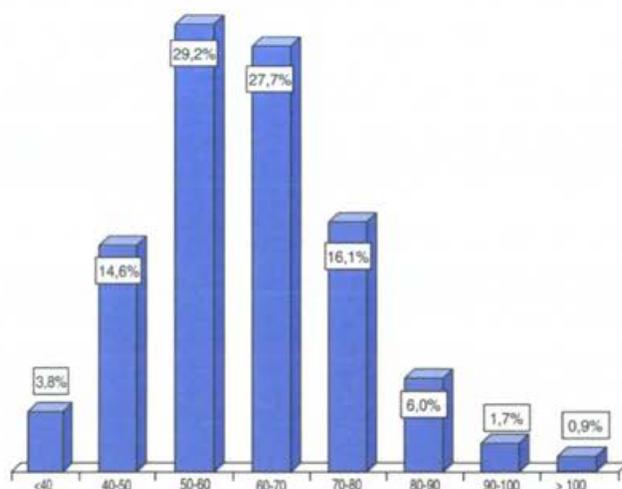


Routes nationales à 2 ou 3 voies

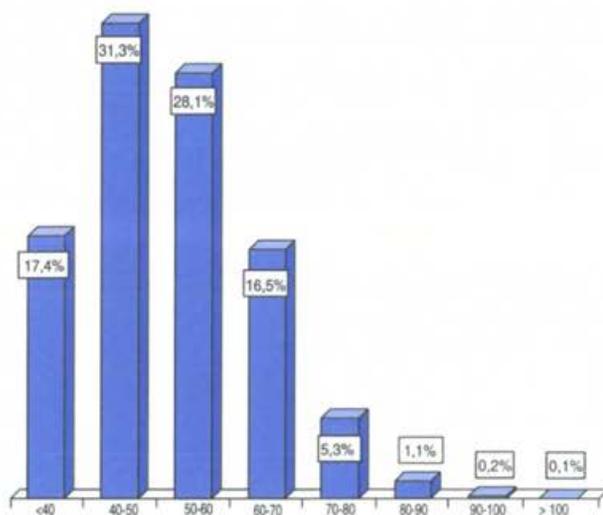
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



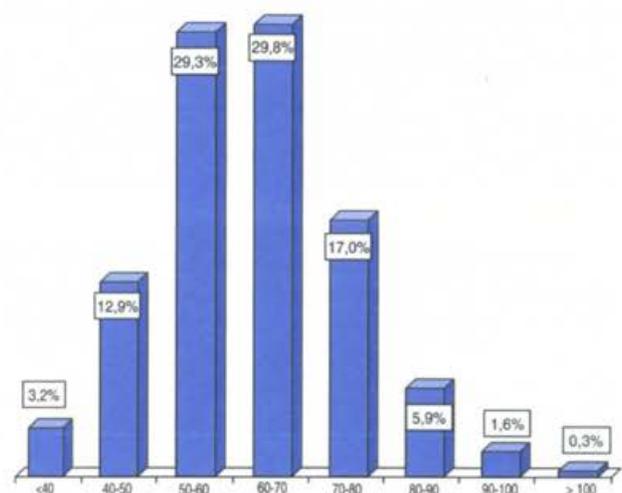
Routes départementales à grande circulation



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

	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	120	118	<i>116</i>	120	<i>116</i>
% de dépassement de vitesse limite	30	29	<i>23</i>	32	<i>39</i>
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	17	14	<i>10</i>	19	<i>28</i>
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>109</i>	113	<i>111</i>	116	<i>111</i>
% de dépassement de vitesse limite	<i>52</i>	55	<i>53</i>	60	<i>55</i>
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>32</i>	34	<i>32</i>	39	<i>35</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>96</i>	95	<i>93</i>	97	<i>96</i>
% de dépassement de vitesse limite	67	63	<i>62</i>	66	<i>63</i>
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	41	34	<i>36</i>	43	<i>39</i>
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	73	71	<i>67</i>	70	<i>68</i>
% de dépassement de vitesse limite	95	94	<i>86</i>	89	<i>89</i>
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	81	72	<i>66</i>	67	<i>68</i>
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)	<i>57</i>	59	<i>57</i>	61	<i>61</i>
% de dépassement de vitesse limite	<i>63</i>	72	<i>67</i>	80	<i>79</i>
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>37</i>	42	<i>36</i>	48	<i>49</i>
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)	<i>65</i>	67	<i>69</i>	67	<i>71</i>
% de dépassement de vitesse limite	<i>85</i>	89	94	87	<i>93</i>
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	<i>58</i>	67	<i>72</i>	69	<i>74</i>

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

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

La nuit, les vitesses moyennes sont en baisse sur tous les réseaux de 1 à 5 km/h sauf sur les voies d'entrées/sorties en agglomération (+ 4 km/h). Ces évolutions sont toutes statistiquement significatives. Les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire sont supérieurs aux vitesses et taux

de dépassement constatés le jour (sauf sur autoroutes de liaison), ce qui peut expliquer, entre autres, que le risque d'accident soit supérieur la nuit. La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure 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)

	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (1)	89	91	91	87	90
Autoroutes de dégagement (2)	82	85	82	81	80
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	88	90	91	91	90
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80	82	81	81	79
Routes départementales à grande circulation	80	81	81	81	80
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	57	58	58	61	58

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

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

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

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

	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (1)	86	87	85	85	<i>83</i>
Autoroutes de dégagement (2)	78	81	79	81	<i>77</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	76	NS	82	85	86
Routes nationales à 2 ou 3 voies	78	80	80	77	79
Routes départementales à grande circulation	76	77	77	80	80
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	58	57	58	58	<i>54</i>

(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)

	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (1)	<i>84</i>	86	86	<i>84</i>	85
Autoroutes de dégagement (2)	82	84	82	<i>81</i>	<i>81</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	<i>84</i>	87	87	88	87
Routes nationales à 2 ou 3 voies	79	79	81	81	80
Routes départementales à grande circulation	79	78	80	81	81
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	<i>58</i>	<i>58</i>	<i>58</i>	61	59

(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)

	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (1)	<i>82</i>	83	85	<i>82</i>	83
Autoroutes de dégagement (2)	78	81	82	78	79
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	78	79	78	80	80
Routes nationales à 2 ou 3 voies	73	73	73	75	76
Routes départementales à grande circulation	73	72	72	75	77
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	57	<i>56</i>	<i>56</i>	57	<i>56</i>

(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

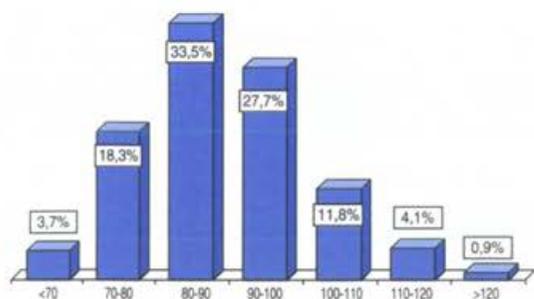
Globalement, en 1997 par rapport à 1996, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu et le plus souvent à la baisse. La hausse des vitesses moyennes constatée en 1996 sur les routes nationales à chaussées séparées ne se confirme pas en 1997.

Etant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondant à la grille de limitation de vitesse, nous ne publierons pas les

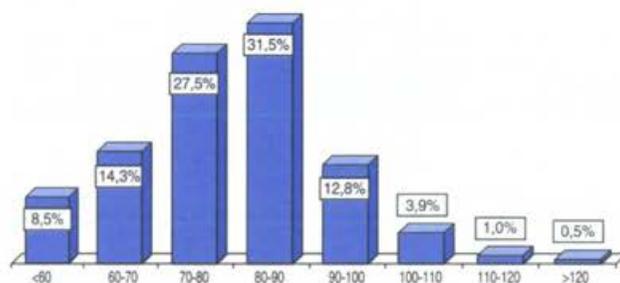
taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant, les distributions des vitesses par couple véhicule lourd/réseau peuvent donner des informations sur la dispersion des vitesses des véhicules lourds autour de la moyenne de leurs vitesses. On observe aisément sur les graphiques des distributions de vitesses que celles-ci sont très resserrées autour de la moyenne et que, par conséquent, la dispersion est faible. En d'autres termes, les poids lourds d'une catégorie donnée roulent en grande majorité à la même vitesse.

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

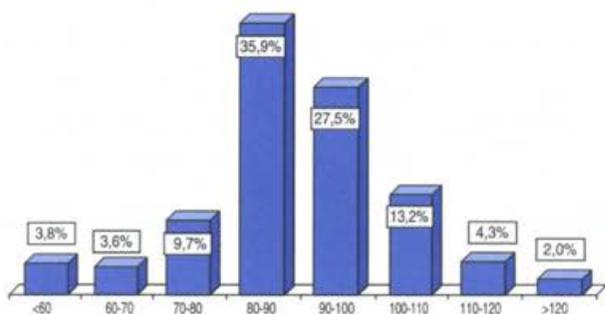
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 2 ESSIEUX



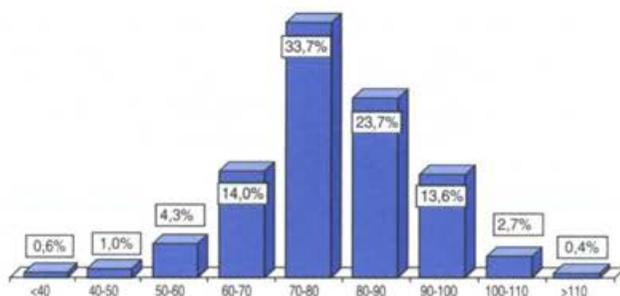
Autoroutes de liaison



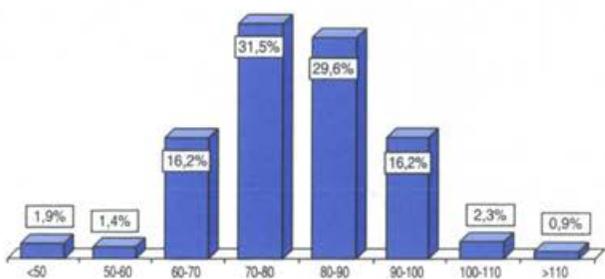
Autoroutes de déviation



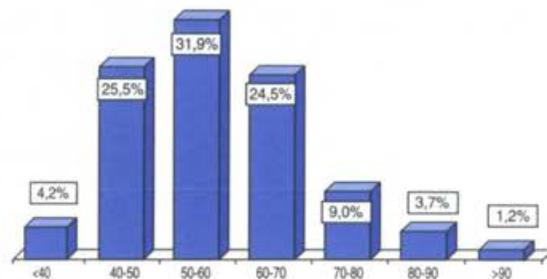
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

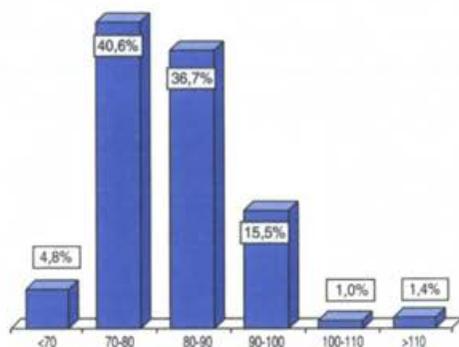


Routes départementales à grande circulation

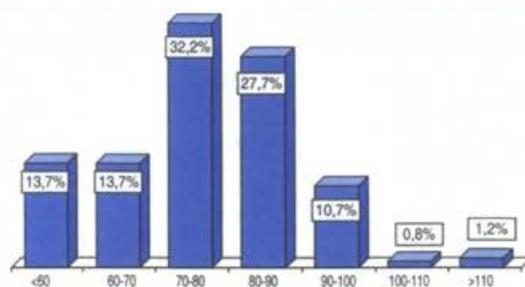


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

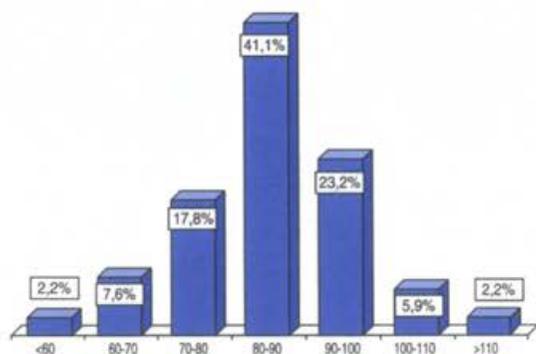
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 3 ESSIEUX



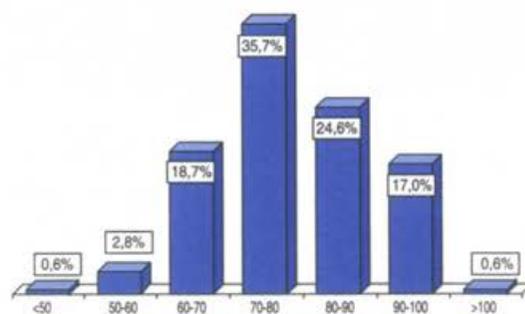
Autoroutes de liaison



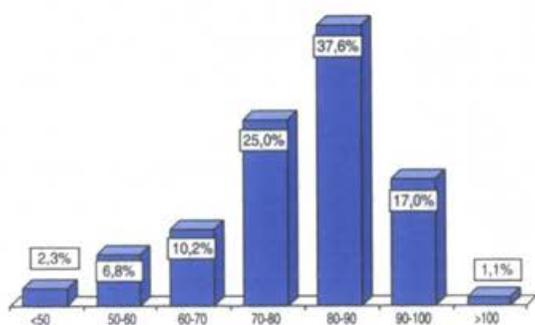
Autoroutes de déviation



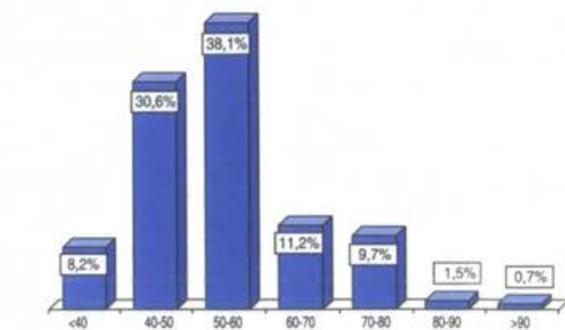
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

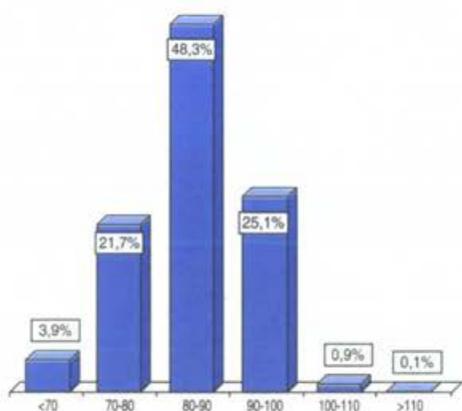


Routes départementales à grande circulation

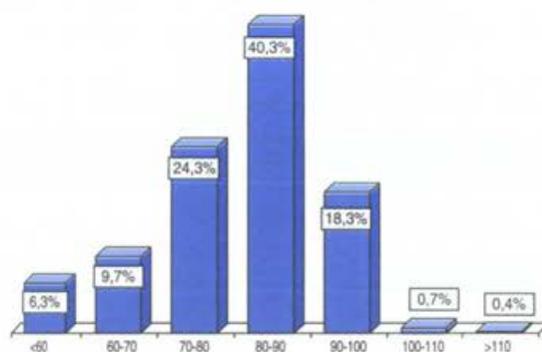


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

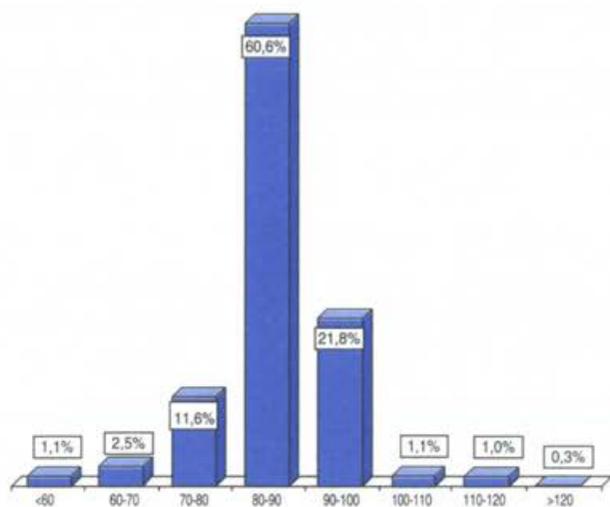
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 4 ESSIEUX ET PLUS



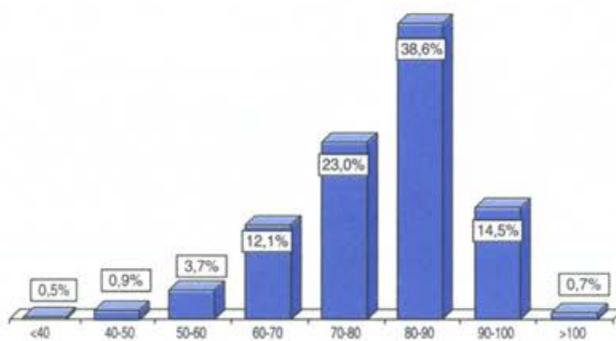
Autoroutes de liaison



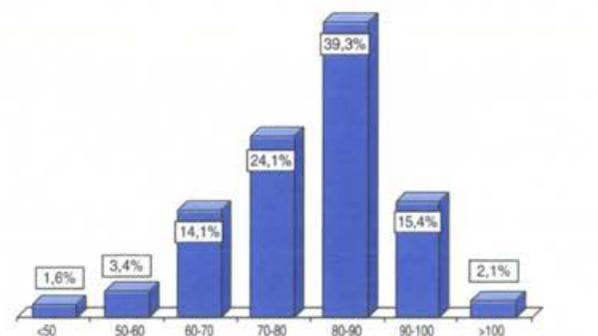
Autoroutes de déviation



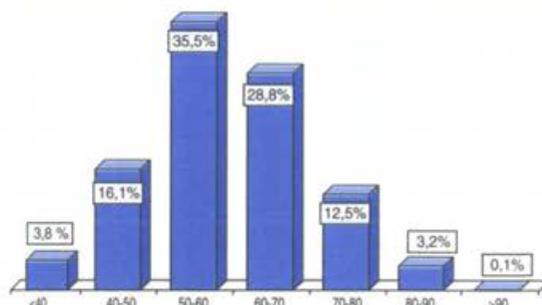
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

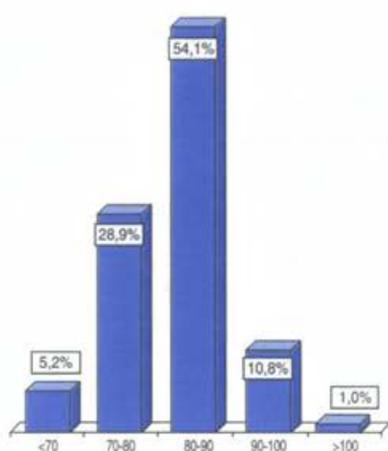


Routes départementales à grande circulation

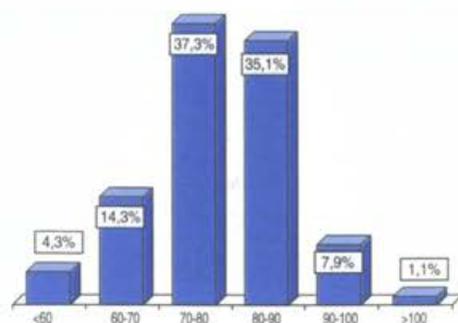


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

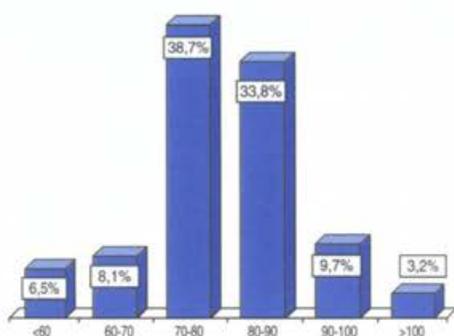
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES



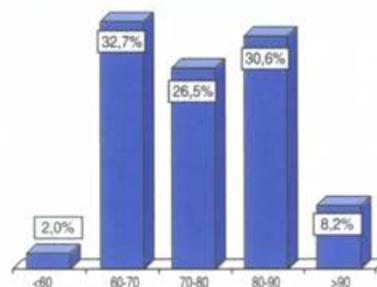
Autoroutes de liaison



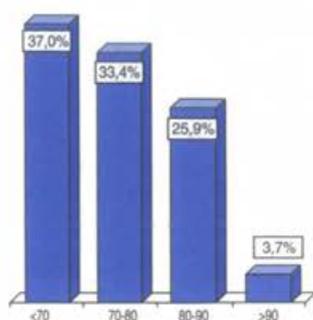
Autoroutes de déchargement



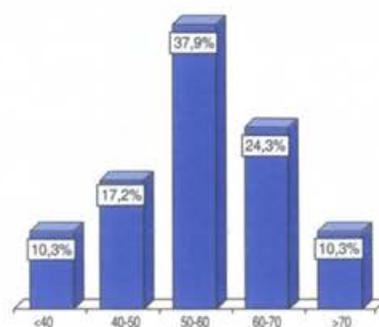
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



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

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES MOTOCYCLETTES

	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	131	<i>125</i>	<i>126</i>	<i>129</i>	<i>125</i>
% de dépassement de vitesse limite	52	<i>41</i>	<i>45</i>	<i>40</i>	<i>43</i>
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>112</i>	114	<i>111</i>	<i>110</i>	<i>112</i>
% de dépassement de vitesse limite	<i>53</i>	59	<i>51</i>	<i>52</i>	<i>53</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>113</i>	<i>114</i>	<i>115</i>	<i>116</i>	118
% de dépassement de vitesse limite	<i>58</i>	<i>58</i>	<i>60</i>	63	<i>62</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>102</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	104	104
% de dépassement de vitesse limite	<i>66</i>	<i>66</i>	<i>67</i>	78	<i>75</i>
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>101</i>	<i>99</i>	<i>101</i>	109	<i>106</i>
% de dépassement de vitesse limite	<i>68</i>	<i>67</i>	<i>63</i>	<i>74</i>	84
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>	<i>68</i>	<i>68</i>	73	<i>71</i>
% de dépassement de vitesse limite	<i>86</i>	<i>83</i>	<i>87</i>	91	<i>91</i>

(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 ($\pm 4,8$ km/h sur les routes départe-

mentales). Dans tous les cas (sauf sur autoroutes de liaison) la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclettes se situe au-dessus de la vitesse limite réglementaire et au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 8 km/h sur autoroutes de dégagement, + 14 km/h sur routes nationales et routes départementales).

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 condi-

tions 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 %)	1993	1994	1995	1996	1997
Autoroutes de liaison	93	95	96	96	96
Autoroutes de dégagement	83	88	91	90	92
Routes nationales	90	90	92	93	94
Routes départementales à grande circulation	91	93	93	93	93

2. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1993	1994	1995	1996	1997
Routes nationales en traversées d'agglomérations	86	89	90	90	89
Metz	80	86	85	88	81
Lille	79	82	85	86	86
Nantes	76	80	84	83	91
Lyon	47	56	60	60	61
Toulouse	56	65	69	70	73
Avignon	37	49	50	56	46
Ensemble province	62	70	72	74	71
Paris	60	67	71	66	62

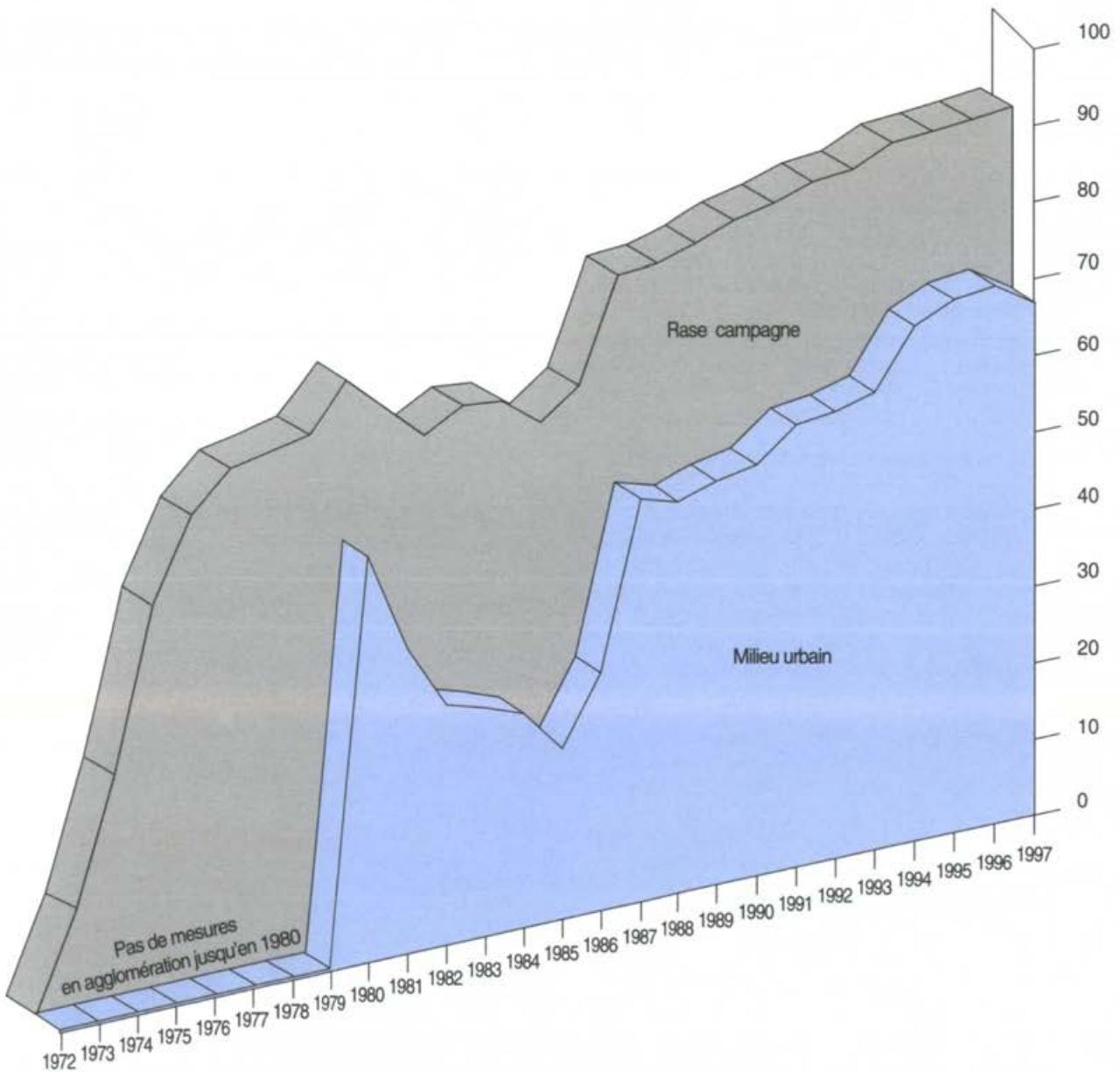
D'une manière générale, le port de la ceinture de sécurité est constant ou en légère hausse en campagne et en baisse en agglomération (- 3 points en province et - 4 points à Paris) avec cependant un bond extraordinaire à Nantes (+ 8 points). Le taux de port chute à Metz et à Avignon (- 10 points) où l'on retrouve le niveau de 1994. Après une progression rapide et régulière du taux de port en ville, c'est la deuxième année consécutive qu'il diminue à Paris.

Cette baisse du réflexe de protection en voiture doit être soulignée pour maintenir à l'avenir un niveau de sensibilisation fort dans ce domaine.

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 1997
aux places avant des voitures de tourisme**



ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1987 ET 1996

(L'année 1997 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 a été globalement en progression malgré l'apparition en 1993 d'un ralentissement qui a abouti à une stagnation en 1994 et même une régression sensible (- 7,2 %) en 1995. L'année 1996 est marquée par une timide reprise (+ 1,7 %) qui ne permet pas de savoir s'il s'agit d'une péripétie de l'évolution ou d'une tendance plus durable.

Les contraventions aux règles de stationnement ont connu plusieurs années de hausses, parfois notables, jusqu'en 1994 suivie d'une chute brutale (- 11,5 %) en 1995 ; elles recommencent à augmenter en 1996 (+ 6,6 %) et représentent 45 % du nombre total des infractions (pour mémoire, elles comptaient pour 43 % en 1995, 45 % en 1994 et 51 % en 1987).

L'évolution du nombre de délits constatés reste positive par rapport au chiffre de 1987, mais s'il a régulièrement crû jusqu'en 1993, leur nombre a commencé à baisser dès 1994 (- 8,46%) et a continué dans ce sens en 1995 (- 4,5 %). La tendance perdure et se confirme en 1996 (- 3,6 %) mais amorce un ralentissement.

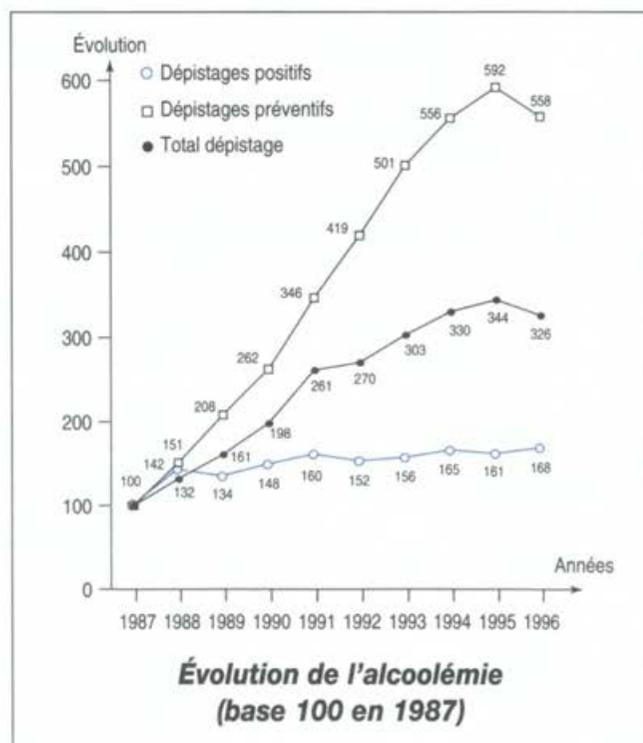
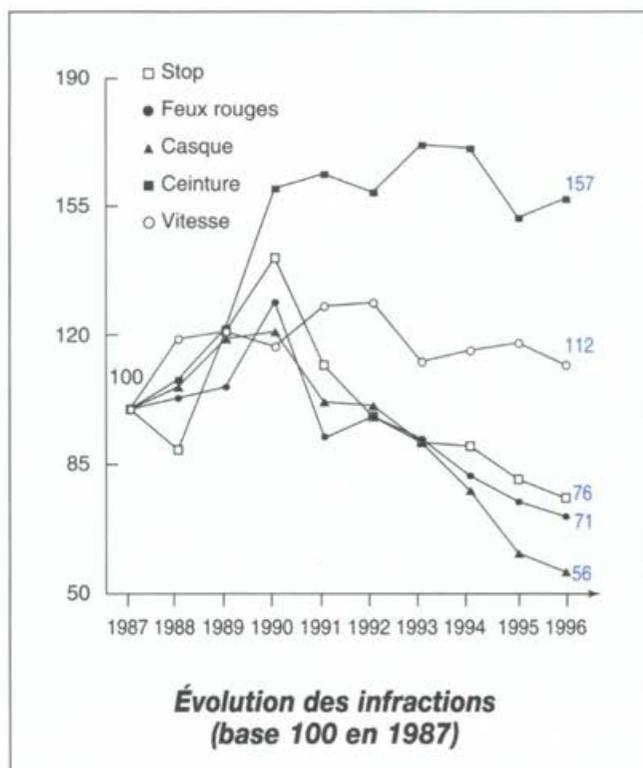
Pour la même période, le nombre d'heures de contrôle de la vitesse reste très supérieur à celui de 1987. Jusqu'en 1994, l'évolution s'est faite par à-coups avec de légères variations, négatives (- 1 % en 1993) ou positives (+ 4,2 % en 1994) et on pouvait parler de sensibilisation. En 1995, il marque une nette tendance à la baisse (- 11,6 %) qu'il faut en grande partie lier à la moins grande disponibilité des forces de l'ordre impliquées dans le plan Vigipirate. Toutefois, malgré la reconduction de ce plan en 1996, on assiste à une légère augmentation (+ 3,7 %) du volume de ces contrôles.

La lutte contre l'alcoolémie excessive des conducteurs continue d'être une priorité qui a fortement mobilisé les forces de police et de gendarmerie : le nombre de dépistages pratiqués a augmenté de près de 250 % en quelques années. Cette évolution résulte surtout de la multiplication (+ 458,4 %) des contrôles préventifs. Dans le même temps, le nombre de dépistages positifs a progressé de 68 %. Comparée à celle des dépistages ou des contrôles préventifs, cette progression apparaît comme modeste.

Néanmoins, par rapport à 1995 le nombre global des dépistages et celui des contrôles préventifs décroissent (respectivement - 5,2 % et - 5,6 %) tandis que celui du nombre de tests positifs croît (+ 4,5 %), croissance qui doit être mise en étroite relation avec l'abaissement, fin 1995, du seuil contraventionnel de 0,7 à 0,5g d'alcool par litre de sang. L'effet dissuasif des contrôles préventifs reste incontestable.

Pour ce qui concerne les autres infractions, du moins les cinq principales parce que très accidentogènes ou responsables de lourds dégâts lors des accidents, la tendance générale est à la baisse même, et c'est nouveau, pour les infractions à la vitesse.

En règle générale, depuis 1987, le nombre d'infractions à la limitation de la vitesse reste en hausse. Toutefois, après une forte baisse en 1993 (-13,0 %) suivie d'une reprise en



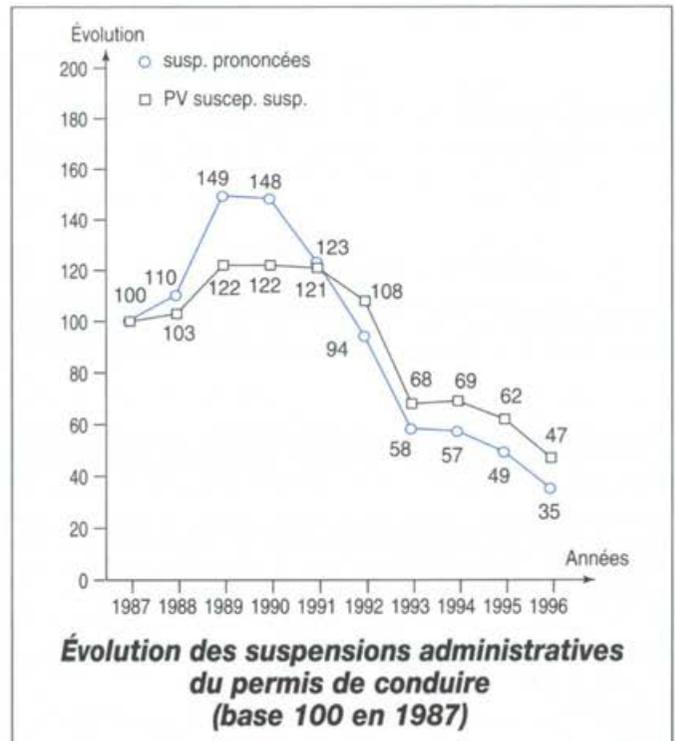
1994 (+ 3,5 % et d'une quasi stagnation en 1995 (+ 1,7 %). Les chiffres de 1996 indiquent un retour de la tendance à la baisse : - 5,9 % malgré un plus grand nombre d'heures de contrôle.

Les défauts de port de la ceinture de sécurité ont été globalement en hausse jusqu'en 1993, puis ont connu des baisses en 1994 et surtout en 1995 (- 11,1 %) avant de recommencer à croître en 1996 (+ 3,0 %).

En revanche, les défauts de port du casque restent globalement 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) mais commence à se ralentir : - 8,1 % en 1996.

Enfin, le nombre de procédures établies pour franchissement d'un feu rouge ou d'un panneau « STOP » continue de décroître et est à son plus bas niveau depuis 1987 : - 28,5 % pour les feux rouges et - 24,3 % pour les panneaux « STOP ».

Depuis 1987, le nombre de procès-verbaux susceptibles d'entraîner une suspension et le nombre de suspensions prononcées ont des évolutions identiques : une hausse régulière jusqu'en 1991 suivie d'une baisse qui s'accélère. Globalement le nombre de procès-verbaux transmis aux commissions a, depuis 1991, chuté de 61,3 % et celui des suspensions de 76,1 %. Les chiffres pour 1996 marquent une très nette accélération de la baisse par rapport à ceux de 1995 (respectivement - 61,3 % et - 76,1 %). L'application de la circulaire INT-D-91000/35/C du 18 février 1991 - portant sur la motivation en droit du recours à l'urgence et



sur le respect des délais - explique en grande partie la régression enregistrée jusqu'en 1993 et la stabilisation qui se dessine en 1994. Par contre, l'amplification de la tendance est liée à la forfaitisation d'un nombre croissant de contraventions et à la réduction de l'activité des commissions de suspension.

ANNEXE

Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES DE LA VITESSE	
	Nombre	Évolution*
1996	2 134 071	117
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*
1996	20 507 039	112	9 226 065	99	231 496	127
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

* base 100 en 1987.

Suspensions administratives du permis de conduire

	PV SUSCEPTIBLES D'ENTRAÎNER SUSPENSIONS		SUSPENSIONS PRONONCÉES	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1996	426 946	47	111 988	35
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*
1996	7 990 692	326	6 188 748	558	132 283	168
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*
1996	1 097 056	112	601 352	157	87 522	56
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*
1996	198 530	71	82 292	76
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

* base 100 en 1987.

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 1996 » 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 1997	1 800 131	220 960	97 540	2 118 631
	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
Nombre d'infractions relevées	Année 1997	767 152	232 361	129 741	1 129 254
	Année 1996	743 327	209 033	157 102	1 109 462
	Année 1995	710 003	217 505	160 956	1 088 464
	Année 1994	715 075	211 238	169 206	1 095 519
	Année 1993	673 960	192 268	159 204	1 025 432

Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1997	446 183	117 030	33 891	597 104
	Année 1996	419 136	112 919	39 934	571 989
	Année 1995	380 585	125 784	48 220	554 589
	Année 1994	440 011	142 879	45 418	628 308
	Année 1993	494 908	114 713	46 672	656 293

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1997	5 997 307	622 012	58 489	6 677 808
	Année 1996	5 619 187	578 106	89 126	6 286 419
	Année 1995	5 802 606	720 744	127 340	6 650 690
	Année 1994	5 368 922	769 042	132 081	6 270 045
	Année 1993	4 725 835	768 060	124 494	5 618 389
Nombre de dépistages positifs	Année 1997	81 658	6 555	374	88 587
	Année 1996	66 239	5 565	495	72 299
	Année 1995	61 320	6 855	933	69 108
	Année 1994	57 539	5 883	(1) 1 002	64 424
	Année 1993	48 445	5 887	524	54 856

(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 1997	88 222	167 485	35 448	291 155
	Année 1996	84 768	164 420	32 098	281 286
	Année 1995	86 306	173 019	36 078	295 403
	Année 1994	85 330	171 363	36 047	292 740
	Année 1993	88 259	172 446	19 947	280 652
Nombre de dépistages positifs	Année 1997	6 388	9 165	568	16 121
	Année 1996	5 632	9 970	547	16 149
	Année 1995	6 112	10 461	515	17 088
	Année 1994	6 823	10 648	542	18 013
	Année 1993	7 296	11 255	490	19 041

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1997	1 323 593	158 892	40 300	1 522 785
	Année 1996	1 319 719	154 677	58 055	1 532 461
	Année 1995	1 345 996	172 083	77 628	1 595 707
	Année 1994	1 383 117	193 634	88 037	1 664 788
	Année 1993	1 343 028	181 740	98 561	1 623 329
Nombre de dépistages positifs	Année 1997	26 404	18 989	722	46 115
	Année 1996	24 043	19 308	702	44 053
	Année 1995	24 674	21 358	622	46 654
	Année 1994	26 611	20 484	683	47 778
	Année 1993	26 842	18 004	569	45 415

En 1997, par rapport à 1996,

– le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité diminue (– 1,9 %) mais le nombre d'infractions constatées augmente (+ 1,8 %) ;

– le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité augmente (+ 4,4 %) ;

– le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie pratiqués augmente (+ 6,2 %) ainsi que le nombre de dépistages positifs (+ 22,5 %) ;

– le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, augmente (+ 3,5 %) et le nombre de dépistages positifs diminue (– 0,2 %) ;

– le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'infractions diminue (– 0,6 %) et le nombre de dépistages positifs augmente (+ 4,7 %).

Contrôles spécifiques

Au cours des neuf premiers mois de 1997, comparés aux neuf premiers mois de 1996, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles « spécifiques » évoluent de façon contrastée :

– la tendance à la baisse apparue précédemment se confirme pour les défauts de port du casque (71 960 en 1996 et 68 668 en 1997, soit – 4,6 %), mais aussi et sur-

tout pour les franchissements du panneau « stop » (65 000 en 1996 et 58 683 en 1997, soit – 9,7 %) et les franchissements de feux rouges (153 239 en 1996 et 130 944 en 1997, soit – 14,6 %) ;

– en revanche, la tendance s'inverse pour les défauts de port de la ceinture de sécurité qui continuent d'augmenter (471 588 en 1996 et 492 904 en 1997, soit + 4,5 %).

CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE, HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEURS EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 1996

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, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 1995. Les données 1996 provisoires sont disponibles depuis le dernier trimestre 1997. Les condamnations prononcées en 1996, inscrites après septembre 1997, ont été estimées. Elles représentent environ 5 % de l'ensemble des condamnations.

L'ensemble du champ couvert par les données statistiques de la justice est constitué des délits et des contraventions de 5^e classe relatifs 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 en cas de 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 1996 portera sur l'infraction principale sanctionnée et la peine principale prononcée.

Tableau 1 - Nombre de condamnations prononcées et d'infractions sanctionnées en 1987 et 1996 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	
	1996	1987	1996	1987
DÉLITS	127 058	116 293	142 632	133 654
Circulation routière	116 386	97 620	131 087	113 619
• conduite en état alcoolique	95 495	75 252	97 910	78 216
• délit de fuite	9 305	12 105	11 656	15 246
• refus d'obtempérer	5 155	4 367	8 095	6 982
• refus de vérification de l'état alcoolique	1 261	1 239	3 367	4 720
• conduite malgré suspension de permis	4 325	3 510	7 894	5 729
• défaut de plaques ou usage de fausses plaques	538	658	1 695	1 933
• conduite sans permis (récidive)	191	330	309	535
• autres	116	159	161	258
Homicides involontaires	2 001	3 235	2 061	3 336
• par conducteur	1 527	2 452	1 568	2 515
• par conducteur en état alcoolique	474	783	493	821
Blessures involontaires	8 671	15 438	9 484	16 699
• par conducteur	4 409	8 970	4 667	9 413
• par conducteur en état alcoolique ITT ≤ 3 mois	3 663	4 976	4 093	5 530
• par conducteur en état alcoolique ITT > 3 mois	599	1 492	724	1 756
CONTRAVENTIONS DE 5^e CLASSE	52 574	67 753	75 726	89 016
Circulation routière	38 866	44 052	59 313	62 198
• défaut d'assurances	29 714	33 340	40 916	42 345
• conduite sans permis	8 547	9 327	17 753	18 321
• appareils perturbateurs d'instrument de police	322	859	330	993
• autres	283	526	314	539
Blessures involontaires	13 708	23 701	16 413	26 818
• par conducteur avec ITT ≤ 3 mois	13 708	23 701	16 413	26 818

LES CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Avec 95 495 condamnations en 1996, la conduite en état alcoolique atteint son niveau le plus bas depuis cinq ans. La baisse par rapport à 1995, année record avec 106 529 condamnations, est de 10,4 % – *tableau 2*.

La cause de cette forte variation est plus conjoncturelle que structurelle. En effet, 1995 et par voie de conséquence 1996 ont été des années très influencées par l'amnistie qui a suivi le scrutin présidentiel de mai 1995. Dans le cas de la conduite en état alcoolique, délit non

amnistié, l'approche de l'amnistie s'est traduite par une forte augmentation des condamnations pour des faits commis au dernier trimestre 1994 et au premier semestre 1995 (+ 11 %). Compte tenu du délai moyen de jugement, environ trois mois, l'augmentation s'est presque entièrement reportée sur 1995.

A contrario, le volume de condamnations suite à des faits du dernier trimestre 1995, a été plus faible que précédemment (– 20 % par rapport à 1994 et – 9 % par rapport à 1993).

Si on s'en tient uniquement aux conduites en état alcoolique, commises et condamnées en 1996, on retrouve le

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

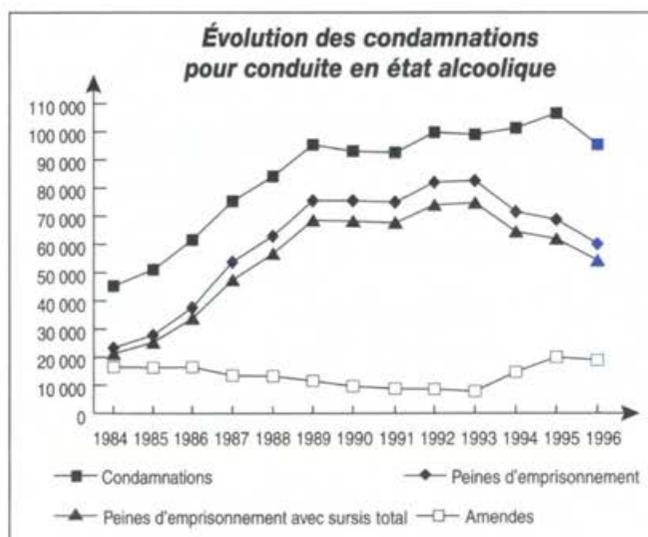
	Ensemble	Évolution (en %)		Dispense de peine	Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
		par an	par rapport à 1984		nombre	dont sursis total		
1984	45 204			23	23 325	21 220	16 466	5 390
1985	50 988	+ 12,8	+ 12,8	19	27 881	25 315	16 276	6 812
1986	61 554	+ 20,7	+ 36,2	34	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
1995	106 529	+ 5,2	+ 135,7	162	68 819	61 938	19 971	17 577
1996	95 495	– 10,4	+ 111,3	129	60 267	54 376	19 017	16 082

chiffre équivalent de 1994. On peut donc considérer, après correction des variations dues à l'amnistie, que depuis trois ans le nombre des condamnations est en fait stable, se situant en moyenne à 101 000 par an.

La conduite en état alcoolique est le contentieux sanctionné le plus fréquent, dépassant largement le vol simple : 23 % des condamnations prononcées pour délits en 1996, contre 12 % 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 près de dix ans.

Tableau 3 - Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

	1996		1988	
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	95 495	100,0	84 059	100,0
Hommes	90 599	94,9	81 139	96,5
Femmes	4 896	5,1	2 920	3,5
Français	86 355	90,5	79 279	90,7
Étrangers	6 727	7,0	3 157	7,3
Non déclarés	2 413	2,5	1 623	2,0
Mineurs	80	0,1	148	0,2
18-19 ans	1 152	1,2	2 421	2,9
20-24 ans	11 874	12,4	14 845	17,7
25-29 ans	14 568	15,3	15 381	18,3
30-39 ans	29 449	30,8	26 698	31,8
40-59 ans	34 750	36,4	22 431	26,7
60 ans et +	3 622	3,8	2 135	2,5



Les condamnés – tableau 3

Les caractéristiques des auteurs de conduites en état alcoolique sont sensiblement les mêmes en 1996 qu'en 1995. Les hommes dominent très largement avec 94,9 % des condamnations. La part des femmes s'est maintenue au niveau de 1995, soit 5,1 %. En augmentation constante de 1984 à 1995 où, pour la première fois, elle a dépassé 5 %, cette part demeure encore faible en comparaison d'autres contentieux : elle est de 17,7 % dans les condamnations pour vols simples.

Les conducteurs dont la nationalité étrangère est connue représentent 7 % des condamnés, chiffre pratiquement invariant depuis 1994. Leur part relative est plus de deux fois inférieure à celle observée dans un contentieux comme le vol simple (15,5 %).

Depuis 1984, la part des jeunes conducteurs (de 18 à 25 ans) a diminué de plus de 10 % passant de 24,2 % à 13,6 %. Cette baisse s'est vérifiée chaque année et s'est accélérée depuis 1993 (- 25 % en trois ans). Le vieillissement de la population des condamnés se lit chez les 40 ans et plus dont la part a dépassé pour la première fois en 1996 la barre des 40 %. Depuis 1994, les classes d'âge intermédiaires sont relativement stables.

Les peines – tableau 2 et graphique

En 1996, l'emprisonnement est encore la sanction la plus fréquemment prononcée pour sanctionner la conduite en état alcoolique, 63 % des condamnations. Cependant, depuis l'entrée en vigueur en 1994 du nouveau Code pénal et des mesures restrictives sur le prononcé du sursis, cette part est en baisse. Il faut remonter à 1986 pour trouver un niveau plus faible que celui de 1996.

De 1984 à 1993, la part de l'emprisonnement n'avait cessé de croître passant de 52 % à 83 %. En 1994, cette évolution s'inverse avec une diminution de 10 % des emprisonnements et le doublement de la part des amendes et des peines de substitution.

Les amendes, qui représentent en 1996 une peine sur cinq, sont au plus haut depuis dix ans. Le montant moyen des amendes, lui, décroît d'année en année de plusieurs dizaines de francs. Il est de 1 870 F en 1996 contre 1 940 F en 1995 et 2 080 F en 1994.

Les peines de substitution ont franchi un niveau record puisqu'elles sont présentes dans près de 17 % des condamnations en 1996. Dans 72 % des cas, il s'agit d'une suspension de permis de conduire et dans 10 % d'une interdiction de permis. Les TIG (9 %) et les jours amendes (6 %) sont encore peu fréquents.

La part du sursis total n'a pas varié en douze ans : 90 % des condamnations à une peine d'emprisonnement sont accompagnées d'un sursis total. Le sursis simple domine largement puisqu'il représente quatre peines d'emprisonnement avec sursis total sur cinq. Sur les cinq dernières années, il a néanmoins reculé de 10 % au profit notamment du sursis avec mise à l'épreuve qui a plus que doublé depuis 1991. En 1996 il s'établit à 16,5 % alors que le sursis TIG, qui a lui aussi doublé, demeure encore assez marginal (4,5 %).

La baisse du nombre d'emprisonnements fermes pour conduite en état alcoolique s'est accélérée en 1996 (- 15 % par rapport à 1995). Pour la première fois en dix ans, ce nombre est inférieur à 6 000 condamnations.

En revanche, la durée moyenne de détention augmente de 3 ou 4 jours chaque année depuis 1994 passant de 2 mois et 1 semaine à 2,5 mois en 1996. La part des peines courtes (inférieures à 1 mois) baisse continûment. En 1996 elle n'est plus que de 12 % contre 17 % en 1994

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

1996	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	95 495	129	60 267	54 376	19 017	16 082
%	100	0	63	90	20	17
Infraction unique	82 767	126	50 136	47 178	18 035	14 470
%	100	0	61	94	22	17
Infractions multiples	12 728	3	10 131	7 198	982	1 612
%	100	0	80	71	8	13

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

1996	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins de 1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins de 1 an	plus de 1 an	
Ensemble	5 891	728	3 084	1 415	553	111	2,5
%	100	12	52	24	9	2	
Infraction unique	2 958	527	1 768	523	123	17	1,8
%	100	18	60	18	4	1	
Infractions multiples	2 933	201	1 316	892	430	94	3,2
%	100	7	45	30	15	3	

et 22 % en 1992. Cette baisse est compensée par l'augmentation des peines supérieures à 3 mois qui, en cinq ans, sont passées de moins de 25 % à plus de 35 %. La hausse concerne principalement les peines de 3 à 6 mois (24 % des emprisonnements fermes en 1996).

L'infraction unique et les infractions multiples – tableaux 4 et 5

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 86 % des condamnations sanctionnent cette seule infraction. Lorsqu'elle est accompagnée d'autres infractions, les peines sont plus sévères : l'emprisonnement est décidé huit fois sur dix et le sursis total ne représente plus que 71 % des peines d'emprisonnement contre 90 %.

Cet alourdissement se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus que 8 % des peines prononcées à titre principal (au lieu de 22 % pour les infractions uniques).

Une plus grande sévérité se retrouve également dans les durées moyennes d'emprisonnement ferme. Celles-ci se situent à 1,8 mois quand l'infraction est unique contre 3,2 mois quand elle est multiple.

Les peines inférieures à 1 mois d'emprisonnement ferme sont rares en cas d'infractions multiples (7 %) tandis que près de la moitié ont des durées qui dépassent 6 mois.

La durée des procédures

En 1996, la durée moyenne de procédure pour les condamnations pour conduite en état alcoolique continue à diminuer pour s'établir à 3,1 mois contre 3,2 mois

en 1995 et 3,6 mois en 1994. Depuis 1984 la durée des procédures a été divisée par trois.

HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires – tableau 6

La baisse du nombre de condamnations pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, entamée en 1993, s'est poursuivie en 1995 et 1996. Cette dernière année, 474 condamnations ont été prononcées, soit le chiffre le plus faible depuis 1984.

A titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont près de trois fois plus nombreuses. Depuis 1984, celles-ci ont diminué de 22 % alors que les condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique sont en baisse sur la même période de 28 %.

Les peines et les mesures – tableaux 6, 7 et 8

Plus de 98 % des peines prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique sont des emprisonnements dont plus de la moitié présente une partie ferme.

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 et mesure éducative	
			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
1995	490	0	474	96,7	220	46,4	3	0,6	13	2,7
1996	474	0	467	98,5	193	41,3	0	0,0	7	1,5

Après la forte aggravation des sanctions liées à la réforme législative de juillet 1987, la part du sursis total dans les peines d'emprisonnement n'a cessé de décroître pour atteindre 41 % en 1996. Les peines d'amende ont disparu et les peines de substitution suivent la même voie (sept en 1996).

La durée moyenne des emprisonnements fermes s'établit en 1996 à 9,2 mois soit une légère hausse par rapport à 1995, année qui avait connu une augmentation importante (plus 1 mois par rapport à 1994).

L'évolution de la durée des peines fermes traduit aussi une plus grande fermeté des juges. La part des peines supérieures à 6 mois est de 66 % en 1996 contre 57 % en 1994.

Si l'homicide involontaire est associé à d'autres infractions la sanction est plus lourde, la durée moyenne d'emprisonnement ferme est alors de 11 mois contre 6,2 mois en cas d'infraction unique.

La procédure en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique dure en moyenne un an.

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

1996	Ensemble	Emprisonnement		Peine de substitution et mesure éducative
		nombre	dont sursis total	
Ensemble	474	467	193	7
%	100	99	41	1
Infraction unique	247	244	125	3
%	100	99	51	1
Infractions multiples	227	223	68	4
%	100	98	30	2

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

1996	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins de 1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins de 1 an	plus de 1 an	
Ensemble	274	3	36	54	95	86	9,2
%	100	1	13	20	35	31	
Infraction unique	119	1	16	30	49	23	6,9
%	100	1	13	25	41	19	
Infractions multiples	155	2	20	24	46	63	11,0
%	100	1	13	15	30	41	

Les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique – tableau 9

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont de nouveau connu une forte diminution (10 %) en 1996. Le chiffre provisoire de 4 262 condamnations est le plus faible enregistré sur la période 1984-1996. Depuis 1992, la baisse est continue :

en cinq ans, elle dépasse 25 % mais son rythme varie selon les années (- 2,5 % de 1994 à 1995).

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans état alcoolique suivent la même trajectoire et continuent de baisser pour atteindre, en 1996, 4 409 délits et 13 708 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 et mesure éducative	
			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
1995	4 767	3	3 904	81,9	3 478	89,1	395	8,3	465	9,8
1996	4 262	0	3 455	81,1	3 054	88,4	375	8,8	432	10,1

Les peines et les mesures – tableaux 9, 10, 11

En 1996, l'emprisonnement est la peine la plus fréquente pour sanctionner les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique (81,1 %), les peines d'amende et de substitution se partageant les 20 % restant.

Depuis 1992, les peines d'emprisonnement ont diminué de 10 %, cependant la variation de 1995 à 1996 est de faible amplitude. Comme pour les sanctions en matière de conduite en état alcoolique, l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal entraîne une baisse de l'emprisonnement au profit des amendes et des mesures de substitution, + 5 % chacun.

La part du sursis total est assez stable se situant depuis plusieurs années entre 88 et 90 %. Le sursis simple prédomine (84 %) mais sa part dans le sursis total s'effrite petit à petit au profit du sursis avec mise à l'épreuve. Les 3 points perdus par le sursis simple depuis 1994 se sont reportés sur le sursis avec mise à l'épreuve qui atteint 12 % en 1996 tandis que le sursis TIG ne varie pas (4 %).

Le nombre d'emprisonnements fermes est légèrement inférieur en 1996 à celui de 1995, et il atteint avec 401 condamnations, son niveau le plus bas depuis dix ans.

La durée moyenne des emprisonnements fermes ne varie pas uniformément, années de baisse ou de hausse se succèdent. 1996 est une année de baisse, la durée passant de 3,7 à 3,4 mois par rapport à 1995, cependant la tendance sur plusieurs années est à l'allongement, notamment pour les infractions multiples (+ 1 mois depuis 1993).

La multiplicité d'infractions provoque une augmentation relative de l'emprisonnement – 88 % contre 80 % en cas d'infraction simple – et la proportion d'emprisonnement ferme atteint 30 % contre 7 %.

La durée des procédures

La durée de la procédure diffère suivant la gravité de l'atteinte : en 1996, elle est de 8,1 mois si l'interruption de travail est inférieure ou égale à 3 mois et de 13,3 mois dans le cas contraire.

Pour l'ensemble des blessures involontaires, le délai de procédure a diminué de 2,5 mois depuis 1984, passant de 11,5 mois à 9 mois en 1996.

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

1996	Ensemble	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
		nombre	dont sursis total		
Ensemble	4 262	3 455	3 054	375	432
%	100	81	88	9	10
Infraction unique	3 522	2 806	2 597	345	371
%	100	80	93	10	11
Infractions multiples	740	649	457	30	61
%	100	88	70	4	8

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

1996	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins de 1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins de 1 an	plus de 1 an	
Ensemble	401	13	191	124	54	19	3,4
%	100	3	48	31	13	5	
Infraction unique	209	9	120	63	16	1	2,5
%	100	4	57	30	8	0	
Infractions multiples	192	4	71	61	38	18	4,5
%	100	2	37	32	20	9	

DÉLITS DE FUITE

En 1996, le nombre de condamnations pour délit de fuite est de 9 305, soit le niveau le plus bas observé depuis dix ans. Après deux années de baisse sensible (1993 et 1994), ce nombre s'est stabilisé au niveau de 1995.

Les peines et les mesures – tableaux 12 et 13

Les peines principales prononcées en 1996 pour délit de fuite sont pratiquement les mêmes que l'année précédente.

Après une période d'aggravation des peines jusqu'en 1993, l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal a inversé la tendance : en trois ans, la part de l'emprisonnement est passée de 58 % à moins de 47 % au profit des peines de substitution qui passent de 21 % à 30 %. Dans le même temps, les peines d'amende augmentent légèrement.

La part du sursis total dans les peines d'emprisonnement est en hausse, 80 % en 1996 contre 77 % en 1995.

Le sursis simple est le plus fréquent, il représente 86 % des cas de sursis total. Seul le sursis avec mise à l'épreuve progresse mais il ne franchit pas les 10 %.

Le nombre d'emprisonnements fermes pour délit de fuite est en 1996 sous la barre du millier pour la première fois depuis 1991. De 1 206 en 1992, il tombe à 884 en 1996 soit une baisse du quart.

Quand il est associé à d'autres infractions, le délit de fuite est bien plus sévèrement réprimé. La peine d'emprisonnement est alors décidée dans plus de 66 % des condamnations et l'emprisonnement ferme dans plus de 16 %. Quand le délit de fuite est la seule infraction, ces pourcentages sont respectivement de 40 % et de moins de 10 %.

Tableau 12 - Délits de fuite : condamnations et peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution et mesure éducative	
			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
1995	9 342	127	4 270	45,7	3 265	76,5	2 143	22,9	2 802	30,0
1996	9 305	134	4 345	46,7	3 461	79,7	2 026	21,8	2 800	30,1

Tableau 13 - Délits de fuite : structure des peines principales

1996	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	9 305	134	4 345	3 461	2 026	2 800
%	100	1	47	80	22	30
Infraction unique	6 340	130	2 323	1 966	1 788	2 099
%	100	2	37	85	28	33
Infractions multiples	2 965	4	2 022	1 495	238	701
%	100	0	68	74	8	24

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 1997	929	4 566	14 586	19 152	4,63
	Année 1996	987	4 769	15 020	19 789	4,75
	Différence	- 58	- 203	- 434	- 637	- 0,12
	Évolution	- 5,9 %	- 4,3 %	- 2,9 %	- 3,2 %	
Cyclistes	Année 1997	329	1 667	5 524	7 191	4,38
	Année 1996	300	1 643	5 128	6 771	4,24
	Différence	+ 29	+ 24	+ 396	+ 420	+ 0,14
	Évolution	+ 9,7 %	+ 1,5 %	+ 7,7 %	+ 6,2 %	
Cyclomotoristes	Année 1997	471	4 601	15 925	20 526	2,24
	Année 1996	478	4 597	15 559	20 156	2,32
	Différence	- 7	+ 4	+ 366	+ 370	- 0,08
	Évolution	- 1,5 %	+ 0,1 %	+ 2,4 %	+ 1,8 %	
Motocyclistes	Année 1997	831	4 782	13 284	18 066	4,40
	Année 1996	741	4 299	12 057	16 356	4,33
	Différence	+ 90	+ 483	+ 1 227	+ 1 710	+ 0,07
	Évolution	+ 12,1 %	+ 11,2 %	+ 10,2 %	+ 10,5 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 1997	5 069	18 927	79 332	98 259	4,91
	Année 1996	5 240	19 691	80 590	100 281	4,97
	Différence	- 171	- 764	- 1 258	- 2 022	- 0,06
	Évolution	- 3,3 %	- 3,9 %	- 1,6 %	- 2,0 %	
Usagers de poids lourds	Année 1997	110	363	1 358	1 721	6,01
	Année 1996	113	357	1 376	1 733	6,12
	Différence	- 3	+ 6	- 18	- 12	- 0,11
	Évolution	- 2,7 %	+ 1,7 %	- 1,3 %	- 0,7 %	
Autres usagers*	Année 1997	250	810	3 853	4 663	5,09
	Année 1996	221	848	4 183	5 031	4,21
	Différence	+ 29	- 38	- 330	- 368	+ 0,88
	Évolution	+ 13,1 %	- 4,5 %	- 7,9 %	- 7,3 %	
Ensemble	Année 1997	7 989	35 716	133 862	169 578	4,50
	Année 1996	8 080	36 204	133 913	170 117	4,53
	Différence	- 91	- 488	- 51	- 539	- 0,03
	Évolution	- 1,1 %	- 1,3 %	- 0,04 %	- 0,3 %	

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

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Poids lourd	Année 1997	1 056	2 288	6 334	8 622	10,91
	Année 1996	1 097	2 415	6 308	8 723	11,17
	Différence	- 41	- 127	+ 26	- 101	- 0,26
	Évolution	- 3,7 %	- 5,3 %	+ 0,4 %	- 1,2 %	

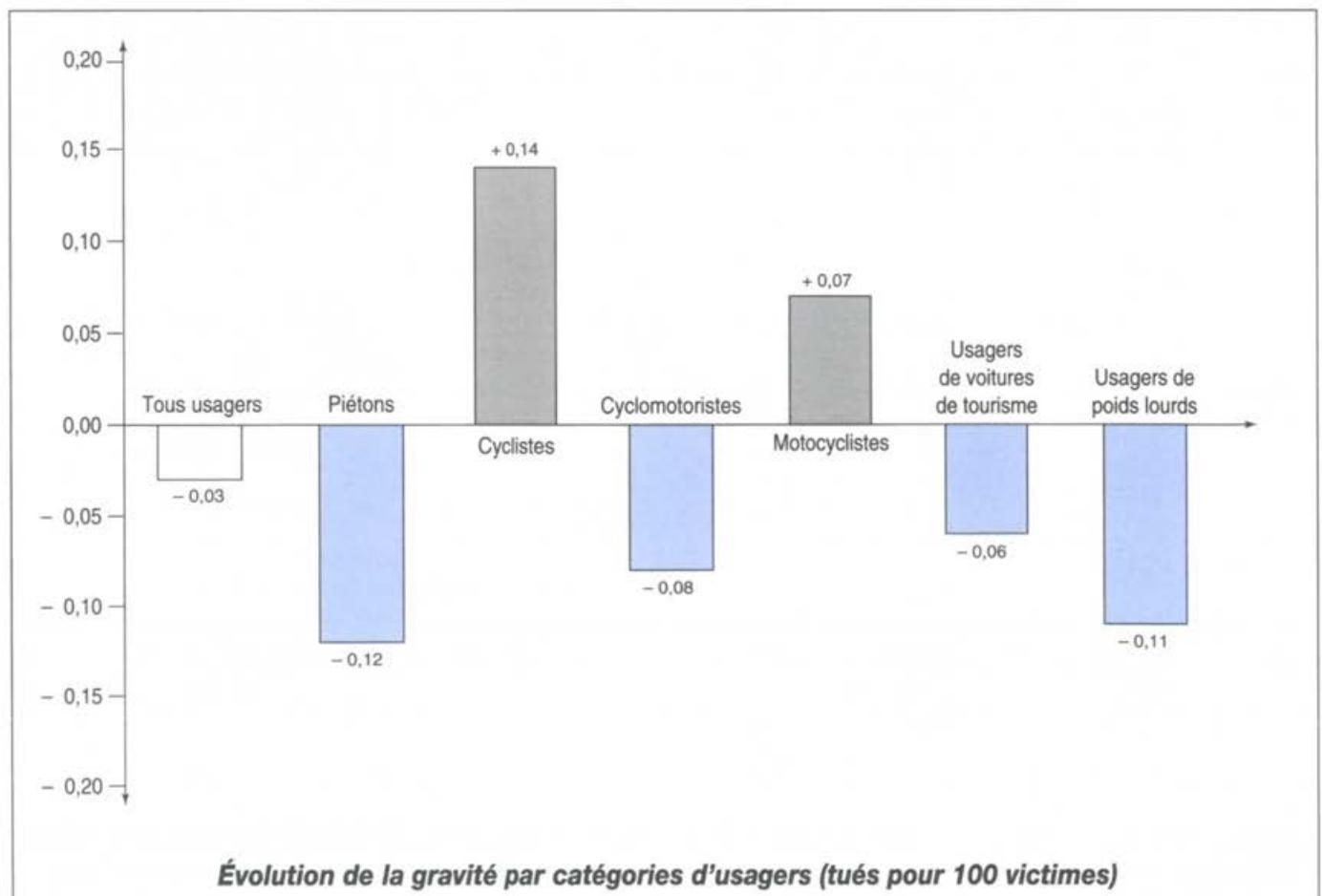
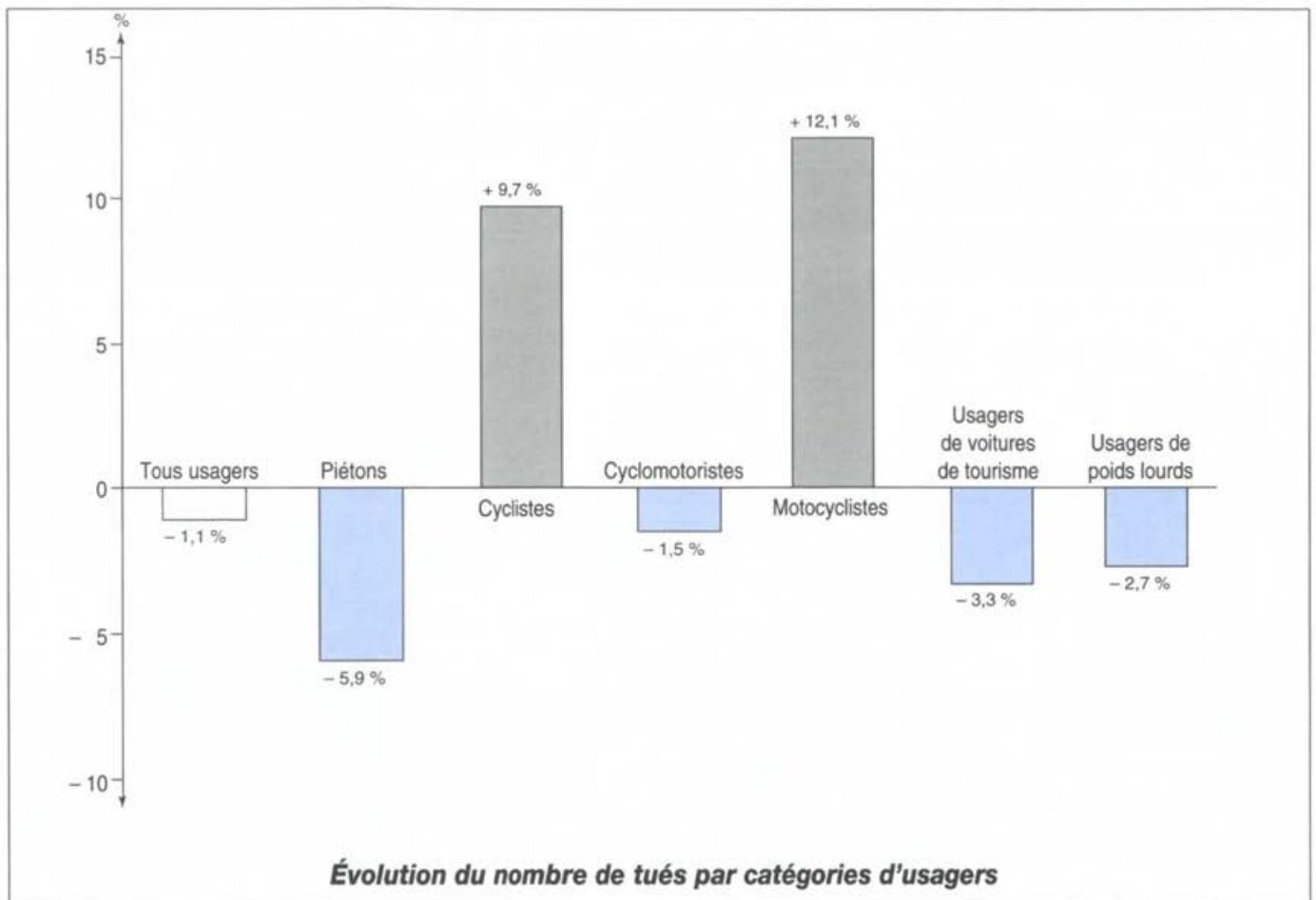
En 1997, par rapport à 1996 :

– le nombre de tués diminue entre 1,5 % et 5,9 % pour les piétons, les cyclomotoristes, les usagers de voitures de tourisme et de poids lourds mais augmente fortement pour les cyclistes (+ 9,7%), les motocyclistes (+ 12,1 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 13,1 %) ;

– le nombre de blessés diminue pour la plupart des catégories, de 0,7 % pour les usagers de poids lourds à 7,3 % pour les usagers de véhicules utilitaires mais augmente pour tous les véhicules à deux-roues (+ 6,2 % pour les cyclistes, + 1,8 % pour les cyclomotoristes et + 10,5 % pour les motocyclistes) ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour les cyclistes (+ 0,14 point), les motocyclistes (+ 0,07 point) et surtout pour les usagers de véhicules utilitaires (+ 0,88 point) et diminue pour les autres catégories : de 0,06 point pour les usagers de voitures de tourisme ou les cyclomotoristes à 0,12 point pour les piétons ;

– dans les accidents avec au moins un poids lourd, si le nombre de blessés légers augmente légèrement (+ 0,4 %), en revanche tous les autres indicateurs diminuent : - 3,7 % pour les tués, - 5,3 % pour les blessés graves et - 0,26 point pour la gravité.



ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE DES MOTOCYCLETTES APRÈS LA RÉFORME DE L'ACCÈS A LA CONDUITE DE JUILLET 1996

Le 1^{er} juillet 1996 était introduite en France une nouvelle réglementation concernant l'accès à la conduite des motocyclettes et une nouvelle définition des deux-roues immatriculés. Cette réglementation introduisait une progressivité dans l'accès à la conduite des motos « lourdes » (c'est-à-dire d'une puissance supérieure à 25 kW), mais aussi permettait l'accès à la conduite des motos

légères (en particulier des 125 cm³, jusqu'à 11 kW) aux titulaires du permis B (VL) obtenu après mars 1980 et délivré depuis au moins deux ans. Ces conducteurs ne sont donc plus tout à fait novices puisqu'ils ont au moins deux ans d'expérience de la conduite sur route, mais n'ont pas reçu de formation spécifique adaptée à la conduite des deux-roues.

Cette nouvelle réglementation a-t-elle eu une influence sur la sécurité routière ?

Comme toute nouvelle mesure concernant l'accès à la conduite, il est intéressant d'estimer avec un recul de dix-huit mois les répercussions statistiques sur la mortalité, d'une part des conducteurs de 125 cm³, et

d'autre part des conducteurs des autres motocyclettes.

La mortalité des motocyclistes sera analysée à partir de l'évolution des bilans des années 1995, 1996 et 1997.

A - La mortalité de l'ensemble des conducteurs de motocyclettes

Si on prend la période *d'un an avant* la mesure et si on la compare à la période *d'un an après* la mesure, on constate qu'il n'y a pas d'effet marquant. Mais

la baisse globale enregistrée entre ces deux périodes d'un an ne s'observe pas sur les motocyclettes légères.

CONDUCTEURS DE MOTOS TUÉS	1 AN AVANT LA MESURE (juillet 1995 - juin 1996)	1 AN APRÈS LA MESURE (juillet 1996 - juin 1997)	Évolution
Motocyclettes de 125 cm ³	78	79	+ 1 (+ 1,3 %)
Autres motos	615	575	- 40 (- 6,5 %)
Ensemble des motocyclettes	693	654	- 39 (- 5,6 %)

Cependant, les résultats du *second semestre 1997* montrent une forte progression de l'ensemble des conducteurs de deux-roues immatriculés tués par rapport à 1996, et même par rap-

port à 1995. Cette tendance s'est atténuée en octobre et les deux derniers mois de 1997 ont donné des chiffres inférieurs à ceux de 1996 comme le montre le tableau ci-après :

TOUS CONDUCTEURS DE MOTOS TUÉS	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total 2 ^e semestre
1995	78	70	69	79	55	33	384
1996	71	60	70	71	44	31	347
Différence 96/95	- 7	- 10	+ 1	- 8	- 11	- 2	- 37
Évolution	- 9,0 %	- 14,3 %	+ 1,4 %	- 10,1 %	- 20,0 %	- 6,1 %	- 9,6 %
1997	98	96	91	79	42	27	433
Différence 97/96	+ 27	+ 36	+ 21	+ 8	- 2	- 4	+ 86
Évolution	+ 38,0 %	+ 60,0 %	+ 30,0 %	+ 11,3 %	- 4,5 %	- 12,9 %	+ 24,8 %

Ces résultats préoccupants du second semestre 1997 conduisent à l'évolution suivante concernant l'ensemble des victimes **entre 1996 et 1997**.

MOTOCYCLISTES VICTIMES	ANNÉE 1996	ANNÉE 1997	ÉVOLUTION DES MOTOCYCLISTES	ÉVOLUTION POUR L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE
Conducteurs tués	656	740	+ 84 (+ 12,8 %)	
Passagers tués	85	91	+ 6 (+ 7,1 %)	
Total tués	741	831	+ 90 (+ 12,1 %)	- 91 (- 1,1 %)
Blessés graves	4 299	4 782	+ 483 (+ 11,2 %)	- 51 (- 0,04 %)
Blessés légers	12 057	13 284	+ 1 227 (+ 10,2 %)	- 488 (- 1,3 %)
Total victimes	18 897	17 097	+ 1 800 (+ 10,5 %)	- 630 (- 0,4 %)

Ce bilan concernant les motocyclistes est inquiétant tant au regard des tués (+ 90) que des blessés (+ 1 710), d'autant plus que l'évolution constatée un an

après la réforme était globalement favorable (- 39 tués, soit - 5,6 % par rapport à la période d'un an précédente).

B - Étude de la mortalité des conducteurs de 125 cm³ et des conducteurs des autres motos

Une estimation de la mortalité des conducteurs de motos a été effectuée par l'INRETS. Elle porte sur le second semestre 1995 et les années 1996 et 1997 par semestre.

PÉRIODE	CONDUCTEURS DE MOTOS TUÉS						Total 1997	Évolution (%) 1997/1996
	2 ^e semestre 1995	1 ^{er} semestre 1996	2 ^e semestre 1996	Total 1996	1 ^{er} semestre 1997	2 ^e semestre 1997		
Motos de 125 cm ³	44	34	44	78	35	60	95	+ 21,8
Autres motos	340	275	303	578	272	373	645	+ 11,6
Total	384	309	347	656	307	433	740	+ 12,8

Ces résultats font apparaître que les conducteurs de 125 cm³ ont connu en 1997 une évolution défavorable de la mortalité deux fois plus importante (+ 22 %)

que celle des autres conducteurs de motos (+ 12 %), qui connaissent une dégradation également très préoccupante.

C - Évolution du parc de motos de 125 cm³

Par ailleurs, les ventes de motos de 125 cm³ ont connu une forte augmentation, les immatriculations neuves dans cette catégorie ayant été de 40 300 en 1996 et de 65 000 en 1997.

Une telle augmentation sur un parc estimé au 31 décembre 1996 à 340 000 engins, parc qui enregistre chaque année 10 % de retrait des machines existantes, a naturellement une incidence sur l'accidentologie.

PARC MOTOS	MOTOS 125 cm ³	AUTRES MOTOS	Total
Au 31 décembre 1995	336 000	634 000	970 000
Au 31 décembre 1996	340 000 (+ 1,2 %)	648 000 (+ 2,2 %)	988 000 (+ 1,9 %)
Au 31 décembre 1997	370 000 (+ 8,8 %)	667 000 (+ 2,9 %)	1 037 000 (+ 5,0 %)
Progression 97/96	+ 30 000	+ 19 000	+ 49 000

Source : APSAD

Si l'on considère le taux de conducteurs tués par millier de motos de 125 cm³, il est de 0,23 en 1996 et de 0,26 en 1997. Pour les autres motos, il est respectivement de 0,89 et de 0,97.

En conclusion

Ces constatations permettent de dégager les points suivants :

1. Le deuxième semestre de 1997 a été très défavorable pour tous les types de motocyclettes, et plus particulièrement pour les motos de 125 cm³.

2. La mesure permettant aux conducteurs titulaires du permis de conduire B (VL), depuis au moins deux ans, de conduire des motos de 125 cm³ a créé un certain engouement pour ce type de moto (+ 30 000 en 1997).

3. L'âge moyen des conducteurs de 125 cm³ tués se situe autour de 30 ans.

La durée de la période d'observation s'avère encore trop faible, avec des chiffres dont la significativité au plan statistique est actuellement insuffisante. Il importe donc de continuer à suivre minutieusement l'évolution de l'accidentologie de ces conducteurs de 125 cm³ titulaires du seul permis B.

ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans	Année 1997	381	2 834	12 431	15 265	2,44
	Année 1996	392	3 115	13 000	16 115	2,37
	Différence	- 11	- 281	- 569	- 850	+ 0,07
	Évolution	- 2,8 %	- 9,0 %	- 4,4 %	- 5,3 %	
15-24 ans	Année 1997	2 061	10 922	41 552	52 474	3,78
	Année 1996	2 026	11 176	42 001	53 177	3,67
	Différence	+ 35	- 254	- 449	- 703	+ 0,11
	Évolution	+ 1,7 %	- 2,3 %	- 1,1 %	- 1,3 %	
25-44 ans	Année 1997	2 668	12 001	48 290	60 291	4,24
	Année 1996	2 685	11 947	47 467	59 414	4,32
	Différence	- 17	+ 54	+ 823	+ 877	- 0,08
	Évolution	- 0,6 %	+ 0,5 %	+ 1,7 %	+ 1,5 %	
45-64 ans	Année 1997	1 461	5 815	21 315	27 130	5,11
	Année 1996	1 502	5 915	21 335	27 250	5,22
	Différence	- 41	- 100	- 20	- 120	- 0,11
	Évolution	- 2,7 %	- 1,7 %	- 1,0 %	- 0,4 %	
65 ans et plus	Année 1997	1 407	4 008	9 830	13 838	9,23
	Année 1996	1 466	3 929	9 742	13 671	9,68
	Différence	- 59	+ 79	+ 88	+ 167	- 0,45
	Évolution	- 4,0 %	+ 2,0 %	+ 0,9 %	+ 1,2 %	
Âge indéterminé	Année 1997	11	136	444	580	1,86
	Année 1996	9	122	368	490	1,80
	Différence	+ 2	+ 14	+ 76	+ 90	+ 0,06
	Évolution	NS	+ 11,5 %	+ 20,7 %	+ 18,4 %	
Ensemble	Année 1997	7 989	35 716	133 862	169 578	4,50
	Année 1996	8 080	36 204	133 913	170 117	4,53
	Différence	- 91	- 488	- 51	- 539	- 0,03
	Évolution	- 1,1 %	- 1,3 %	- 0,04 %	- 0,3 %	

AVERTISSEMENT : jusqu'à présent les âges étaient calculés uniquement en fonction de l'année de naissance. Ils sont désormais plus précis puisque le mois de naissance est également pris en compte. Les chiffres de 1996 ont été recalculés selon cette méthode et sont donc différents de ceux imprimés dans le bilan annuel 1996.

NS : non significatif.

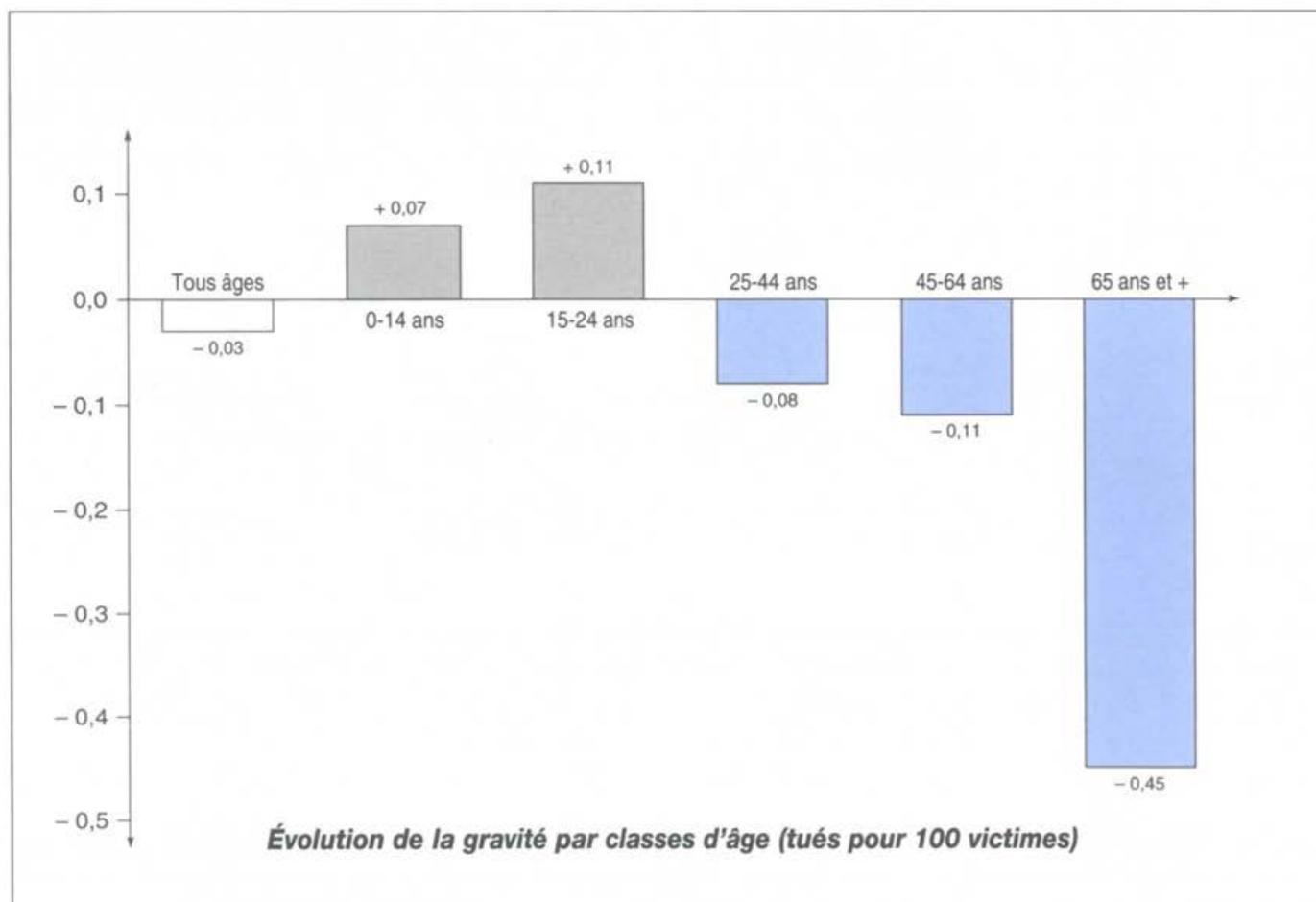
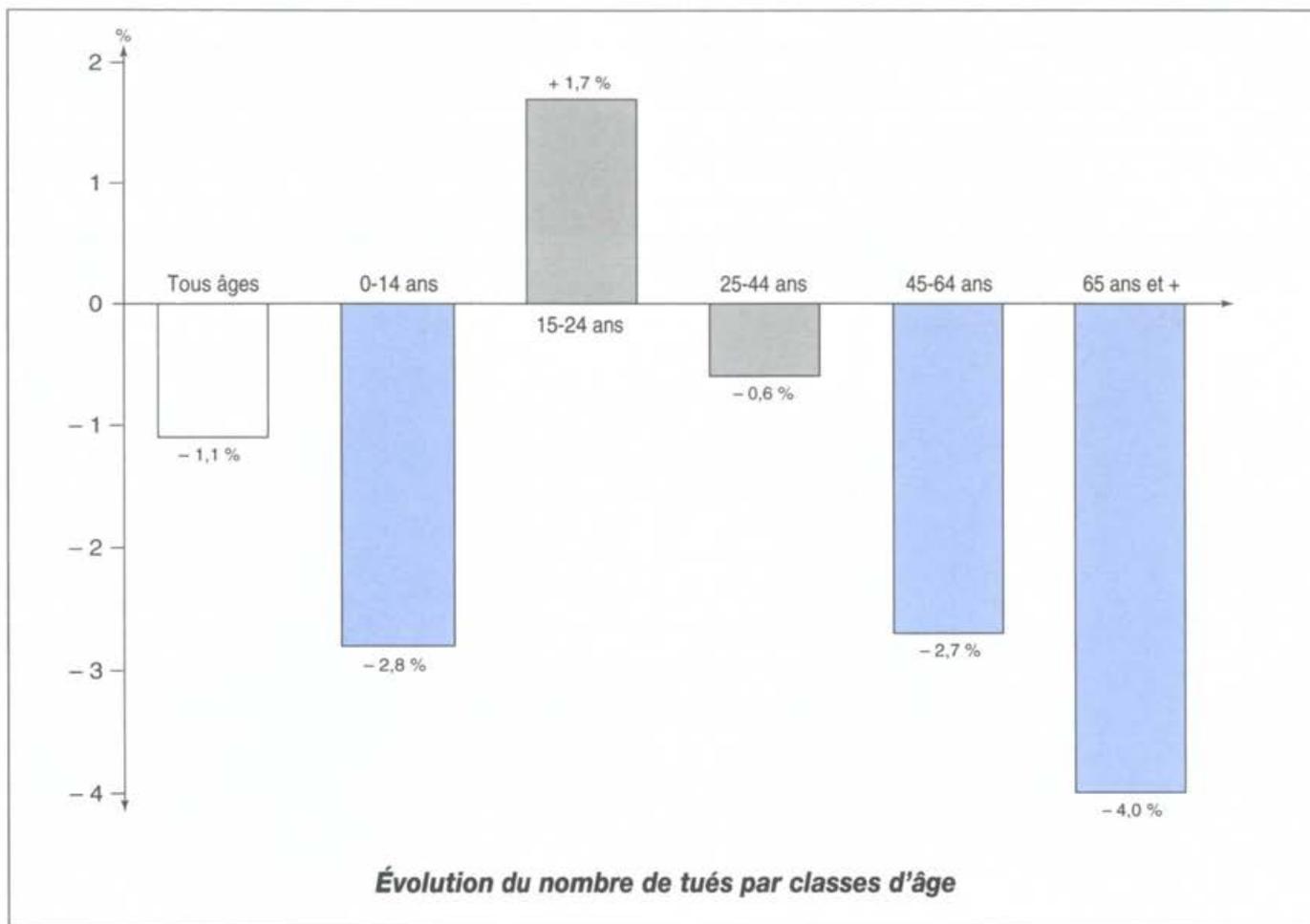
En 1997, par rapport à 1996 :

– le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge, de - 0,6 % pour la classe des 25-54 ans à - 4,0 % pour celles des 65 ans et plus, mais augmente pour la classe des 15-24 ans (+ 1,7 %) ;

– le nombre de blessés, en diminution en moyenne de 0,3 %, diminue de façon équivalente pour la classe des

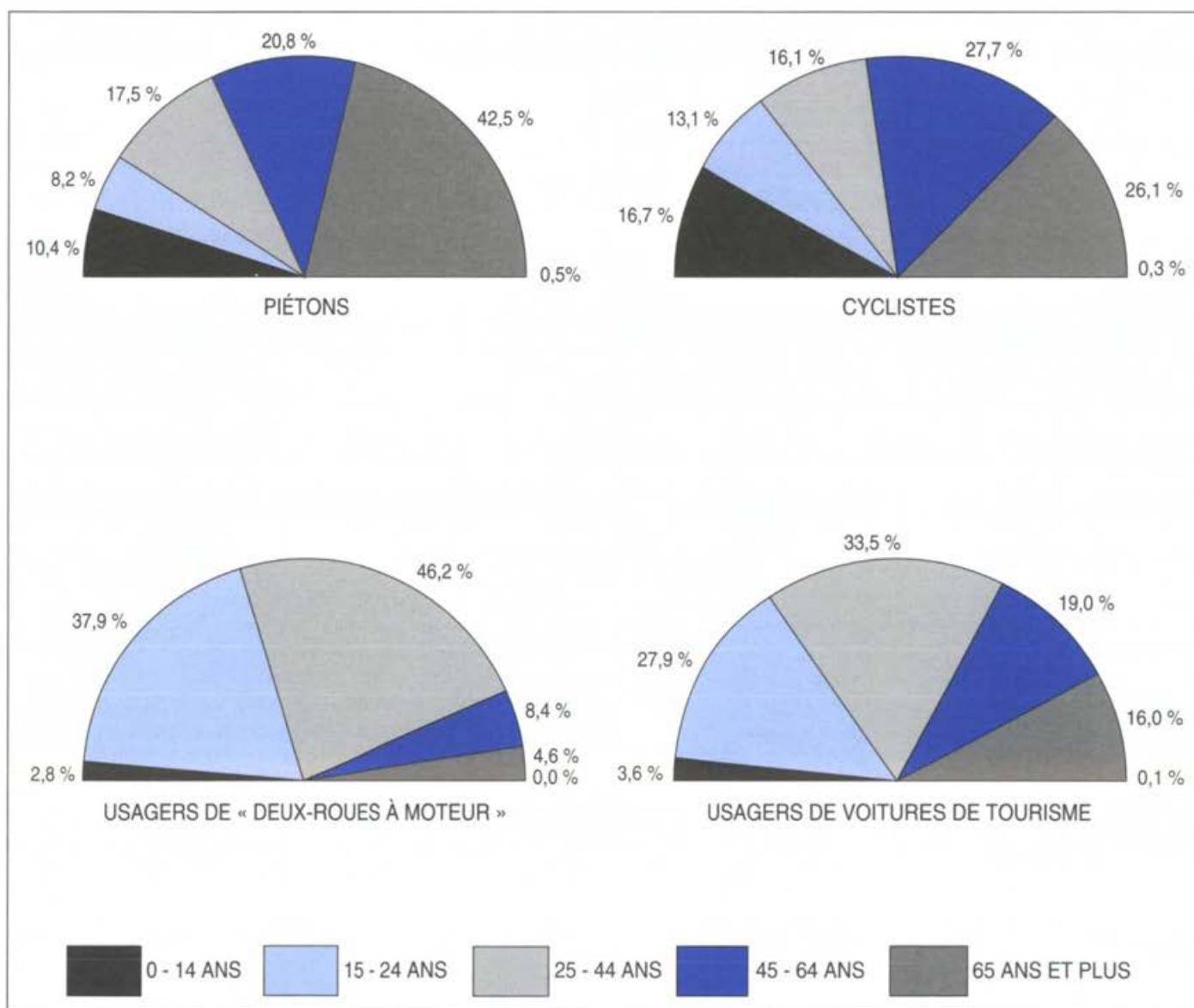
45-64 ans (- 0,4 %) et plus nettement pour les moins de 25 ans (- 2,2 %). Il augmente pour la classe des 25-44 ans (+ 1,5 %) et celle des 65 ans et plus (+ 1,2 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour les moins de 25 ans mais diminue pour toutes les autres classes d'âge.



RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGE ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1997

CLASSES D'ÂGE	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE « DEUX-ROUES A MOTEUR »		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	97	10,4	55	16,7	37	2,8	180	3,6
15-24 ans	76	8,2	43	13,1	493	37,9	1 415	27,9
25-44 ans	163	17,5	53	16,1	602	46,2	1 700	33,5
45-64 ans	193	20,8	91	27,7	110	8,4	962	19,0
65 ans et plus	395	42,5	86	26,1	60	4,6	809	16,0
Age indéterminé	5	0,5	1	0,3	0	0,0	3	0,1
Ensemble	929	100,0	329	100,0	1 302	100,0	5 069	100,0



La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (42,5%). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (37,9 %) ainsi que pour les 25-44 ans

(46,2%) mais, il est vrai, avec une population plus importante. La forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (27,9 % et 33,5 %).

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 1997	5 593	446	1 459	7 121	8 580	7,97
	Année 1996	5 255	429	1 332	6 480	7 812	8,16
	Différence	+ 338	+ 17	+ 127	+ 641	+ 768	- 0,19
	Évolution	+ 6,4 %	+ 4,0 %	+ 9,5 %	+ 9,9 %	+ 9,8 %	
Dont autoroutes de liaison	Année 1997	2 365	299	1 178	2 803	3 981	12,64
	Année 1996	2 220	290	1 030	2 478	3 508	13,06
	Différence	+ 145	+ 9	+ 148	+ 325	+ 473	- 0,42
	Évolution	+ 6,5 %	+ 3,1 %	+ 14,4 %	+ 13,1 %	+ 13,5 %	
Dont autoroutes de dégagement	Année 1997	3 228	147	281	4 318	4 599	4,55
	Année 1996	3 035	139	302	4 002	4 304	4,58
	Différence	+ 193	+ 8	- 21	+ 316	+ 295	- 0,03
	Évolution	+ 6,4 %	+ 5,8 %	- 7,0 %	+ 7,9 %	+ 6,9 %	
Routes nationales	Année 1997	20 716	2 177	7 550	23 249	30 799	10,51
	Année 1996	21 025	2 299	7 774	23 688	31 462	10,93
	Différence	- 309	- 122	- 224	- 439	- 663	- 0,42
	Évolution	- 1,5 %	- 5,3 %	- 2,9 %	- 1,9 %	- 2,1 %	
Routes départementales	Année 1997	42 142	4 159	17 523	42 095	59 618	9,87
	Année 1996	42 172	4 136	17 474	42 080	59 554	9,81
	Différence	- 30	+ 23	+ 49	+ 15	+ 64	+ 0,06
	Évolution	- 0,1 %	+ 0,6 %	+ 0,3 %	+ 0,04 %	+ 0,1 %	
Voies communales et autres voies	Année 1997	56 751	1 207	9 184	61 397	70 581	2,13
	Année 1996	56 954	1 216	9 624	61 665	71 289	2,14
	Différence	- 203	- 9	- 440	- 268	- 708	- 0,01
	Évolution	- 0,4 %	- 0,7 %	- 4,6 %	- 0,4 %	- 1,0 %	
Ensemble	Année 1997	125 202	7 989	35 716	133 862	169 578	6,38
	Année 1996	125 406	8 080	36 204	133 913	170 117	6,44
	Différence	- 204	- 91	- 488	- 51	- 539	- 0,06
	Évolution	- 0,2 %	- 1,1 %	- 1,3 %	- 0,04 %	- 0,3 %	

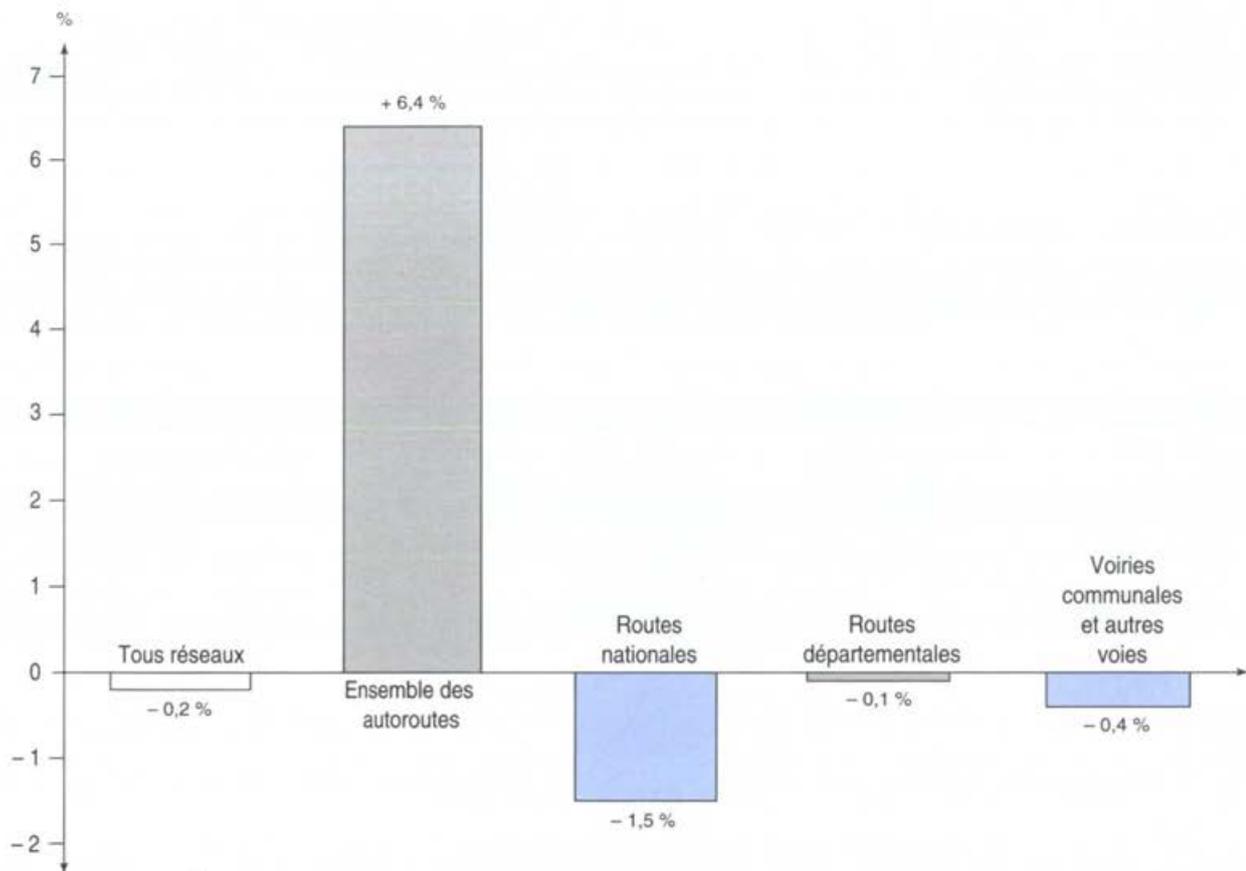
En 1997, par rapport à 1996 :

– le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux, de - 0,1 % sur les routes départementales à - 1,5 % sur les routes nationales mais augmente sur toutes les autoroutes, qu'elles soient de liaison (+ 6,5 %) ou de dégagement (+ 6,4 %) ;

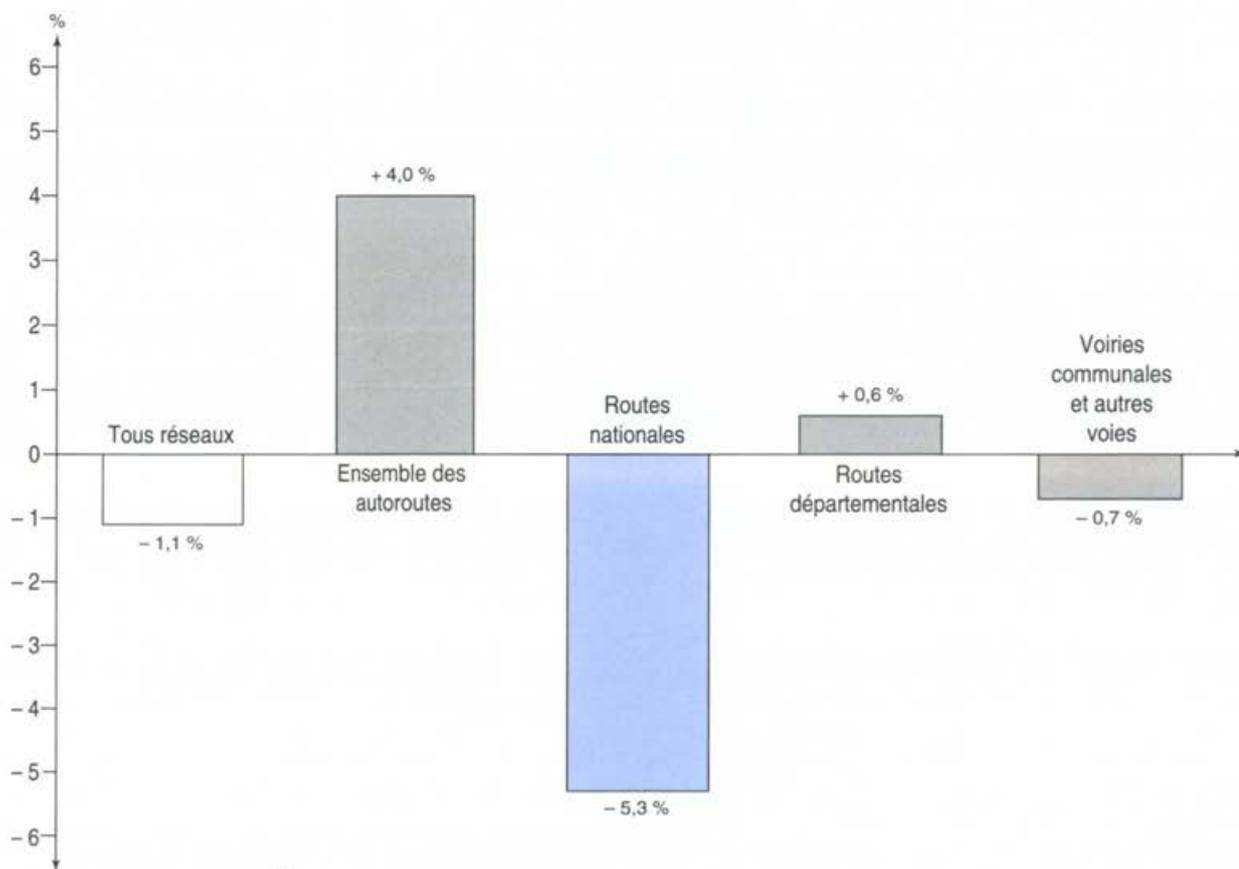
– le nombre de tués diminue sur les routes nationales (- 5,3 %) et de façon moins marquée sur les voies communales (- 0,7 %). Il augmente très légèrement sur les routes départementales (+ 0,6%) mais plus fortement sur les autoroutes (+ 4,0 %) et en particulier sur les autoroutes de dégagement (+ 5,8 %) ;

– le nombre de blessés diminue plus fortement que la moyenne (- 0,3 %) sur les voies communales (- 1,0 %) et sur les routes nationales (- 2,1 %). En revanche, s'il augmente très faiblement sur les routes départementales (+ 0,1 %) il augmente très nettement sur les autoroutes (+ 9,8 %) et en particulier sur les autoroutes de liaison (+ 13,5 %) ;

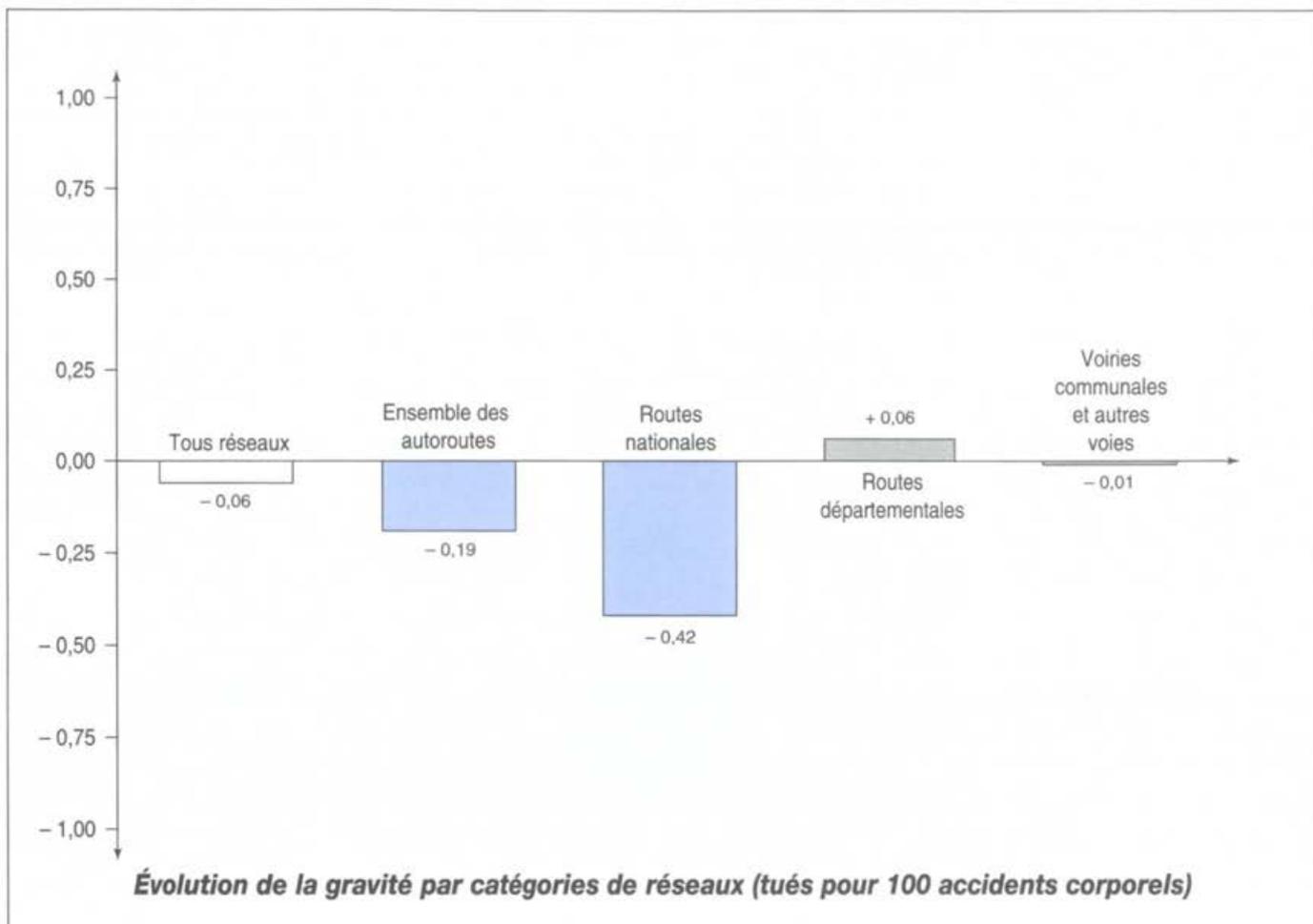
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue sur la plupart des réseaux, de 0,01 point sur les voies communales à 0,42 point sur les routes nationales et les autoroutes de liaison mais augmente sur les routes départementales (+0,06 point).



Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux



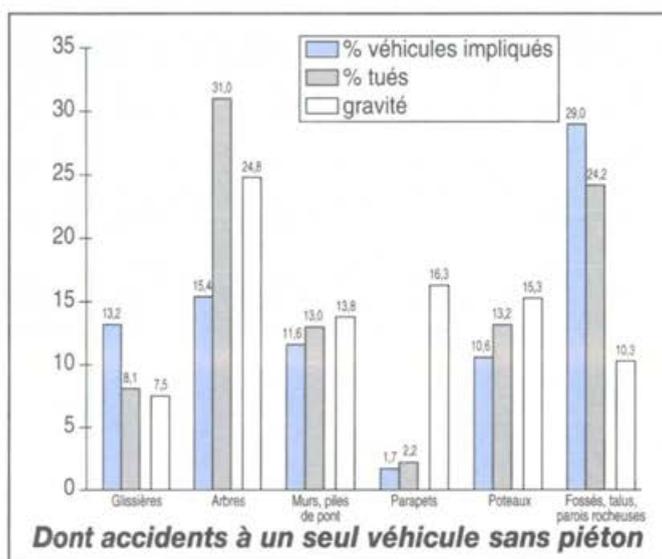
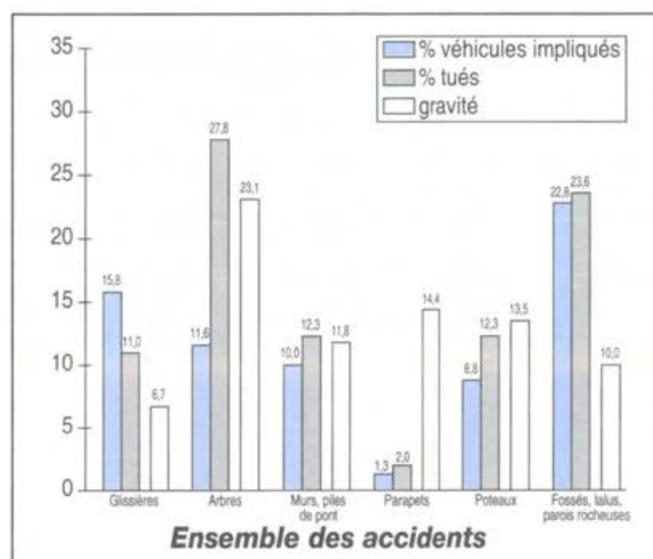
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux



RÉPARTITION DES NOMBRES DE VÉHICULES ET DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES EN 1997

ENSEMBLE DES ACCIDENTS	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	31 631	100,0	3 052	100,0	9,65
Dont : – glissières	4 994	15,8	335	11,0	6,71
– arbres	3 681	11,6	850	27,8	23,09
– murs, piles de pont	3 171	10,0	374	12,3	11,79
– parapets	423	1,3	61	2,0	14,42
– poteaux	2 779	8,8	374	12,3	13,46
– fossés, talus, parois rocheuses	7 207	22,8	721	23,6	10,00

DONT ACCIDENTS A UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	21 048	100,0	2 591	100,0	12,31
Dont : – glissières	2 771	13,2	209	8,1	7,54
– arbres	3 246	15,4	804	31,0	24,77
– murs, piles de pont	2 433	11,6	336	13,0	13,81
– parapets	350	1,7	57	2,2	16,29
– poteaux	2 222	10,6	341	13,2	15,35
– fossés, talus, parois rocheuses	6 109	29,0	628	24,2	10,28



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, contre parapets et contre poteaux

que l'on retrouve les valeurs les plus élevées (respectivement 23,09, 14,42 et 13,46 pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et 24,77, 16,29 et 15,35 pour les accidents à un seul véhicule sans piéton). Il convient de noter que, dans les accidents contre glissières, elle est plus faible (respectivement 6,71 et 7,54).

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 1997	84 249	2 526	16 797	90 297	107 094	3,00
	Année 1996	85 324	2 552	17 625	91 489	109 114	2,99
	Différence	- 1 075	- 26	- 828	- 1 192	- 2 020	+ 0,01
	Évolution	- 1,3 %	- 1,0 %	- 4,7 %	- 1,3 %	- 1,9 %	
Rase campagne (2)	Année 1997	40 953	5 463	18 919	43 565	62 484	13,34
	Année 1996	40 082	5 528	18 579	42 424	61 003	13,79
	Différence	+ 871	- 65	+ 340	+ 1 141	+ 1 481	- 0,45
	Évolution	+ 2,2 %	- 1,2 %	+ 1,8 %	+ 2,7 %	+ 2,4 %	
Ensemble	Année 1997	125 202	7 989	35 716	133 862	169 578	6,38
	Année 1996	125 406	8 080	36 204	133 913	170 117	6,44
	Différence	- 204	- 91	- 488	- 51	- 539	- 0,06
	Évolution	- 0,2 %	- 1,1 %	- 1,3 %	- 0,04 %	- 0,3 %	

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

(2) Reste du réseau situé hors agglomération.

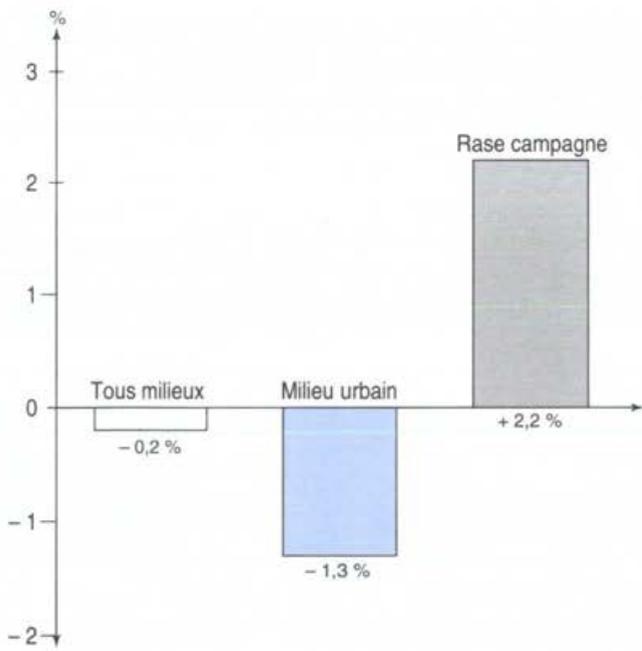
DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Année 1997						
< 5 000 habitants	13 286	948	5 367	12 368	17 735	7,14
5 000 à 20 000 habitants	14 012	575	4 085	14 198	18 283	4,10
20 000 à 100 000 habitants	25 892	580	4 488	28 242	32 730	2,24
> 100 000 habitants	31 059	423	2 857	35 489	38 346	1,36
Rappel milieu urbain	84 249	2 526	16 797	90 297	107 094	3,00
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
Évolution 1997/1996						
< 5 000 habitants	+ 1,0 %	+ 9,3 %	- 0,5 %	+ 3,2 %	+ 2,1 %	+ 0,55
5 000 à 20 000 habitants	- 1,3 %	- 1,7 %	- 1,2 %	- 1,3 %	- 1,3 %	- 0,02
20 000 à 100 000 habitants	- 5,4 %	- 13,3 %	- 8,1 %	- 5,6 %	- 6,0 %	- 0,21
> 100 000 habitants	+ 1,4 %	- 1,9 %	- 11,2 %	+ 0,9 %	- 0,1 %	- 0,05
Rappel milieu urbain	- 1,3 %	- 1,0 %	- 4,7 %	- 1,3 %	- 1,9 %	+ 0,01

En 1997, par rapport à 1996 :

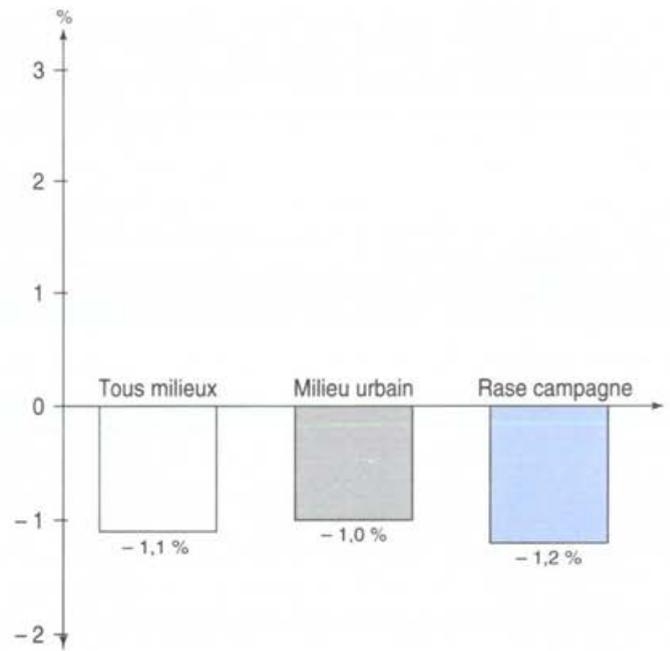
- on assiste en milieu urbain à des diminutions homogènes de la plupart des indicateurs (de 1,0 % pour les tués à 1,9 % pour le total des blessés) avec une baisse plus marquée du nombre de blessés graves (- 4,7 %). En revanche, en rase campagne, presque tous les indicateurs augmentent (de 1,8 % pour les blessés graves à 2,7 % pour les blessés légers) sauf le nombre de tués qui diminue (- 1,2 %) ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue en rase campagne (- 0,45 point) mais augmente très légèrement, voire reste stable, en milieu urbain (+ 0,01 point) ;

- par tailles d'agglomérations, c'est dans les petites agglomérations que la situation est la plus défavorable avec une augmentation de tous les indicateurs, en particulier du nombre de tués (+ 9,3 %). C'est d'ailleurs pour cette seule taille d'agglomération que la gravité augmente (+ 0,55 point).

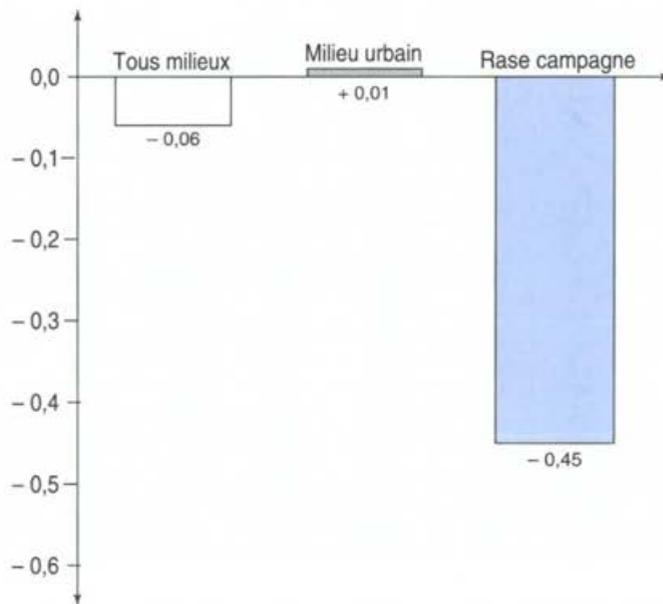
En revanche, les villes moyennes, entre 20 000 et 100 000 habitants, enregistrent de bons résultats avec de fortes diminutions des indicateurs (de 5,4 % pour les accidents corporels à 8,1 % pour les blessés graves) et en particulier du nombre de tués (- 13,3 %).



Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu



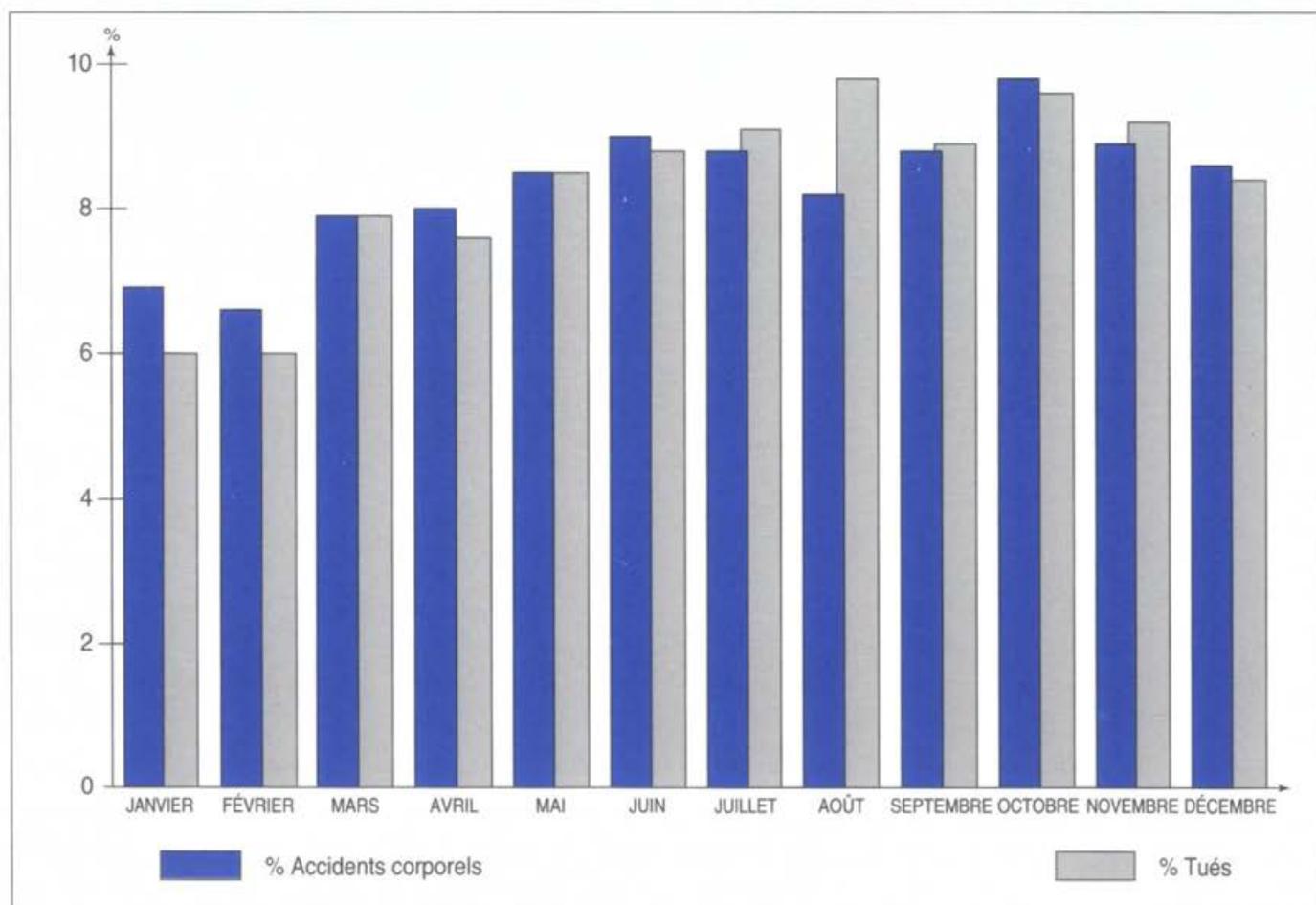
Évolution du nombre de tués selon le milieu



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 1997

MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	8 632	6,9	482	6,0
Février	8 299	6,6	483	6,0
Mars	9 916	7,9	634	7,9
Avril	10 049	8,0	610	7,6
Mai	10 680	8,5	680	8,5
Juin	11 259	9,0	703	8,8
Juillet	11 029	8,8	725	9,1
Août	10 259	8,2	785	9,8
Septembre	10 985	8,8	713	8,9
Octobre	12 232	9,8	765	9,6
Novembre	11 117	8,9	735	9,2
Décembre	10 745	8,6	674	8,4
Ensemble	125 202	100,0	7 989	100,0

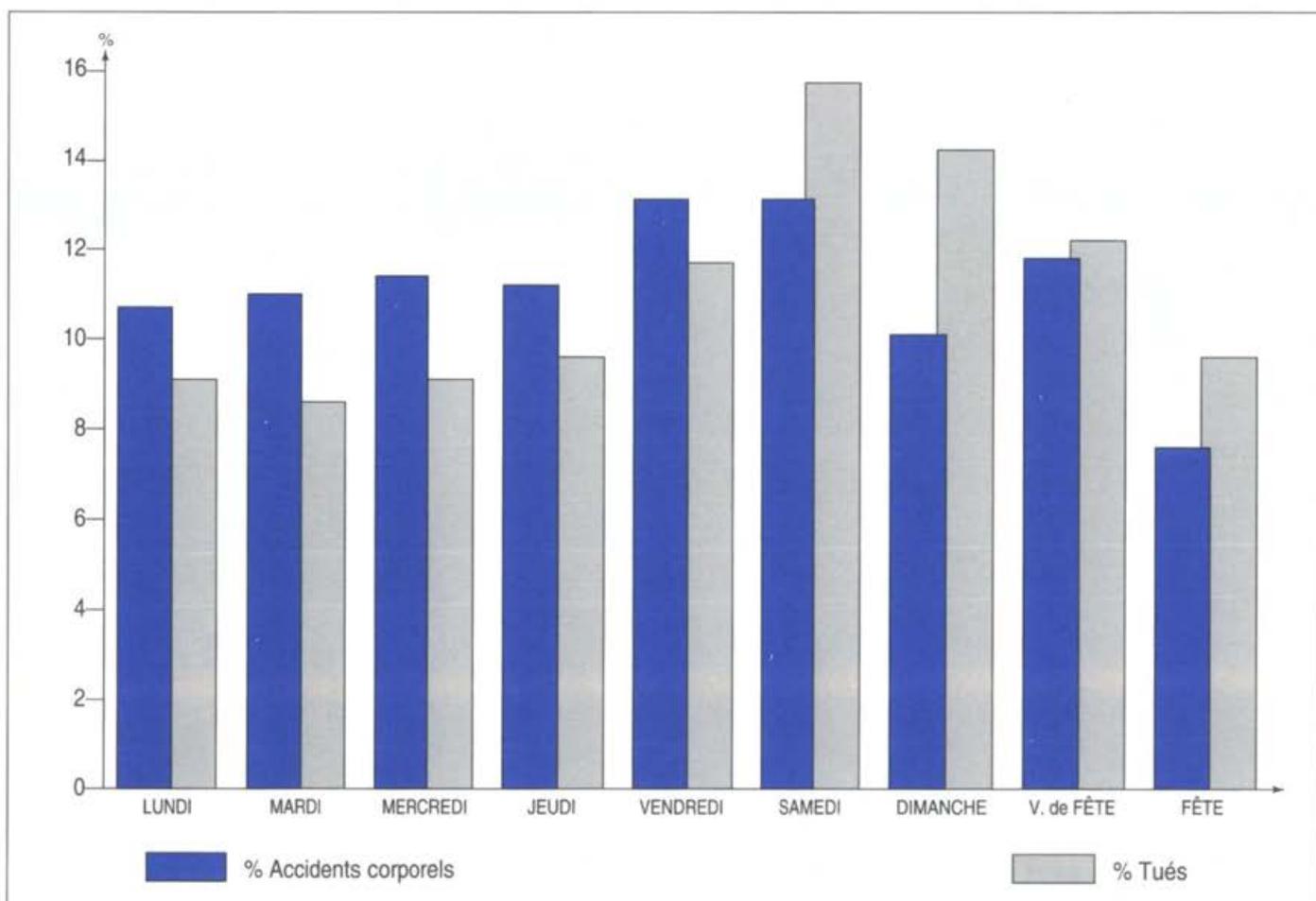


En 1997, c'est au cours du mois d'octobre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juin à

novembre que l'on trouve les valeurs les plus élevées. Le faible bilan du mois de janvier de cette année est essentiellement dû aux très mauvaises conditions climatiques.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1997

JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	48	15 445	322	10,7	844	18	9,1
Mardi	51	16 823	330	11,0	848	17	8,6
Mercredi	48	16 393	342	11,4	871	18	9,1
Jeudi	48	16 295	339	11,2	904	19	9,6
Vendredi	50	19 786	396	13,1	1 157	23	11,7
Samedi	49	19 336	395	13,1	1 522	31	15,7
Dimanche	49	14 831	303	10,1	1 367	28	14,2
Veille de fête	10	3 548	355	11,8	243	24	12,2
Fête	12	2 745	229	7,6	233	19	9,6
Ensemble	365	125 202	343	100,0	7 989	22	100,0



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

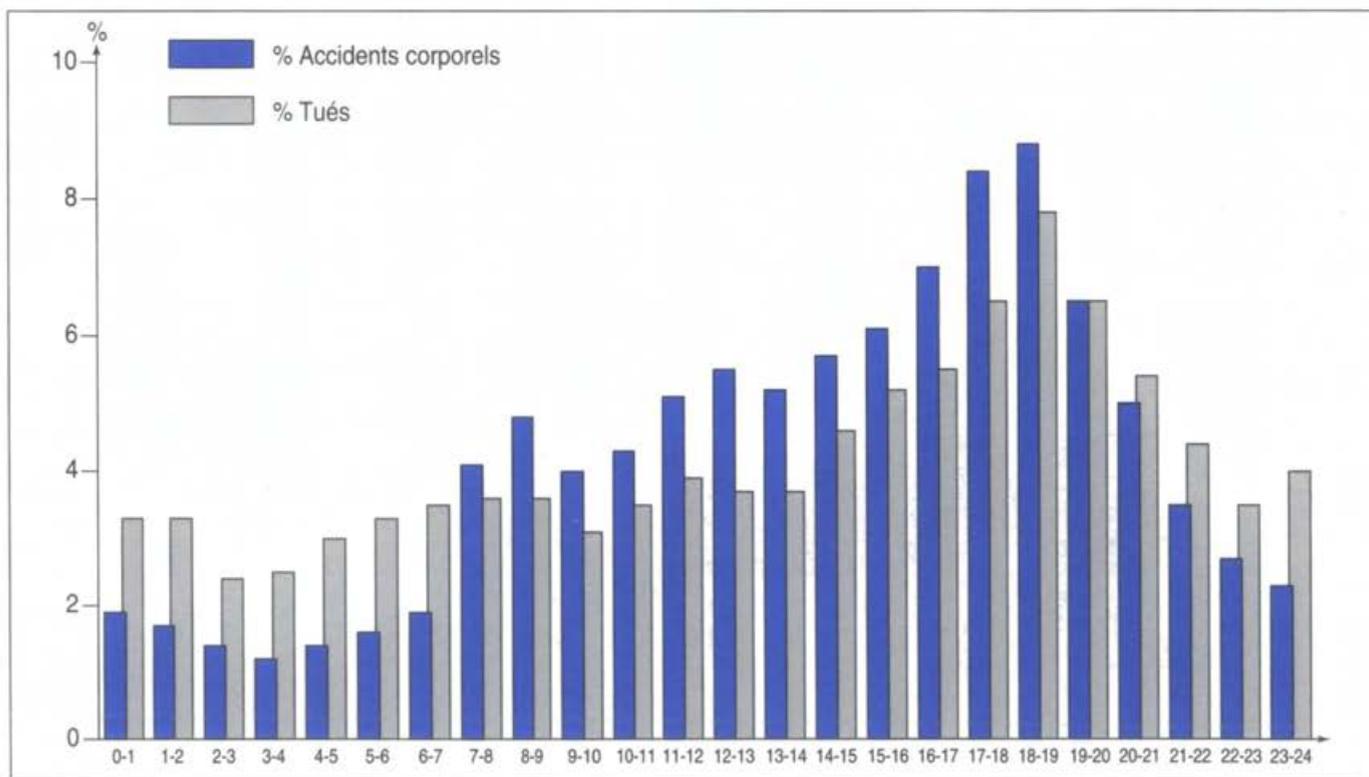
– les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;

– les dimanches, samedis et vendredis pour les tués.

Les veilles de fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON L'HEURE EN 1997

HEURES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0- 1 heure	2 357	1,9	262	3,3
1- 2 heures	2 167	1,7	261	3,3
2- 3 heures	1 750	1,4	192	2,4
3- 4 heures	1 467	1,2	203	2,5
4- 5 heures	1 710	1,4	239	3,0
5- 6 heures	2 017	1,6	264	3,3
6- 7 heures	2 433	1,9	280	3,5
7- 8 heures	5 159	4,1	289	3,6
8- 9 heures	5 975	4,8	288	3,6
9-10 heures	5 028	4,0	250	3,1
10-11 heures	5 395	4,3	280	3,5
11-12 heures	6 369	5,1	314	3,9
12-13 heures	6 909	5,5	296	3,7
13-14 heures	6 515	5,2	299	3,7
14-15 heures	7 145	5,7	365	4,6
15-16 heures	7 614	6,1	415	5,2
16-17 heures	8 720	7,0	436	5,5
17-18 heures	10 488	8,4	523	6,5
18-19 heures	10 977	8,8	626	7,8
19-20 heures	8 105	6,5	516	6,5
20-21 heures	6 212	5,0	434	5,4
21-22 heures	4 367	3,5	354	4,4
22-23 heures	3 433	2,7	283	3,5
23-24 heures	2 890	2,3	320	4,0
Ensemble	125 202	100,0	7 989	100,0



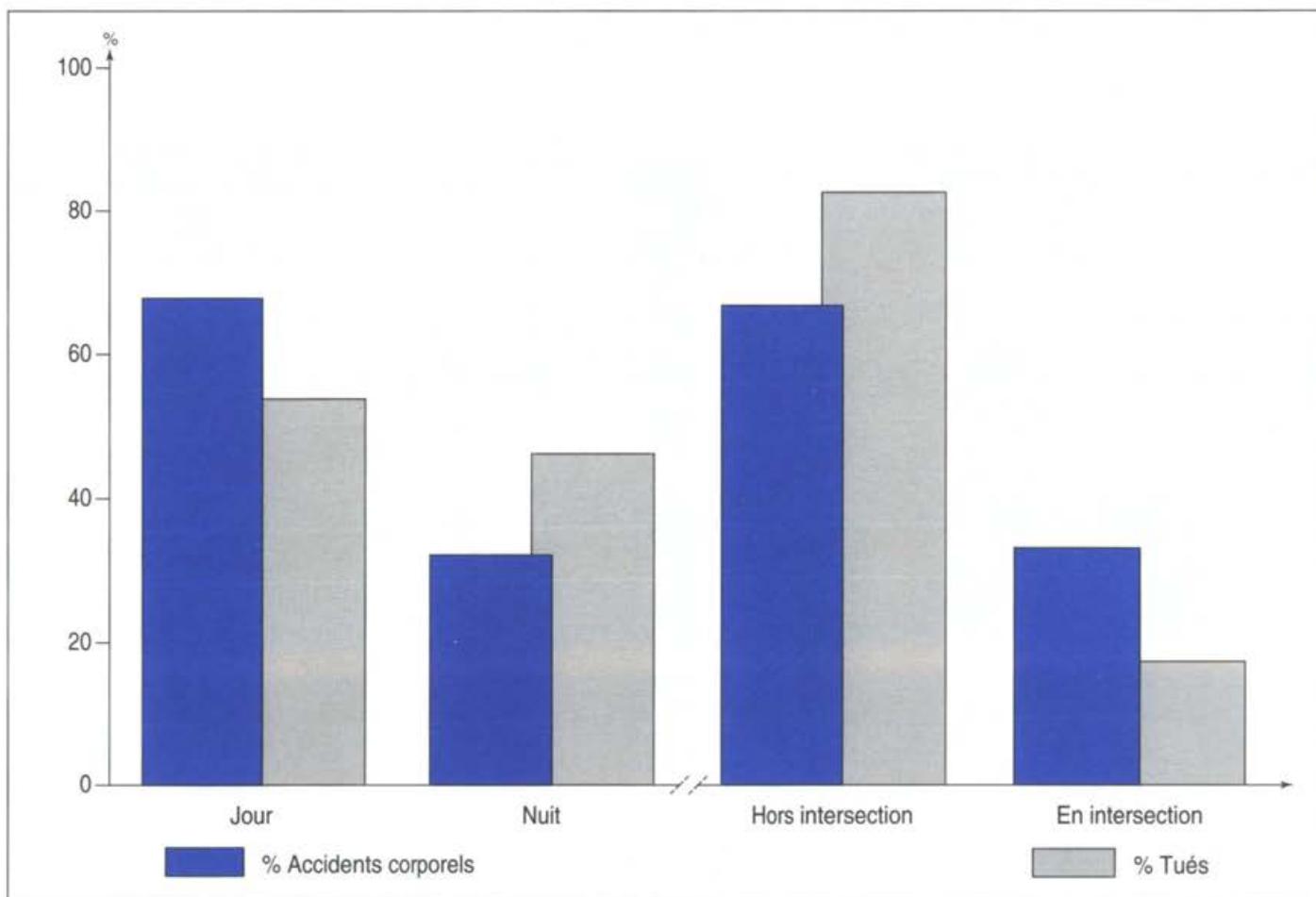
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 71 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (31 %) entre 16 h et 20 h.

Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (29 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 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 1997

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	84 856	67,8	4 302	53,8
Nuit	40 346	32,2	3 687	46,2
Ensemble	125 202	100,0	7 989	100,0

PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	83 683	66,8	6 598	82,6
En intersection	41 519	33,2	1 391	17,4
Ensemble	125 202	100,0	7 989	100,0

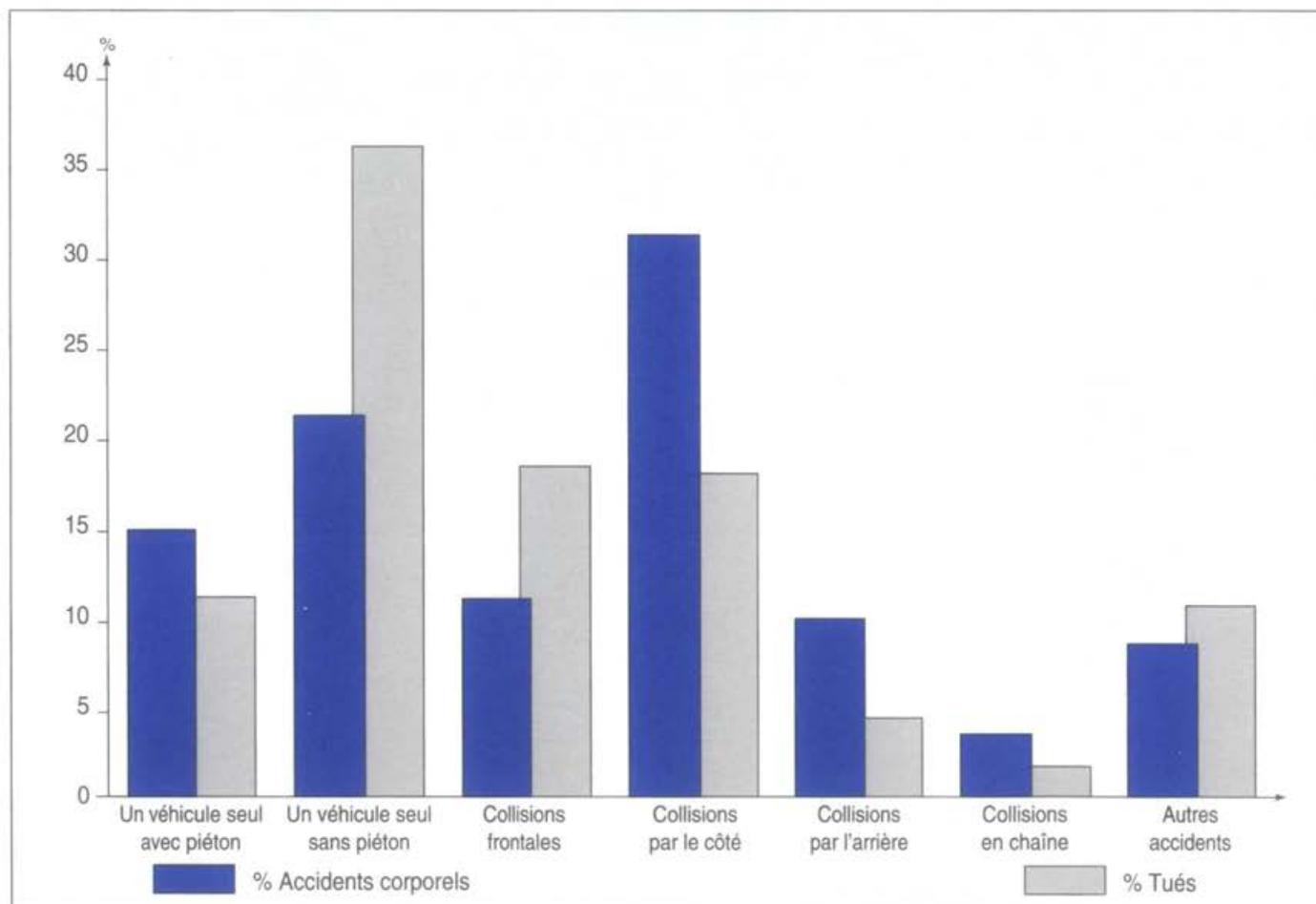


Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un

tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 17 % du nombre de tués, ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE TYPE D'ACCIDENT EN 1997

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	18 558	14,8	885	11,1
Un véhicule seul sans piéton	26 461	21,1	2 878	36,0
Deux véhicules et plus :				
– collision frontale	13 809	11,0	1 463	18,3
– collision par le côté	38 878	31,1	1 428	17,9
– collision par l'arrière	12 449	9,9	353	4,4
– collision en chaîne	4 426	3,5	135	1,7
– autres accidents	10 621	8,5	847	10,6
Ensemble	125 202	100,0	7 989	100,0

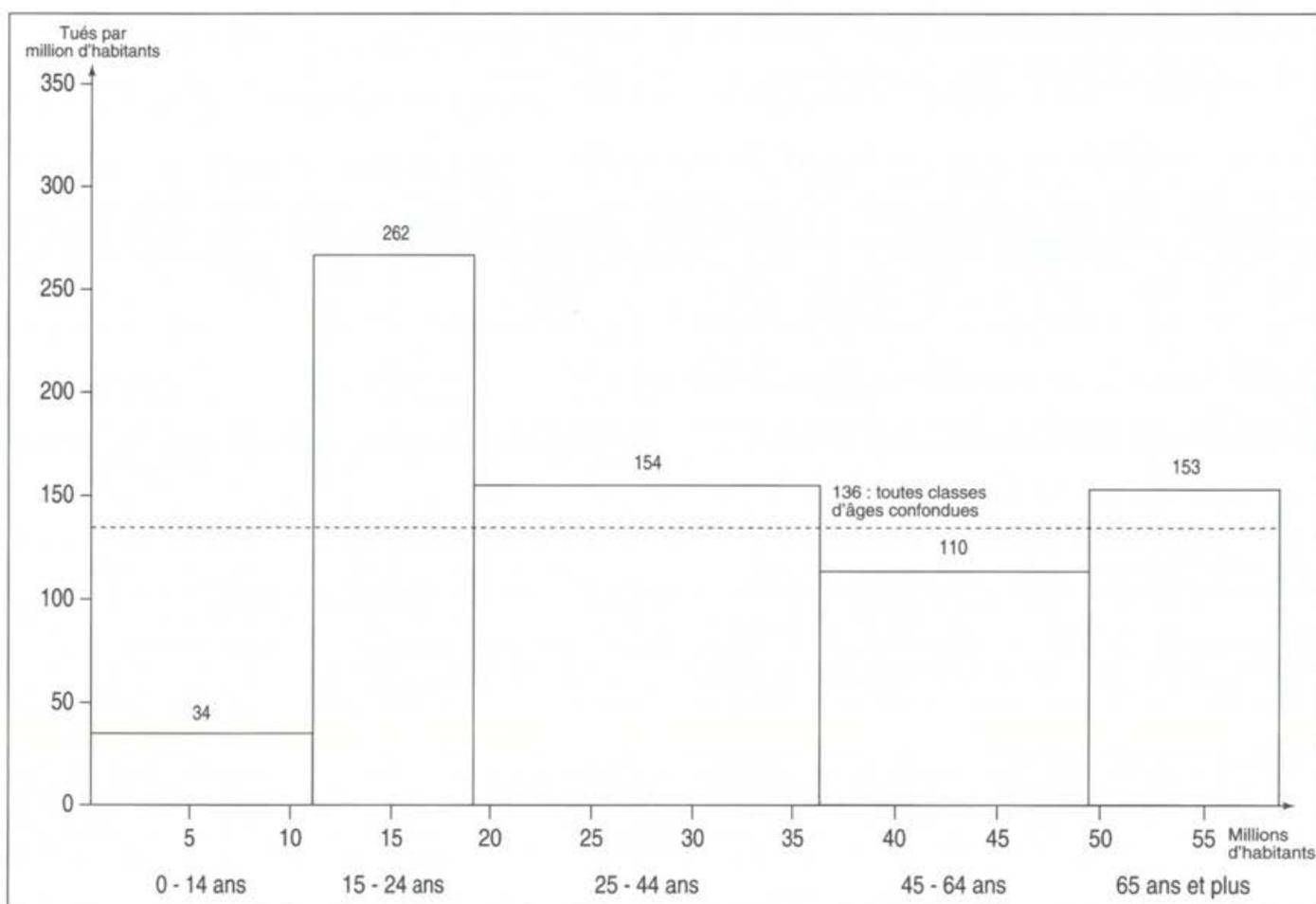


Près de deux accidents corporels sur trois sont la conséquence de la collision entre deux véhicules ou plus.
Un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul).

– 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 A LA POPULATION EN 1997

ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-1996)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	381	11 179 358	34
15 - 24 ans	2 061	7 852 725	262
25 - 44 ans	2 668	17 269 356	154
45 - 64 ans	1 461	13 248 744	110
65 ans et plus	1 407	9 172 388	153
Indéterminés	11	*	*
Ensemble	7 989	58 722 571	136



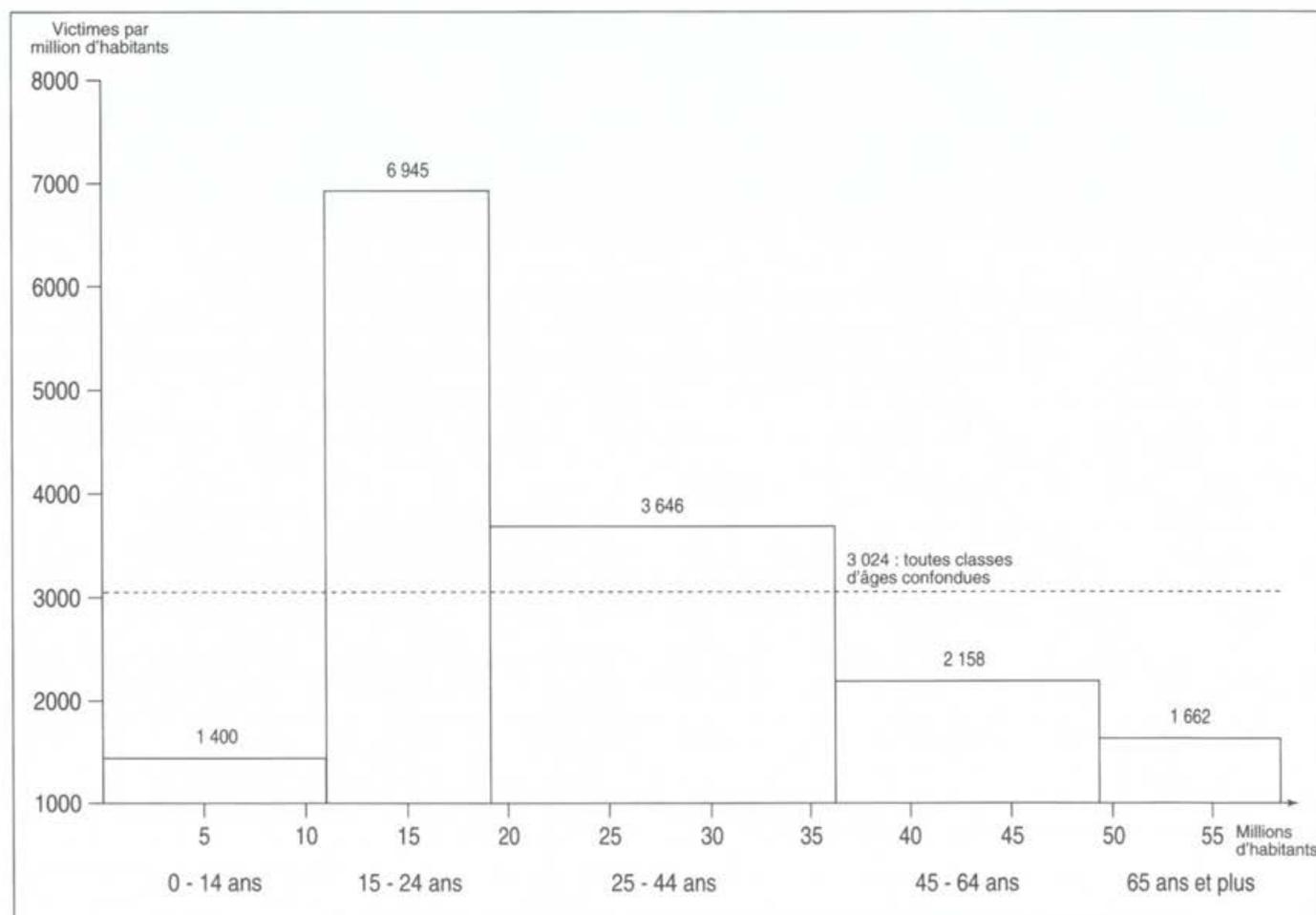
Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque près de deux fois plus fort que la moyenne,

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

TAUX DE VICTIMES SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1997

ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (au 1-1-1996)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	15 646	11 179 358	1 400
15 - 24 ans	54 535	7 852 725	6 945
25 - 44 ans	62 959	17 269 356	3 646
45 - 64 ans	28 591	13 248 744	2 158
65 ans et plus	15 245	9 172 388	1 662
Indéterminés	591	.	.
Ensemble	177 567	58 722 571	3 024

(1) Victimes = tués + blessés.



Par classes d'âge, 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 1997

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 1-1-1997)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	329	20 000 000 (3)	16 (3)
Cyclomoteurs	471	1 682 000	280
Motocyclettes	831	988 000	841
Voiturettes	39	84 000 (4)	464
Voitures de tourisme	5 069	25 500 000	199
Camionnettes	122	4 617 000	26
Poids lourds	110	556 000	198
Transports en commun	34	82 000	- (5)

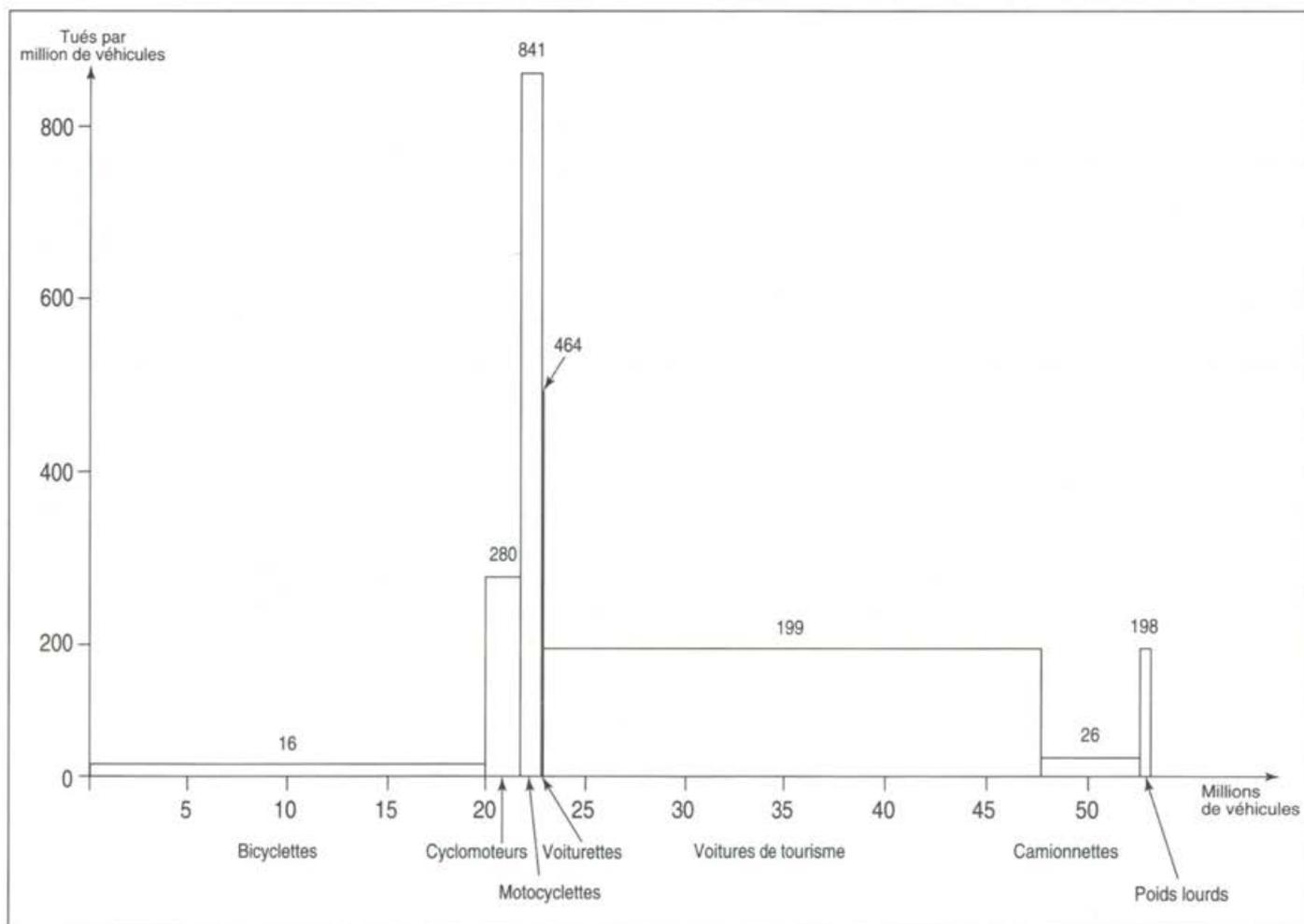
(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.

(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 1997 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,2) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 7,7).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1997

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1997)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	7 520	20 000 000 (3)	376 (3)
Cyclomoteurs	20 997	1 682 000	12 483
Motocyclettes	18 897	988 000	19 127
Voiturettes	332	84 000 (4)	3 952
Voitures de tourisme	103 328	25 500 000	4 052
Camionnettes	2 871	4 617 000	622
Poids lourds	1 831	556 000	3 293
Transports en commun	1 016	82 000	- (5)

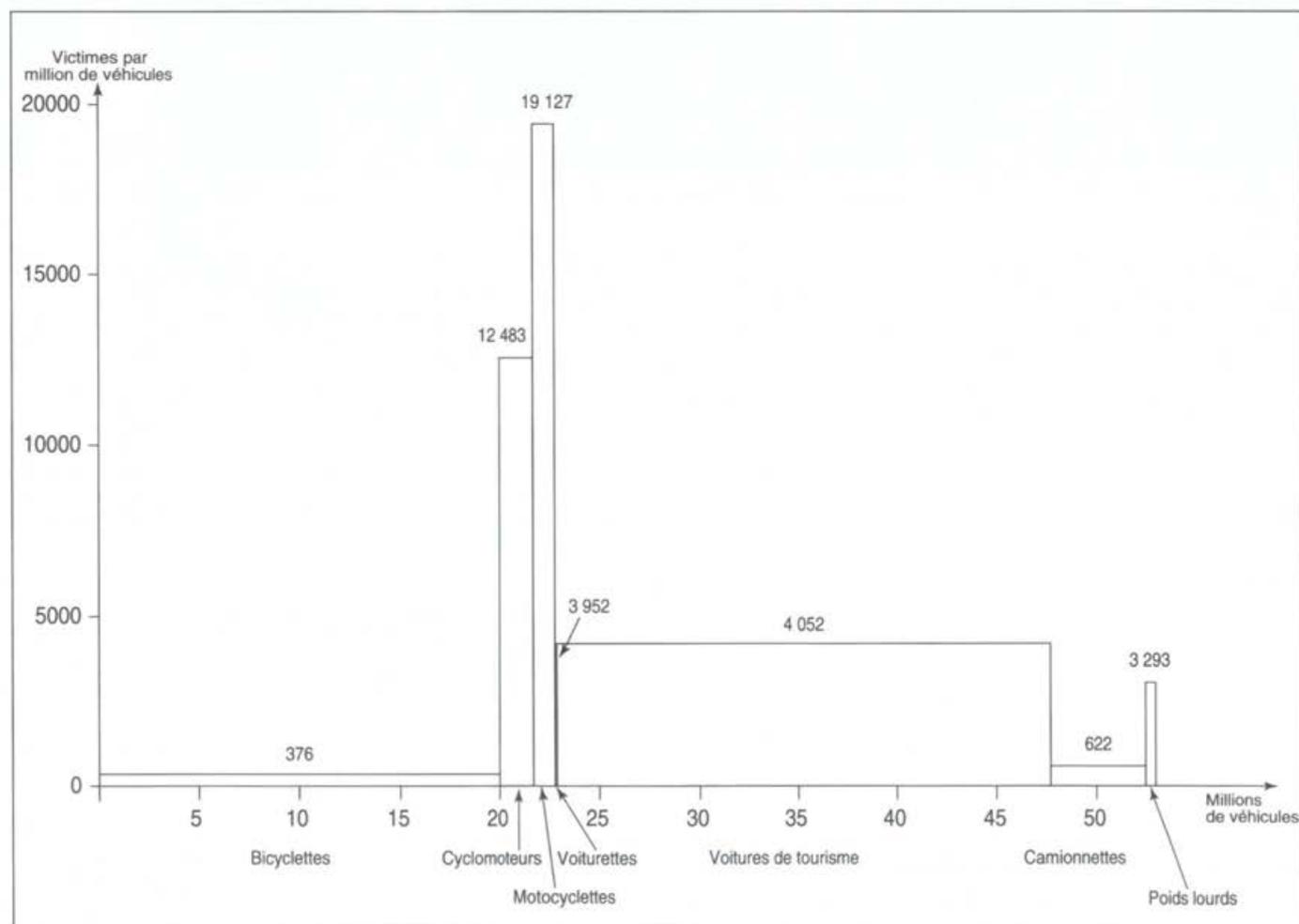
(1) Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules.

(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 1997 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 3,1) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,7). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 6,5).

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		1997	1996	1997	1996	1997	1996
Ain	506	288	1 050	1 141	112	117	1 500	1 597
Aisne	539	309	909	964	109	99	1 287	1 342
Allier	351	211	750	806	78	93	1 036	1 094
Alpes-de-Haute-Provence	140	70	347	408	34	50	545	604
Hautes-Alpes	120	63	248	245	26	27	392	380
Alpes-Maritimes	1 016	946	4 377	4 200	105	108	5 718	5 679
Ardèche	284	139	475	454	37	31	666	610
Ardennes	291	183	468	575	42	25	652	783
Ariège	136	60	292	261	31	38	431	380
Aube	293	173	672	806	54	51	934	1 058
Aude	307	165	581	551	84	84	891	805
Aveyron	266	116	377	471	54	52	552	719
Bouches-du-Rhône	1 804	1 730	6 813	6 656	273	245	9 115	8 954
Calvados	637	388	1 237	1 269	70	82	1 754	1 777
Cantal	154	56	237	226	23	26	327	329
Charente	341	159	564	532	70	88	821	756
Charente-Maritime	543	287	1 203	1 243	101	130	1 658	1 722
Cher	320	188	831	770	62	66	1 113	1 085
Corrèze	236	117	544	583	42	44	709	774
Corse-du-Sud	125	73	637	604	24	18	930	889
Haute-Corse	136	71	621	546	36	38	999	827
Côte-d'Or	509	326	1 128	1 191	96	111	1 524	1 613
Côtes-d'Armor	536	245	666	636	66	85	881	849
Creuse	126	30	192	178	16	22	288	256
Dordogne	389	165	853	886	69	87	1 220	1 228
Doubs	496	322	935	1 043	70	64	1 335	1 446
Drôme	428	281	1 070	1 101	96	82	1 542	1 572
Eure	539	284	1 081	1 087	134	129	1 593	1 526
Eure-et-Loir	412	251	968	959	95	116	1 387	1 348
Finistère	844	537	1 348	1 332	113	121	1 763	1 731
Gard	612	443	1 645	1 687	121	121	2 348	2 450
Haute-Garonne	1 004	773	2 302	2 248	137	105	3 037	2 929
Gers	172	60	334	366	43	53	450	519
Gironde	1 273	952	3 484	3 705	164	192	4 824	5 190
Hérault	873	678	1 626	1 791	157	170	2 279	2 586
Ille-et-Vilaine	845	515	1 517	1 513	109	103	2 011	2 010
Indre	234	129	306	318	45	52	427	475
Indre-et-Loire	549	389	1 400	1 300	82	86	1 972	1 809
Isère	1 075	795	1 846	1 830	160	109	2 678	2 713
Jura	253	112	439	458	70	68	617	719
Landes	319	159	829	887	111	113	1 137	1 198
Loir-et-Cher	313	168	705	748	71	89	1 010	1 058
Loire	749	593	1 352	1 351	86	101	1 914	1 898
Haute-Loire	207	104	364	410	53	44	541	600
Loire-Atlantique	1 097	817	2 026	1 965	158	182	2 625	2 573
Loiret	614	436	1 516	1 443	138	95	2 060	1 965
Lot	157	54	413	361	42	31	594	515
Lot-et-Garonne	303	184	725	702	67	79	1 011	994

(1) Actualisation au 1/1/1996 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

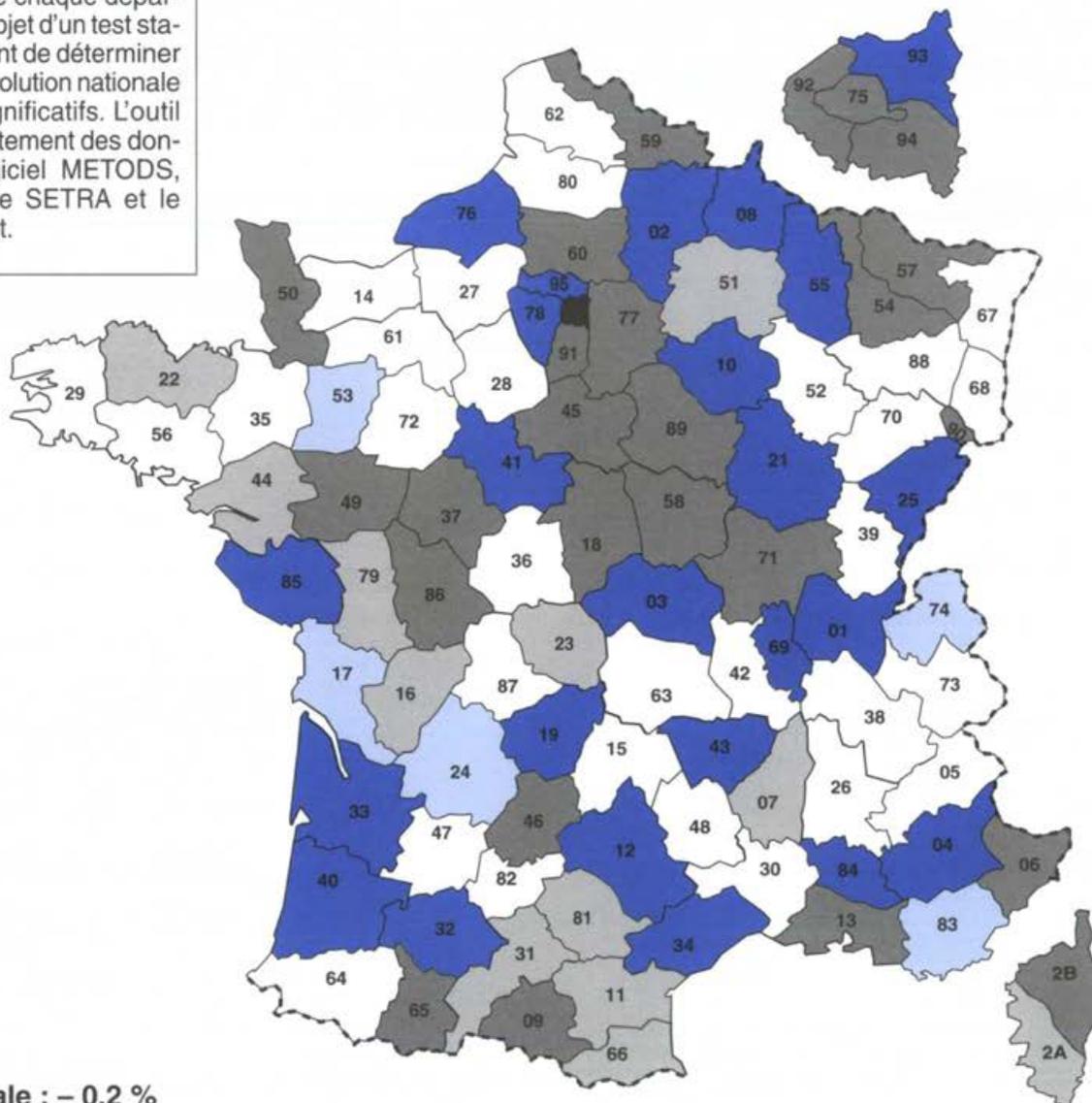
	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1997	1996	1997	1996	1997	1996
Lozère	73	24	171	183	8	8	269	257
Maine-et-Loire	725	436	1 041	987	99	74	1 418	1 398
Manche	485	226	979	922	82	63	1 380	1 331
Marne	568	385	994	958	103	100	1 399	1 361
Haute-Marne	199	98	349	347	37	26	502	478
Mayenne	283	134	327	350	39	43	469	494
Meurthe-et-Moselle	716	550	1 682	1 602	87	88	2 293	2 091
Meuse	194	88	427	491	26	46	573	651
Morbihan	636	327	758	744	89	98	1 026	1 004
Moselle	1 017	747	1 769	1 685	114	124	2 517	2 454
Nièvre	230	122	567	525	49	43	769	734
Nord	2 562	2 269	3 463	3 335	167	173	4 533	4 428
Oise	770	494	1 111	1 059	121	136	1 622	1 543
Orne	294	127	427	408	46	40	568	574
Pas-de-Calais	1 440	1 154	2 089	2 057	125	161	2 959	2 855
Puy-de-Dôme	602	394	1 580	1 606	75	79	2 067	2 211
Pyrénées-Atlantiques	594	414	1 187	1 183	77	84	1 519	1 563
Hautes-Pyrénées	223	131	674	629	40	28	941	881
Pyrénées-Orientales	380	289	564	541	58	52	781	752
Bas-Rhin	1 002	709	1 822	1 828	104	112	2 366	2 324
Haut-Rhin	700	518	1 161	1 193	82	78	1 522	1 540
Rhône	1 570	1 402	3 230	3 465	115	110	4 321	4 462
Haute-Saône	230	96	324	332	62	62	464	501
Saône-et-Loire	552	323	1 273	1 213	128	142	1 843	1 691
Sarthe	523	313	1 087	1 118	91	79	1 424	1 453
Savoie	369	240	584	609	67	51	850	881
Haute-Savoie	626	441	1 037	1 085	101	93	1 438	1 497
Paris	2 127	2 155	9 320	8 795	94	82	11 135	10 728
Seine-Maritime	1 242	920	2 698	2 872	140	136	3 615	3 854
Seine-et-Marne	1 194	932	2 451	2 362	162	183	3 484	3 505
Yvelines	1 378	1 263	2 441	2 572	110	119	3 305	3 457
Deux-Sèvres	347	169	509	482	77	60	699	685
Somme	554	320	1 364	1 390	94	94	1 957	1 944
Tarn	342	213	787	749	63	76	1 101	1 069
Tarn-et-Garonne	205	100	576	572	51	38	829	837
Var	879	744	2 517	2 596	150	140	3 429	3 498
Vaucluse	493	377	1 008	1 125	102	91	1 398	1 630
Vendée	529	257	832	911	114	96	1 132	1 265
Vienne	392	211	883	821	78	59	1 219	1 131
Haute-Vienne	356	223	948	940	59	60	1 289	1 303
Vosges	385	258	806	813	73	74	1 102	1 155
Yonne	333	147	687	636	83	95	1 017	898
Territoire-de-Belfort	137	108	226	181	6	7	301	254
Essonne	1 154	1 077	2 003	1 886	100	117	2 826	2 583
Hauts-de-Seine	1 410	1 408	2 834	2 611	37	40	3 421	3 079
Seine-Saint-Denis	1 407	1 415	3 119	3 363	53	60	3 849	4 146
Val-de-Marne	1 239	1 238	2 822	2 682	42	65	3 597	3 362
Val-d'Oise	1 118	1 043	1 391	1 785	73	73	1 942	2 391
Total France	58 258	42 625	125 202	125 406	7 989	8 080	169 578	170 117

(1) Actualisation au 1/1/1996 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 1997 PAR RAPPORT A 1996

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



Moyenne nationale : - 0,2 %

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

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

Aube (10), Aveyron (12), Val-d'Oise (95) sont les trois départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1997 est la plus marquée (baisse > 16 %).

Ariège (09), Haute-Corse (2B), Lot (46), Territoire-de-Belfort (90) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (> 10 %).

Parmi les 30 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale (écarts non significatifs), une diminution du nombre d'accidents corporels est observée pour 15 d'entre eux.

En 1997, sur 95 départements, il est enregistré une baisse du nombre d'accidents corporels pour 44 départements (contre 79 en 1996).

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 1997	867	94	490	754	1 244	10,84
	Année 1996	782	83	405	715	1 120	10,61
	Différence	+ 85	+ 11	- 85	+ 39	+ 124	+ 0,23
	Évolution	+10,9 %	NS	- 21,0 %	+ 5,5 %	+ 11,1 %	
Martinique	Année 1997	687	60	282	686	968	8,73
	Année 1996	629	40	276	709	985	6,36
	Différence	+ 58	- 20	+ 6	+ 23	- 17	+ 2,37
	Évolution	+ 9,2 %	NS	+ 2,2 %	- 3,2 %	- 1,7 %	
Guyane	Année 1997	728	40	151	830	981	5,49
	Année 1996	631	34	119	702	821	5,39
	Différence	+ 97	+ 8	+ 32	+ 128	+ 160	+ 0,10
	Évolution	+ 15,4 %	NS	+ 26,9 %	+ 18,2 %	+ 19,5 %	
Réunion	Année 1997	943	102	364	912	1 276	10,82
	Année 1996	1 016	87	379	1 021	1 400	8,56
	Différence	- 73	+ 15	- 15	- 109	- 124	+ 2,26
	Évolution	- 7,2 %	+ 17,2 %	- 4,0 %	- 10,7 %	- 8,9 %	

NS : non significatif.

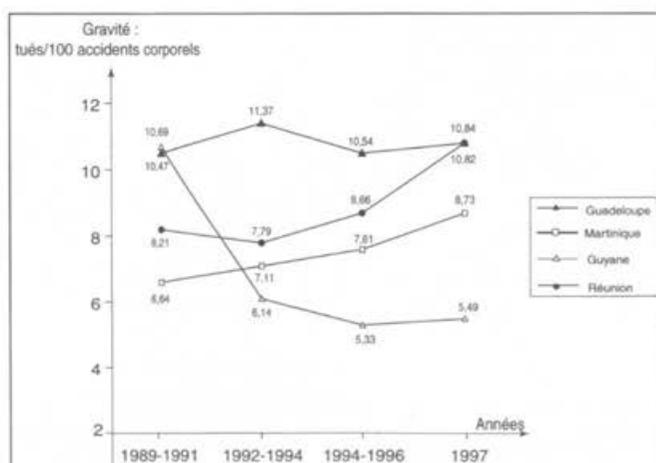
Source : Direction départementale de l'équipement.

Evolution du nombre d'accidents corporels

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

- défavorable pour la Guadeloupe (+ 10,9 %), la Martinique (+ 9,2 %) et la Guyane (+ 15,4 %). Les écarts à la moyenne nationale sont très significatifs ;

- favorable pour la Réunion (- 7,2 %). Les écarts à la moyenne nationale sont significatifs.



Analyse de la gravité

GRAVITÉ (tués/ 100 accidents corporels)	GRAVITÉ 1997	GRAVITÉ (moyenne 94-96)	GRAVITÉ (moyenne 92-94)	GRAVITÉ (moyenne 89-91)
Guadeloupe	10,84	10,54	11,37	10,47
Martinique	8,73	7,61	7,11	6,64
Guyane	5,49	5,33	6,14	10,69
Réunion	10,82	8,66	7,79	8,21

- Guadeloupe : sur la période 1993-1997, le résultat de l'année 1997 est, après celui de 1994 (10,98), le plus défavorable.

- Martinique : le résultat de l'année 1997 marque, par rapport à 1996, une forte augmentation de la gravité et représente depuis 1989 le deuxième plus mauvais résultat.

- Guyane : sur la période 1993-1997, le résultat de l'année 1997 est le plus mauvais enregistré.

- Réunion : la gravité n'a jamais été aussi élevée depuis 1989.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1997	1996	1997	1996	1997	1996
Nord - Pas-de-Calais	4 002	3 424	5 552	5 392	292	334	7 492	7 283
Picardie	1 863	1 123	3 384	3 413	324	329	4 866	4 829
Ile-de-France	11 027	10 531	26 381	26 056	671	739	33 559	33 251
Centre	2 443	1 560	5 726	5 538	493	504	7 969	7 740
Haute-Normandie	1 781	1 204	3 779	3 959	274	265	5 208	5 380
Basse-Normandie	1 416	741	2 643	2 599	198	185	3 702	3 682
Bretagne	2 861	1 624	4 289	4 225	377	407	5 681	5 594
Pays-de-la-Loire	3 156	1 956	5 313	5 331	501	474	7 068	7 183
Poitou-Charentes	1 623	826	3 159	3 078	326	337	4 397	4 294
Limousin	718	370	1 684	1 701	117	126	2 286	2 333
Aquitaine	2 877	1 874	7 078	7 363	488	555	9 711	10 173
Midi-Pyrénées	2 506	1 508	5 755	5 657	461	421	7 935	7 849
Champagne-Ardenne	1 352	838	2 483	2 686	236	202	3 487	3 680
Lorraine	2 312	1 643	4 684	4 591	300	332	6 485	6 351
Alsace	1 702	1 228	2 983	3 021	186	190	3 888	3 864
Franche-Comté	1 116	639	1 924	2 014	208	201	2 717	2 920
Bourgogne	1 624	918	3 655	3 565	356	391	5 153	4 936
Auvergne	1 315	766	2 931	3 048	229	242	3 971	4 234
Rhône-Alpes	5 608	4 180	10 644	11 036	774	694	14 909	15 230
Languedoc-Roussillon	2 244	1 600	4 587	4 753	428	435	6 568	6 850
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	4 452	3 930	15 310	15 230	690	661	20 597	20 745
Corse	261	145	1 258	1 150	60	56	1 929	1 716
Total France	58 258	42 625	125 202	125 406	7 989	8 080	169 578	170 117

(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

Bourgogne, Centre, Corse, Ile-de-France, Lorraine, Nord-Pas-de-Calais, Poitou-Charentes sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole.

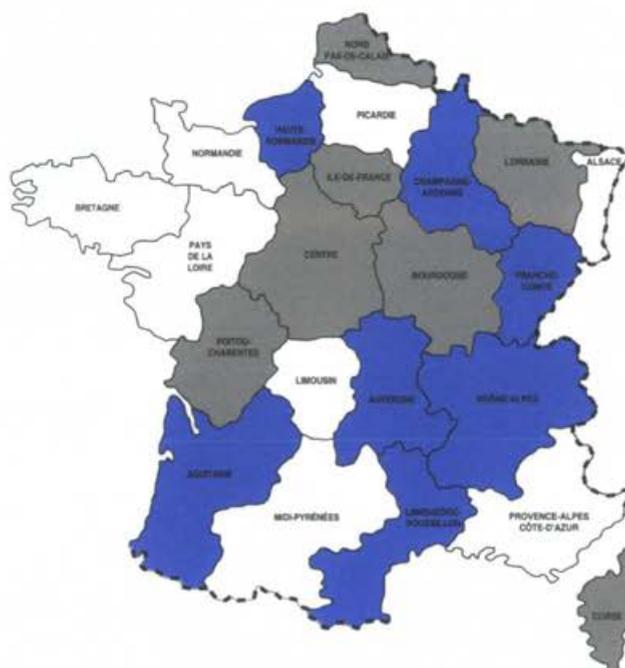
Aquitaine, Auvergne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes sont les régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la Métropole.

En 1997, 11 régions sur 22 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels contre 21 sur 22 en 1996.

Moyenne nationale : - 0,2 %

Evolution rapportée à l'évolution nationale :

- Significativement favorable
- Peu ou non significative
- Significativement défavorable



COMPARAISONS INTERNATIONALES

Remarque préalable

Les pays membres de l'Union européenne offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques et socio-économiques (conditions climatologiques et géographiques, composition du parc routier, organisation du trafic, présence de trafic international et touristique, densité et qualité du réseau routier, qualité de l'aménagement du

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

RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1997

Remarques

La définition du tué varie suivant les pays : la plupart des pays de l'Union européenne adopte la définition du 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 1997/1996 de chaque pays.

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 1997/1996 (en %)	Nombre	Évolution 1997/1996 (en %)	Nombre	Évolution 1997/1996 (en %)
Allemagne	9	285 400	+ 3	6 239	- 3	374 595	+ 3
Autriche	10	30 937	+ 5	909	+ 8	40 300	+ 5
Belgique	4	13 206	- 10	306	- 26	18 336	- 9
Danemark	10	6 717	+ 3	395	- 10	7 984	+ 3
Espagne	8	56 145	+ 1	3 744	+ 6	82 269	+ 2
Finlande	10	5 797	- 1	349	+ 9	7 423	- 1
France	12	125 202	0	7 989	- 1	169 578	0
Grèce	8	16 598	+ 6	1 487	+ 10	23 631	+ 12
Irlande	5	3 001	- 2	184	+ 16	4 022	- 3
Italie	5	68 423	- 3	2 146	- 7	97 039	- 5
Luxembourg	10	791	- 5	45	- 25	1 058	+ 2
Pays-Bas	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Portugal	10	41 553	+ 3	2 103	- 6	55 431	+ 2
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Suède ⁽¹⁾	10	12 268	+ 13	401	+ 3	16 576	+ 13
Ensemble Union Européenne			+ 1		- 1		+ 1

ND : non disponible.

(1) La Suède a modifié sa collecte de données depuis avril 1997.

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union européenne/ Direction générale des transports (DG VII B du 19/12/1997) sauf pour la France, origine ONISR.

Synthèse des résultats

Si on se limite aux nations dont les statistiques couvrent les huit premiers mois, on constate que l'amélioration, sensible en 1996 par rapport à 1995, s'est ralentie : dans

environ un pays sur deux les indicateurs sont à la hausse. En particulier, la dégradation de la sécurité routière en Grèce continue d'être un sujet de préoccupation.

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

Pays de l'Union européenne	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*	1996*
Allemagne**	146	130	134	128	126	117	133	123	119	116	106
Autriche	-	-	-	-	194	210	196	180	164	150	127
Belgique	198	195	198	201	199	186	167	165	169	128	124
Danemark	141	136	139	130	123	117	113	108	109	113	101
Espagne	181	196	211	239	230	223	200	163	142	147	140
Finlande	-	-	-	-	129	126	119	95	92	87	79
France***	217	194	206	205	198	183	172	166	155	153	146
Grèce	163	169	196	191	194	195	194	219	202	211	ND
Irlande	109	ND	131	ND	139	126	118	122	116	122	123
Italie	132	ND	129	119	ND	136	130	124	115	122	ND
Luxembourg	215	184	223	178	185	208	188	195	190	167	174
Pays-Bas	105	101	92	98	92	86	82	82	85	86	78
Portugal	267	304	335	317	ND	357	334	291	265	276	276
Royaume-Uni	99	94	92	94	92	81	75	68	66	62	64
Suède	-	-	-	-	94	86	87	72	67	65	53

ND : non disponible.

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

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

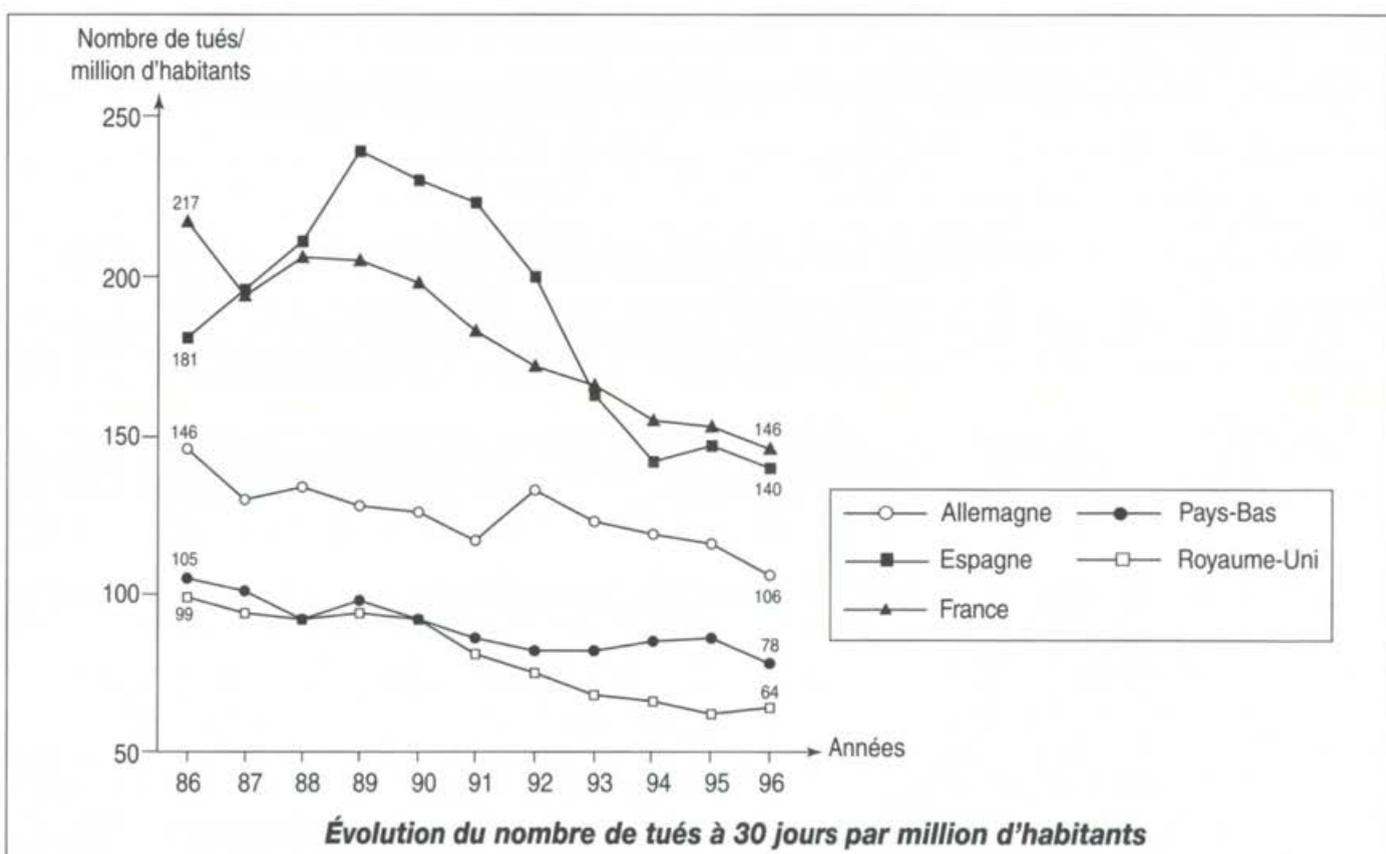
*** Depuis 1993, le coefficient de correction pour passer au tué à 30 jours est 1,057.

Sources : CEMT, DG VII

Sur onze ans, la plupart des États membres de l'Union européenne progresse, sauf le Portugal et l'Irlande, avec des amplitudes différentes.

Le Portugal semble se stabiliser, tandis que l'Espagne poursuit une évolution très favorable de cet indicateur depuis 1990.

Il convient également de noter que l'Allemagne dépasse, à partir de 1995, le meilleur niveau (116) qu'avait atteint la seule République fédérale d'Allemagne en 1991 (117).



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

Pays de l'Union européenne	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*	1996*
Allemagne**	309	266	265	250	239	222	250	282	269	222	200
Autriche	-	-	-	-	469	467	446	393	354	286	235
Belgique	521	495	490	480	460	422	373	366	370	ND	ND
Danemark	393	371	376	353	332	317	308	286	288	303	260
Espagne	612	622	635	672	624	567	486	386	328	316	291
Finlande	-	-	-	-	290	284	269	223	213	205	185
France***	482	410	424	413	394	369	341	325	306	296	280
Grèce	810	798	764	816	771	694	689	ND	702	689	ND
Irlande	465	532	520	ND	496	446	418	418	384	401	390
Italie	311	270	285	255	ND	246	239	222	188	198	ND
Luxembourg	446	370	433	345	348	379	346	329	307	294	286
Pays-Bas	282	264	236	246	223	207	199	195	198	203	180
Portugal	1 083	1 168	1 163	1 008	ND	916	779	629	540	630	593
Royaume-Uni	272	255	217	219	207	187	175	154	148	146	145
Suède	-	-	-	-	197	189	194	163	151	147	119

ND : non disponible.

Sources : CEMT, DG VII

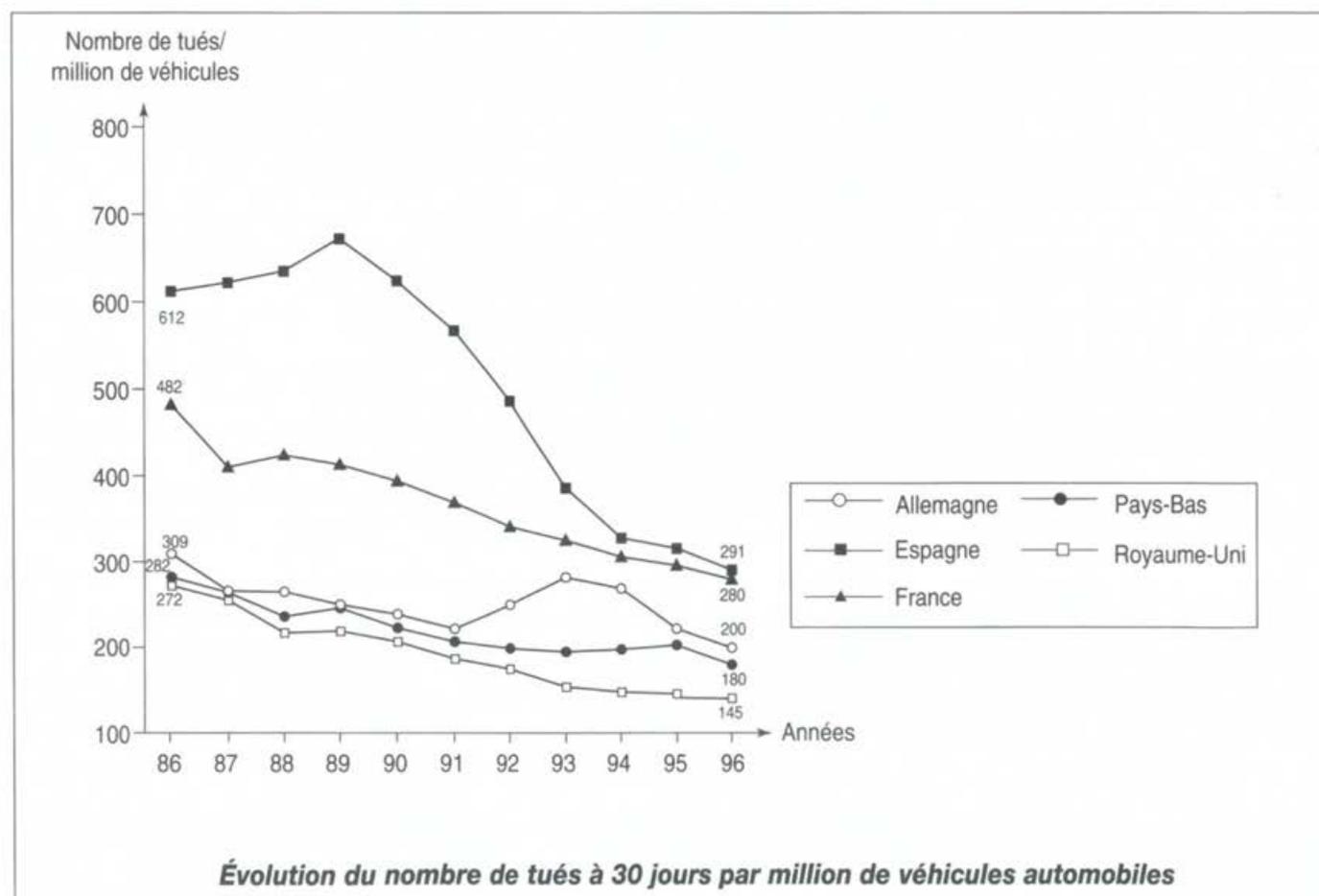
* Données susceptibles de légères variations en attente des chiffres officiels de la CEMT.

** 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 d'autant

plus faible que les indices sont bas, sauf pour la Suède qui parvient à progresser encore de façon remarquable.



COMPARAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT EN 1996

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 1996.

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	83	15	102
Nombre de tués (4)	1	56	8	65
Nombre de blessés	34	78	13	125

Source : IGACEM - Bureau Enquêtes - Accidents

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

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

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

(4) Décédés dans les trois jours.

Indicateurs d'activité

Le parc global (source bureau Véritas) représentait 12 113 aéronefs répartis en :

- 8 318 avions (dont 641 pour le transport public),
- 838 hélicoptères,
- 2 193 planeurs,
- 749 ballons libres
- 15 autres.

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

- 96,7 milliards de passagers-kilomètres transportés.
- 11,9 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	367
Accidents de train	79
dont : - collisions	56
- déraillements	23
Accidents de car	0
Accidents individuels (1)	149
Autres accidents (2)	139
Nombre de tués (3)	80
Agents en service (4) (5)	4
Voyageurs (5)	14
dont voyageurs par accident de train (5)	2
Autres personnes (6)	62
Nombre de blessés graves (7)	81
Agents en service (4) (5)	5
Voyageurs (5)	29
dont voyageurs par accident de train (5)	1
Autres personnes (6)	47

Accidents de passage à niveau (8)

Nombre d'accidents	193
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
- gardés	0
- avec signalisation automatique	131
- non gardés (sans barrière ni signalisation)	35
Accidents de piétons	27
Nombre de tués (9)	56
Nombre de blessés graves (9)	21

Source : SNCF. Direction financière. Délégation chargée du contrôle de gestion, pôle « autres informations de gestion », ex « 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 trois jours.

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

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

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules à moteur de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des administrations étrangères, représentait en 1995 : 643,1 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 59,8 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 50,5 milliards de tonnes-kilomètres de fret (51,5 en 1990).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le bilan des accidents corporels était en 1996 le suivant :

- 125 406 accidents corporels ;
- 8 080 tués à 6 jours, dont 5 240 usagers de VL ;
- 170 117 blessés.

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues (à l'exception des bicyclettes) représentait 33 millions de véhicules dont 25,5 millions de voitures particulières.

Le nombre de voyageurs x kilomètres en véhicule particulier s'élevait en 1996 à 674 milliards.

COMPARAISON ENTRE

CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un **niveau de risque pour l'utilisateur** 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.

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 1992 à 1996, l'avion est 1,4 fois plus sûr que le train ou 27 fois plus que l'automobile.

Evaluation du risque encouru par l'utilisateur hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour 1 milliard de passagers x km
	1992	1993	1994	1995	1996	Moy.	1992	1993	1994	1995	1996	Moy.	
Transports aériens	88	0	11	30	1	26,0	69,3	72,5	83,5	78,7	96,7	80,1	0,32
Transports ferroviaires	39	37	20	22	14	26,4	63	58,5	59	55,5	59,8	59,2	0,45
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 725	5 835	5 423	5 389	5 240	5 522	617,7	629,7	651,2	664	674	647,3	8,53

5

**ENSEMBLE
DES ACCIDENTS
MATÉRIELS ET CORPORELS**

ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1975 A 1996

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 1975 A 1996

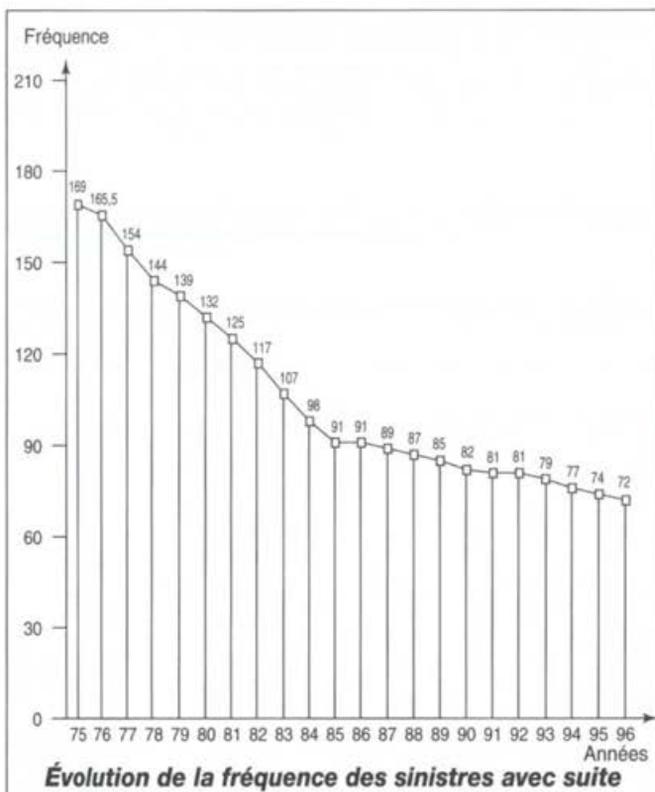
RESPONSABILITÉ CIVILE

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	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Fréquences	169	165,5	154	144	139	132	125	117	107	98	91
Années	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Fréquences	91	89	87	85	82	81	81	79	77	74	72

La fréquence a diminué très fortement et très régulièrement entre 1975 et 1985, puis beaucoup plus faiblement de 1986 à 1996. 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 2,3) que celle du nombre d'accidents corporels sur la même période (divisée par 2,1), 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

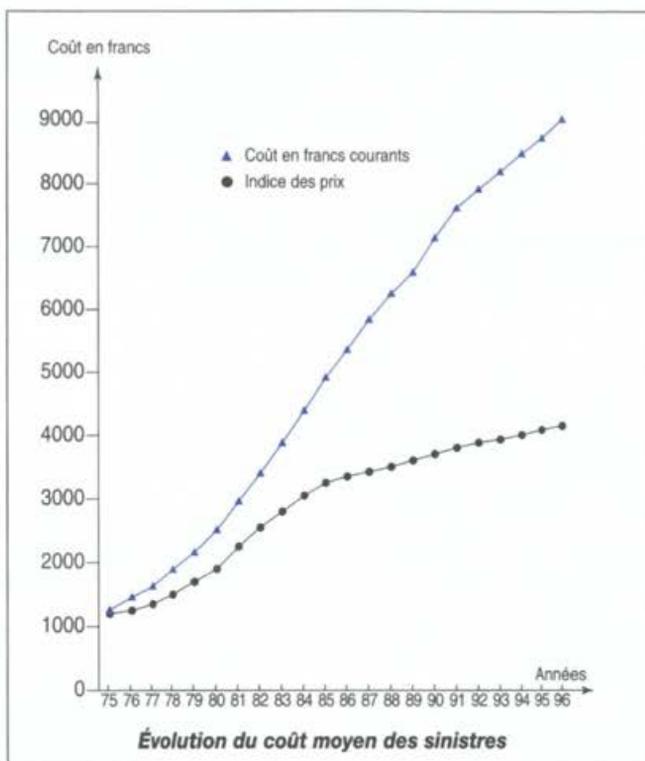
SINISTRES MATÉRIELS AVEC SUITE DE

1975 A 1996 RESPONSABILITÉ CIVILE

Cette statistique, établie par la Statistique commune automobile, porte sur l'ensemble des véhicules.

Années	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Coût	1250	1450	1620	1880	2150	2500	2950	3390	3870	4380	4900
Années	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Coût	5340	5820	6230	6570	7130	7600	7900	8180	8470	8720	9 020

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 1996

En 1996, 4 200 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents à $4\,200\,000 / 1,72 = 2\,440\,000$. 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 1996, les entreprises d'assurances ont payé ou provisionné 68 milliards de francs, 51,3 milliards pour les sinistres matériels (+ 2,4 % par rapport à 1995) et 16,7 milliards pour les sinistres corporels (+ 0,6 % par rapport à 1995).

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
1996	1 700 265	11 288 000	6 639	6 400

IDA (INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ)

SUR LA PÉRIODE 1987-1996

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 1996

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

Dommmages matériels réparations

Main-d'œuvre	15,1
Pièces détachées	22,5
Pertes totales	11,8
Total des dommages matériels	49,4
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	4,7

Dommmages corporels

Frais médicaux et pharmaceutiques, et hospitalisation	14,2
Incapacité temporaire	5,6
Capitaux constitutifs	14,0
Præmium doloris	5,5
Præjudice esthétique	1,1
Præjudice moral	4,9
Autres	3,8
Total des dommages corporels	46,1

Frais*

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

TOTAL GÉNÉRAL 100

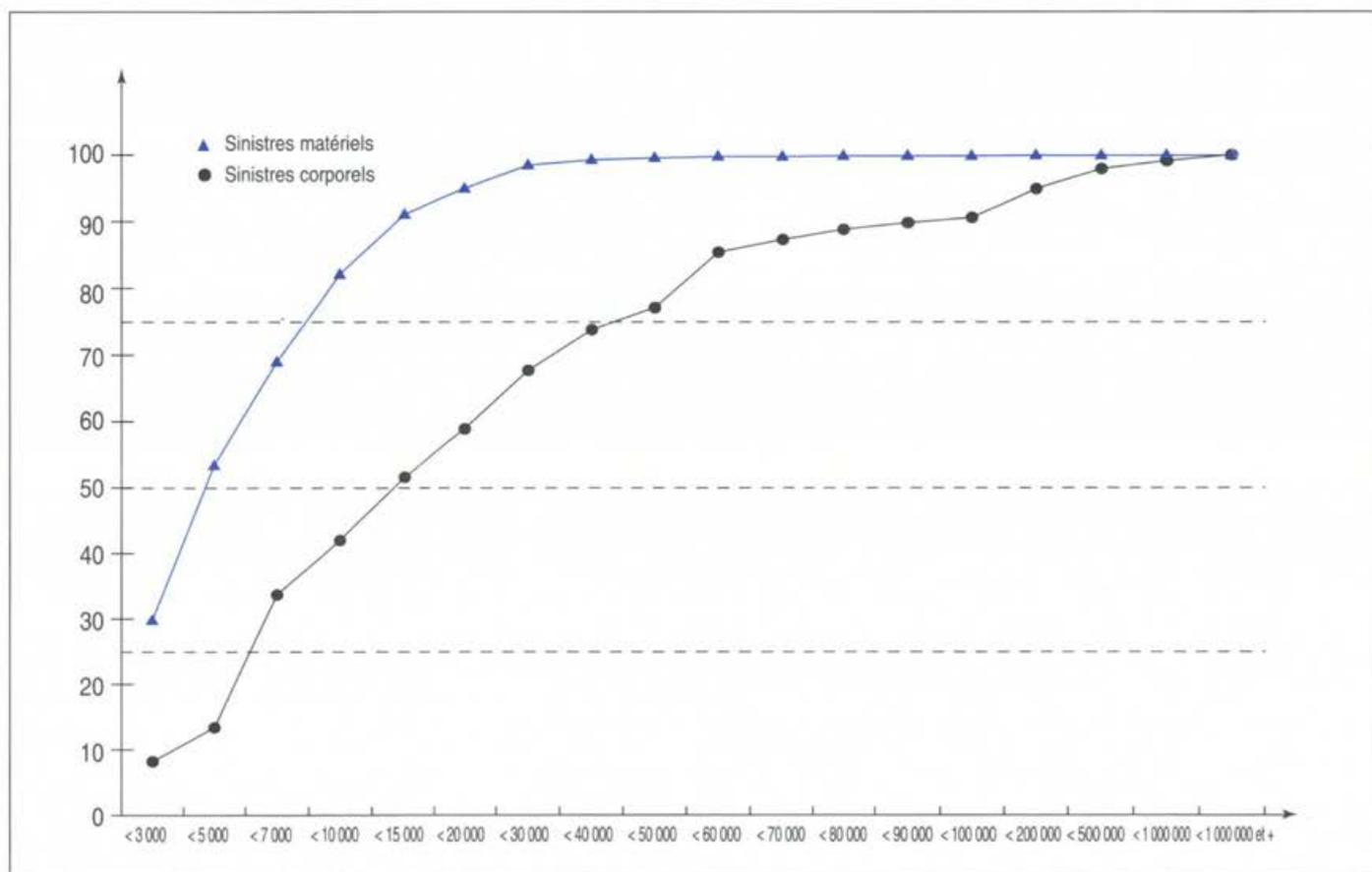
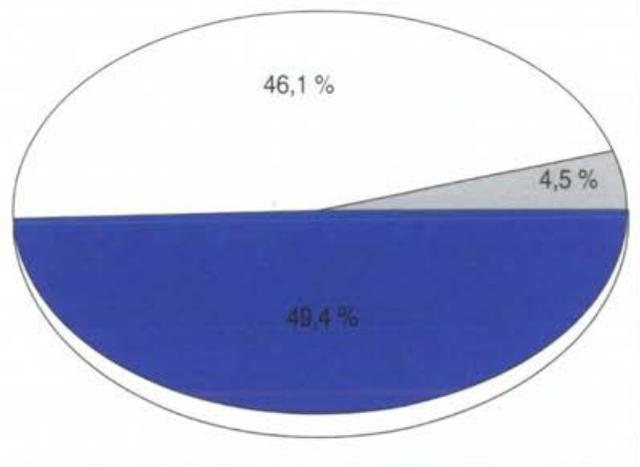
*Les frais de gestion sont exclus

Globalement sur 100 francs de sinistres payés :

- 46,1 concernent les dommages corporels,
- 49,4 les dommages matériels,
- 4,5 les frais divers.

- Dommages matériels
- Dommages corporels
- Frais

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



Répartition des sinistres matériels et corporels avec suite par tranches de coût

Distribution des sinistres de responsabilité civile survenus en 1993 vus fin 1995

TRANCHES DE COÛT (en francs)	SINISTRES MATÉRIELS		SINISTRES CORPORELS	
	Nombre % cumulés	Montant % cumulés	Nombre % cumulés	Montant % cumulés
Moins de 1 500	9,7	1,4		
Moins de 2 000	16,0	3,0		
Moins de 2 500	22,7	5,2		
Moins de 3 000	29,8	8,1	8,2	0,2
Moins de 3 500	36,5	11,3		
Moins de 4 000	42,6	14,6		
Moins de 4 500	48,3	18,2		
Moins de 5 000	53,4	21,7	13,4	0,5
Moins de 6 000	62,2	28,8		
Moins de 7 000	69,0	35,2	33,7	2,4
Moins de 8 000	74,5	41,2		
Moins de 9 000	78,8	46,5		
Moins de 10 000	82,1	51,0	42,0	3,4
Moins de 15 000	91,1	67,0	51,6	5,2
Moins de 20 000	95,0	77,0	58,9	7,1
Moins de 25 000	97,2	84,1		
Moins de 30 000	98,5	89,1	67,7	10,3
Moins de 35 000	99,0	91,7		
Moins de 40 000	99,3	93,4	73,8	13,5
Moins de 45 000	99,5	94,7		
Moins de 50 000	99,6	95,7	77,1	15,9
Moins de 60 000	99,8	96,9	85,4	22,4
Moins de 70 000	99,8	97,7	87,3	24,1
Moins de 80 000	99,9	98,1	88,8	25,9
Moins de 90 000	99,9	98,4	89,8	27,2
Moins de 100 000	99,9	98,6	90,6	28,4
Moins de 200 000	100,0	100,0	94,9	37,4
Moins de 500 000	100,0	100,0	97,9	51,6
Moins de 1 000 000	100,0	100,0	99,1	63,9
Moins de 1 000 000 et plus	100,0	100,0	100,00	100,00

Un peu plus d'un sinistre matériel sur deux a un coût inférieur à 5 000 F, et représente 21,7 % des sommes versées. Trois sinistres corporels sur quatre ont un coût inférieur à 50 000 F ; ils représentent globalement 16 %

des sommes versées. En outre, moins de 1 % des sinistres corporels ont un coût supérieur à 1 million de francs, mais ils représentent 36 % des montants.

6

ÉVALUATIONS

LE PERMIS A POINTS EN 1997

1. Le rythme de retrait en 1997 est légèrement supérieur à celui de 1996

En 1997, 1 046 764 conducteurs ont été concernés par des retraits de points, soit à peine 3 % de plus qu'en 1996. Il semble que le système a désormais atteint son rythme de fonctionnement optimal compte tenu de l'organisation actuelle. C'est en moyenne 87 000 conducteurs qui sont sanctionnés par des retraits de points chaque mois. Le nombre moyen de points retirés à chaque conducteur est de 3.

Sur les 4 047 602 conducteurs ayant perdu des points depuis juillet 1992, 1 156 381 ont recouvert leur capital initial depuis juillet 1995, c'est-à-dire plus de 95 % de ceux qui avaient perdu des points entre juillet 1992 et décembre 1994. Par conséquent, les conducteurs « misent » sur les trois ans sans commettre d'infractions

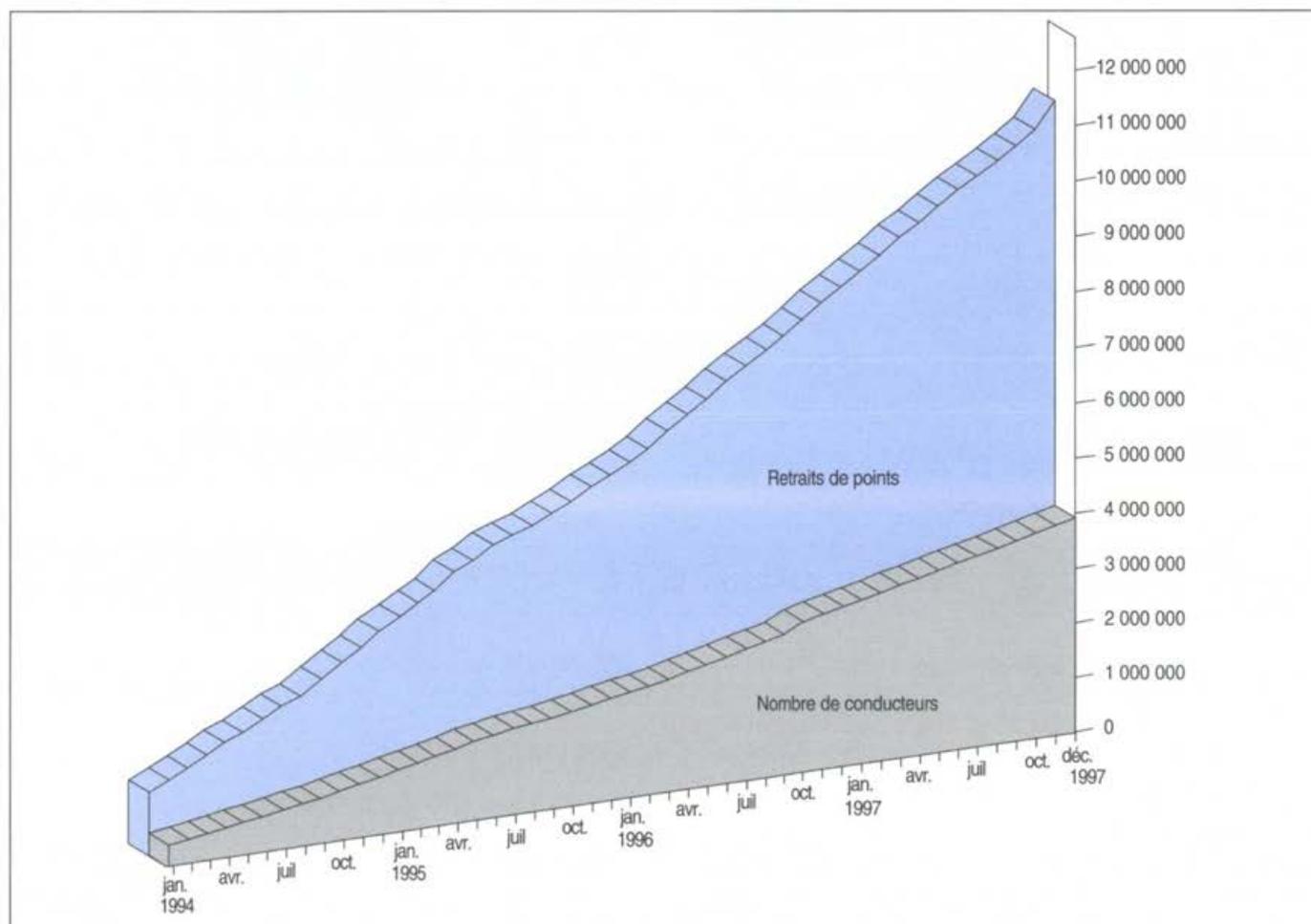
plutôt que sur l'inscription à un stage de sensibilisation pour recouvrer leurs points sur le permis, surtout si leur capital n'est entamé que d'un faible nombre de points.

Au 31 décembre 1997, le nombre de conducteurs sanctionnés depuis le 1^{er} juillet 1992 est de 4 047 602 dont 1 046 764 pour l'année 1997, à qui 11 565 836 points ont été retirés dont 2 876 246 pour l'année 1997.

10 387 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points au cours de cette même année. Ils étaient 5 213 en 1995 et 8 443 en 1996.

Enfin 635 532 conducteurs ont recouvert leur capital initial de 12 points à l'issue de trois ans sans autre infraction ; portant à 1 156 381 le nombre de conducteurs ayant retrouvé leur capital initial depuis 1995.

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



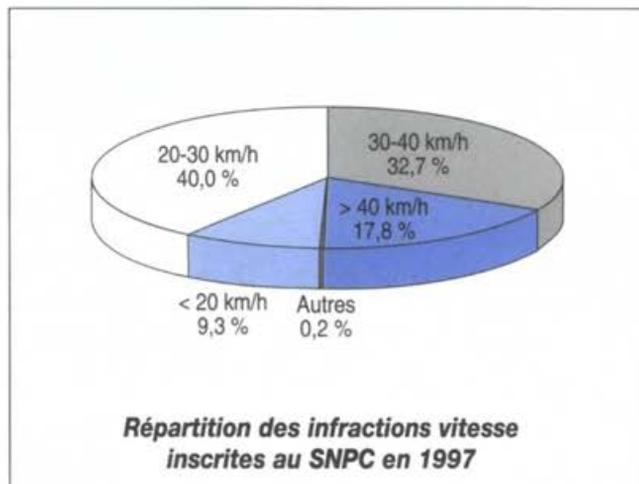
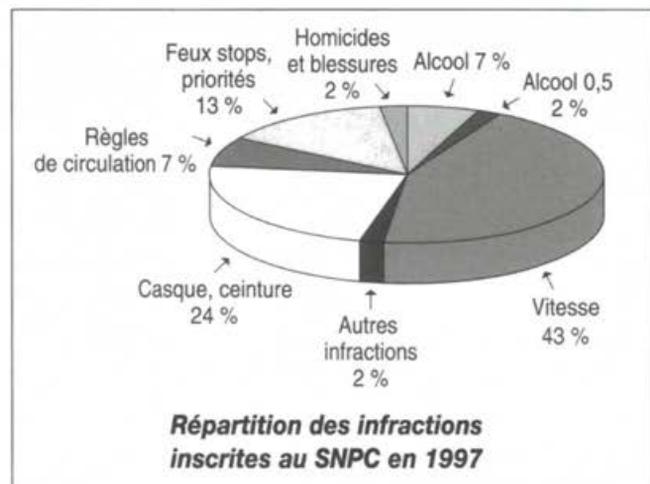
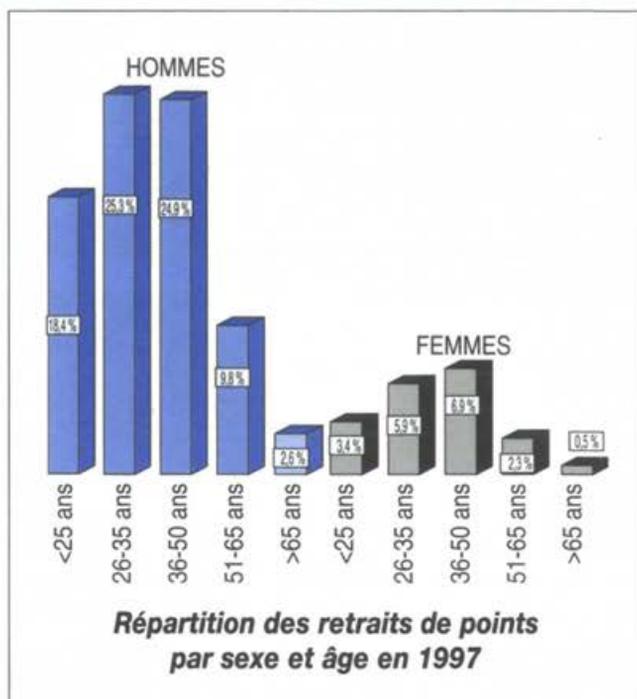
En 1997, 43 % des infractions commises ayant donné lieu à retrait de points sont des infractions aux règles de la vitesse.

– 7 % sont des délits d'alcoolémie et 2 % sont des contraventions relatives au dépassement du taux de 0,5 g/l ; 13 % 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 24 % en 1997 (cette mesure a été mise en application en mai 1994).

– 29 % sont des retraits à 1 point, 18 % à 2 points, 22 % à 3 points, 22 % à 4 points, 7 % à 6 points, 1,3 % à 8 points. Les retraits à 5 et 7 points restent marginaux.

– 81 % des conducteurs sanctionnés sont des hommes dont près de 20 % ont moins de 25 ans.

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



LES CENTRES DE RECYCLAGE / 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 635 532 d'entre eux au cours de l'année 1997. Ils avaient été 471 441 en 1996 et seulement 49 408 en 1995, mais il faut tenir compte du fait que cette règle n'avait commencé à s'appliquer qu'au début du mois de juillet de l'année 1995. Le nombre de conducteurs qui

bénéficient de cette disposition est en augmentation de 34,8 % par rapport à 1996.

Les stages en 1997

En sept ans de fonctionnement, les stages ont acquis un bon niveau de fréquentation. Leur nombre est passé de 300 environ dans les années 1990-1991 à 2 775 pour l'année 1997. On trouvera ci-contre un tableau récapitulatif pour les années 1993 à 1997.

On observe que les stages organisés dans le cadre de la loi de 1989, pour la « récupération de points », ont progressé très rapidement au cours des années 1993 à 1996. En 1997 leur nombre a été de 476 ne progressant que de 30 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de stagiaires ainsi sensibilisés à la sécurité routière s'élève à 15 636 par rapport à 12 678 en 1996, soit un accroissement de 23,35 % (67,3 % entre 1995-1996). La montée en puissance a été très forte entre 1993 et 1996, elle s'infléchit en 1997. Ce phénomène est normal, il correspond au fait que les candidats attendent d'avoir perdu 4 points et parfois beaucoup plus avant de s'inscrire. Or le nombre de retraits de points a peu progressé au cours de ces deux dernières années, de ce fait le nombre de stages et de stagiaires a suivi ce mouvement en 1997.

Le nombre de permis invalidés est passé de 8 443 à 10 837 ne progressant que de 28 % (62 % l'année précédente).

Dans le cadre de l'alternative aux poursuites, le nombre de stages et de stagiaires continue à décroître en 1997 : 440 stages et 25 371 stagiaires, soit une diminution de

8 % par rapport à 1996. Les explications proposées l'an passé pour expliquer le phénomène restent les mêmes.

Les propositions de la « Table ronde sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs » voient, dans le cadre du Comité interministériel de sécurité routière qui s'est tenu le 26 novembre 1997, le début de leur concrétisation. Ainsi dans le domaine des formations « post-permis », le Comité interministériel rend obligatoire le stage de sensibilisation du permis à points pour tous les conducteurs novices (titulaires du permis de conduire depuis moins de deux ans) auteurs d'infractions graves. On estime que chaque année, près de 15 à 20 000 conducteurs novices pourraient être concernés par ce stage de sensibilisation.

Les centres

Agréés pour organiser les stages destinés aux contrevenants, leur nombre est de 460 au 31 décembre 1997. Comme les années précédentes, bon nombre d'entre eux fonctionnent épisodiquement, la demande restant toujours faible et dispersée.

THÈMES	ANNÉES				
	1993	1994	1995	1996	1997
Dossiers traités	394 794	782 383	803 857	1 011 674	1 046 764
Points retirés	1 176 001	2 387 492	2 266 143	2 837 280	2 876 246
Permis invalidés	582	3 295	5 213	8 443	10 387
Rétablissement du quantum initial			49 408	471 441	635 532
Stages « alternatifs »	2 144	1 479	790	746	440
Stages mixtes (alternatifs et permis à points)	En 1993, cumulés avec les stages alternatifs	1 376	1 688	1 837	1 859
Stages « récupération de points »	2	57	151	365	476
Stagiaires « alternatifs »	30 199	38 663	28 397	27 523	25 371
Stagiaires « permis à points »	322	3 383	7 578	12 678	15 636
Contrôles effectués			21	10	11

ALCOOL ET ACCIDENTS

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

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

En 1995, 85 % des résultats d'alcoolémie sont connus dans les accidents corporels, soit par dépistage simple dans le cas d'un dépistage négatif, soit par un complément avec prise de sang ou éthylomètre. Dans le cas d'accidents mortels, 78 % des résultats sont connus.

1 - Si l'on fait l'hypothèse que la population pour laquelle les résultats sont inconnus se répartit comme celle pour laquelle les résultats sont connus, il apparaît alors que 7 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 19 % de ceux impliqués dans un accident mortel ont des alcoolémies illégales. 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 27 % ou 45 % d'alcoolémies illégales. On peut noter que les taux d'alcoolémies illégales ne sont pas significativement différents avant et après l'instauration du nouveau taux réglementaire, ce qui tendrait à montrer que les conducteurs ont adapté leur comportement sur routes, mais les périodes examinées sont trop faibles pour effectuer une évaluation rigoureuse.

Taux de résultats connus et alcoolémies illégales selon le type d'accident (1995 - chiffres provisoires)

	EFFECTIFS BRUTS DANS L'ÉCHANTILLON	TAUX DE RÉSULTATS CONNUS RAPPORTÉS A L'ÉCHANTILLON	ALCOOLÉMIES ILLÉGALES (1)
Conducteurs impliqués dans les accidents corporels	4 536	85 %	7 %
Conducteurs impliqués dans les accidents non mortels	3 974	86 %	7 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	562	78 %	19 %
Conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents mortels	295	78 %	27 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton	95	66 %	45 %

(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 34 % de

l'ensemble de ces accidents. Cette proportion s'élève à 45 % lorsqu'il s'agit d'accidents mortels à un véhicule seul sans piéton.

LE MODÈLE STATISTIQUE DE DÉSAISONNALISATION « GIBOULÉE »

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière utilise un modèle statistique (1) développé par le SETRA, l'OEST, l'INRETS et l'Université Tolbiac-Paris I. Le SETRA l'exploite pour analyser l'évolution de l'insécurité routière à partir des séries chronologiques journalières d'un certain nombre d'indicateurs de sécurité routière (2). 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 apprécier les variations mensuelles du niveau d'insécurité il faut corriger les séries. Les distorsions entre les périodes à comparer, dues aux conditions **météorologiques**, aux structures de **calendrier** et à l'effet de la **saison**, sont ainsi supprimées.

– Une première correction est effectuée en tenant compte des spécificités journalières du mois à traiter. Les deux premières sources de distorsion sont ainsi atténuées : le niveau d'insécurité d'un mois comportant cinq dimanches et trois jours fériés pourra de ce fait être comparé à celui d'un mois qui ne compte que quatre dimanches et vingt-huit jours.

– La seconde correction qui atténue l'effet de la **saisonnalité** est mise en œuvre avec la méthode de désaisonnalisation CENSUS X 11.

Ces traitements statistiques achevés, les valeurs mensuelles des indicateurs de sécurité routière sont corrigées des variations saisonnières (**CVS**).

La tendance

Une fois les données corrigées, il reste encore à améliorer la lisibilité de la tendance générale (voir graphiques). CENSUS X11 permet le lissage statistique par utilisation de moyennes mobiles centrées.

Méthode d'analyse

Les indicateurs d'insécurité routière étudiés ici réagissent immédiatement et favorablement aux divers événements de la sécurité routière, telle la série suivante

sélectionnée pour l'analyse et que l'on retrouve sur les graphiques :

- Campagne ceinture de sécurité [novembre 1986] ;
- Loi sur l'alcool : doublement des peines en cas d'accident sous l'emprise de l'alcool [juillet 1987] ;
- Opération « préfets sur les bords des routes », possibilité de retrait immédiat du permis [août 1988] ;
- Ceinture de sécurité obligatoire à l'arrière et vitesse limitée à 50 km/h en ville [décembre 1990] ;
- Mise en application du permis à points (juillet perturbé par une grève) [août 1992] ;
- Perte d'un point du permis à points pour non-port de la ceinture de sécurité [mai 1994] ;
- Seuil limite d'alcoolémie : 0,7 g/l [juillet 1994] ;
- Seuil limite d'alcoolémie : 0,5 g/l [septembre 1995].

Le **comportement humain** peut ainsi être considéré comme un facteur important dans l'étude de ces indicateurs.

Les effets induits par cette sélection d'événements sur les indicateurs de sécurité routière sont en moyenne les suivants :

• accidents corporels	– 3,3 %
• tués	– 6,0 %
• accidents mortels	– 4,9 %
• accidents entre VL	– 5,7 %
• accidents à un véhicule sans piéton	– 4,8 %
• accidents de nuit	– 6,7 %
• conducteurs de VL 18 - 64 ans	– 3,5 %

Analyse sur le long terme

Depuis 1985, le nombre d'accidents corporels est en baisse continue. En moyenne, il survient 6 100 accidents de moins par an, soit une baisse annuelle de 3,92 %.

Depuis octobre 1995, immédiatement après la mesure portant le seuil d'alcoolémie à 0,5 g/l, on observe 7 121 accidents de moins par an (– 5,68 %).

(1) Un modèle de désaisonnalisation des indicateurs journaliers d'insécurité routière. Ruth BERGEL - Bernard GIRARD - Sylvain LASSARRE - Patrick LE BRETON (rapport OEST - septembre 1995).

(2) 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).

Analyse de l'effet immédiat d'événements de sécurité routière. Patrick LE BRETON - Françoise VERVIALLE (rapport d'études SETRA - mars 1997).

Par ailleurs, le nombre de tués a baissé significativement depuis l'obligation de porter la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules et la limitation de vitesse à 50 km/h en ville.

Évolution annuelle moyenne sur deux périodes

Période	Accidents corporels		Tués		Trafic	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre*	%
Fév. 1985 à déc. 1997	- 6 100	-3,92 %	-265	-2,8 %	4,5	3,84 %
Oct. 1995 à déc. 1997	- 7 121	-5,68 %	-217	-2,8 %	2,36	1,65 %

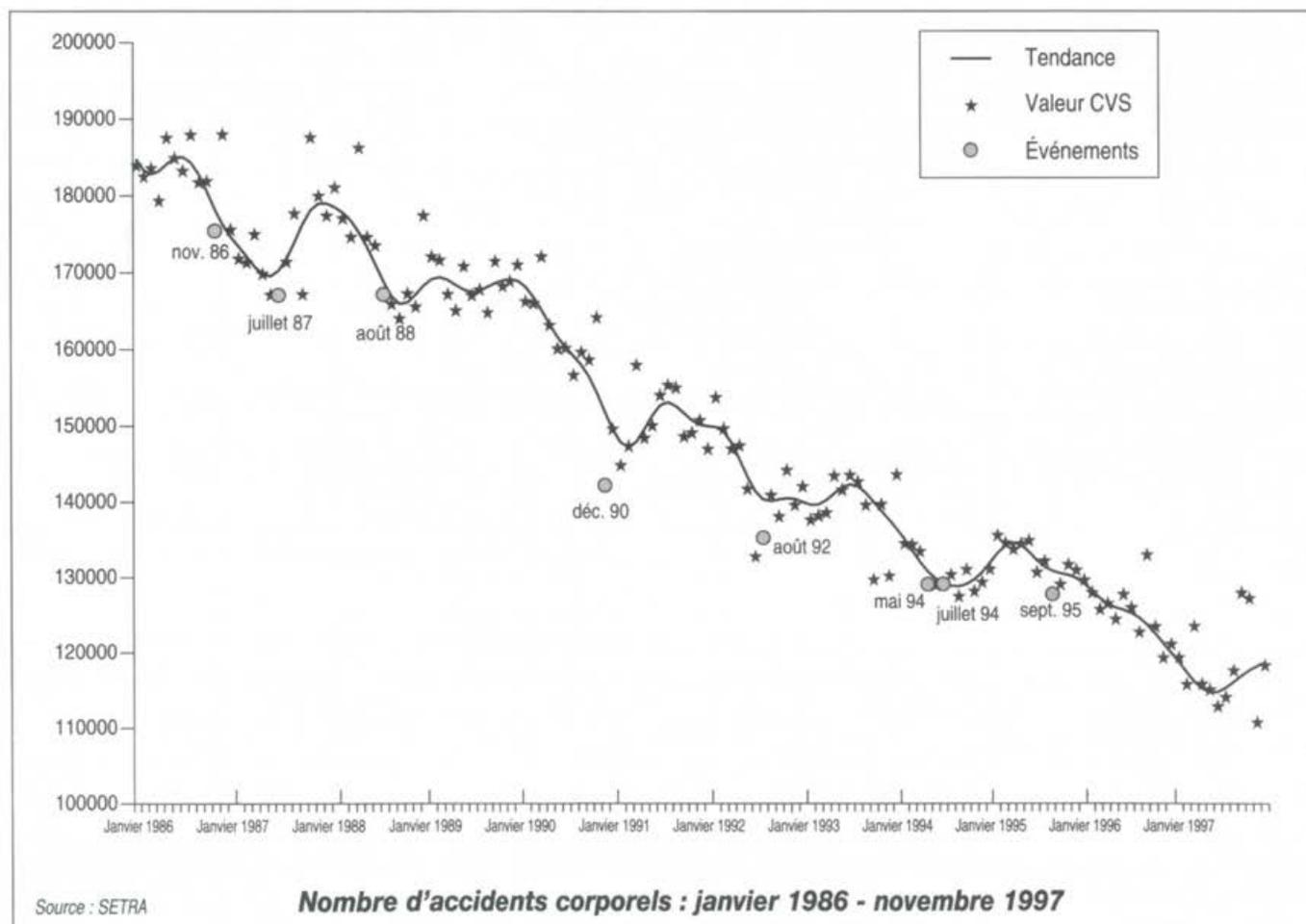
* 10⁴ véhicules x kilomètres.

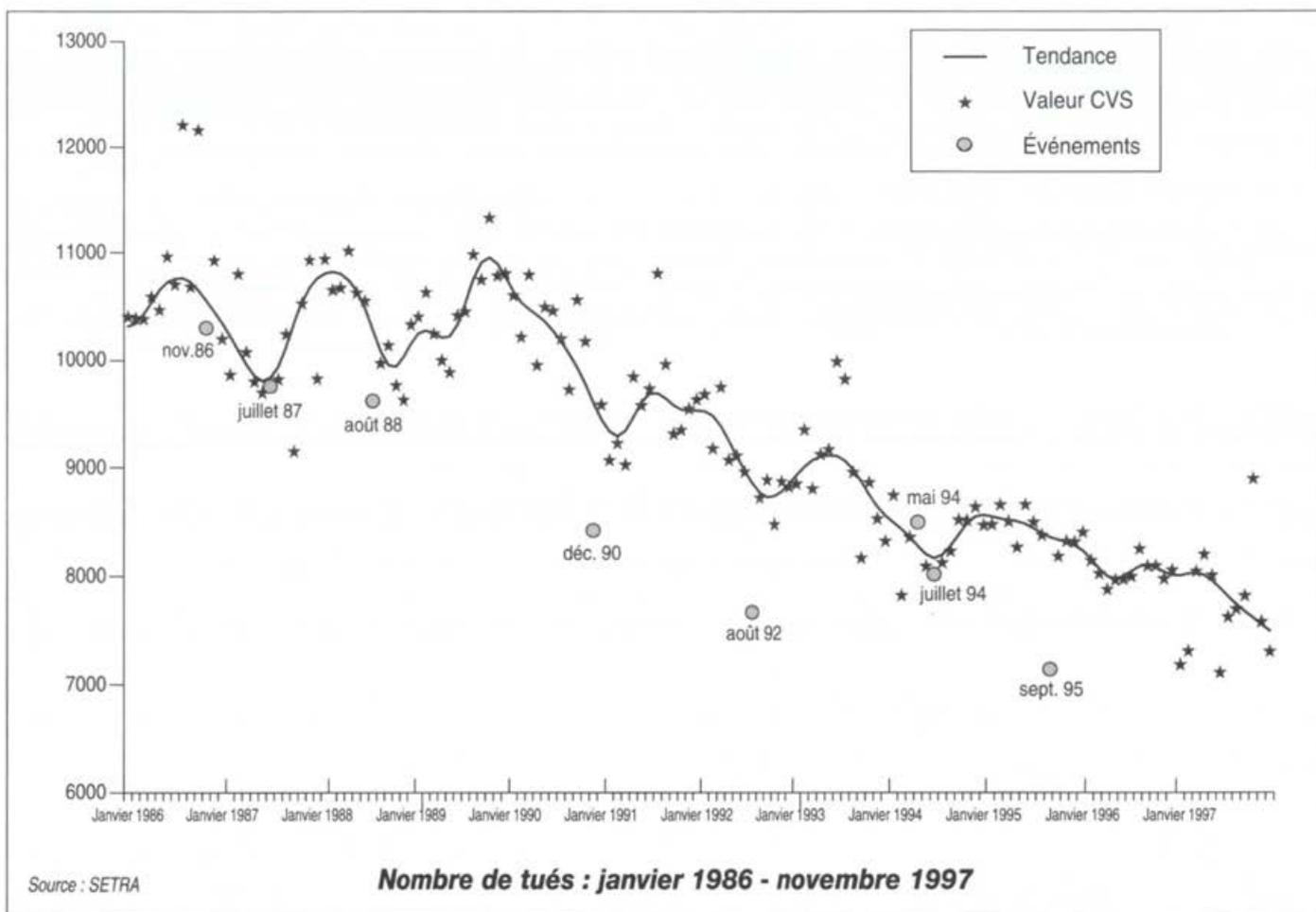
La baisse du nombre d'accidents peut en partie être expliquée par la moindre augmentation du trafic. Sachant que les réactions aux mesures de sécurité routière ont plus d'effet sur le nombre de tués que sur le nombre d'accidents, la baisse plus faible du nombre de tués relevée ici peut être expliquée par une légère « détérioration du comportement humain ».

Cette analyse confirme bien la tendance de l'année 1997 :

Analyse de l'année 1997

- Accidents corporels** : hausse depuis la mi-97
- Tués : légère baisse mais contrastée depuis le début 1997
- Accidents mortels : légère tendance à la baisse
- Blessés graves : tendance à la baisse régulière
- Accidents entre VL** : hausse depuis la mi-97
- Accidents à un véhicule sans piéton** : hausse depuis la mi-97
- Accidents de nuit : légère baisse
- Conducteurs de VL 18-64 ans : stabilité





LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1997

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 millions de francs 1993.

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, 1996 et 1997 (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
1997	3 903 400 F	401 950 F	85 450 F	21 730 F

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1997

1. Estimation du coût des accidents corporels en 1997

Nombre de tués à 30 jours : 8 444 ; coût des tués : 33 milliards de francs.

Nombre de blessés graves : 35 261 , coût des blessés graves : 14,2 milliards de francs.

Nombre de blessés légers : 133 862 ; coût des blessés légers : 11,4 milliards de francs.

Soit un coût de **58,6 milliards de francs 1997**.

2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels

(coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance) : **60 milliards de francs 1997**.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ESTIMÉ A 118,6 MILLIARDS DE FRANCS EN 1997

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 35,6 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 1997, la longueur totale du réseau routier était estimée à 964 600 km :

RÉSEAU	LONGUEUR
Autoroutes concédées (1)	6 500 km
Autoroutes non concédées (1)	2 100 km
Routes nationales (1)	27 000 km
Routes départementales (2)	360 000 km
Routes communales (y compris réseau urbain) (2)	569 000 km
Total	964 600 km

Sources : (1) SETRA

(2) Ministère de l'Intérieur (longueurs au 01/01/1996)

2. La circulation

En 1996, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 503 milliards de kilomètres :

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PARCOURS (en milliards de km)	
Voitures de tourisme immatriculées en France	365	(72,5 %)
	dt essence : 211	(41,8 %)
	gazole : 154	(30,7 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	79	(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	20	(4,0 %)
Bus et cars immatriculés en France	2	(0,4 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	4	(0,8 %)
Véhicules agricoles + ordures + domaines	3	(0,6 %)
Solde divers (motocyclettes...)	8	(1,6 %)
Total	503	(100 %)

Source : 34^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 1997

CATÉGORIE DE ROUTE	PARCOURS (en milliards de km)	
Autoroutes concédées	55	(10,9 %)
Autoroutes non concédées	34	(6,8 %)
Routes nationales	84	(16,7 %)
Routes départementales	198	(39,4 %)
Réseau local urbain	132	(26,2 %)
Total	503	(100 %)

Source : 34^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 1997

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	147
1982	106	1991	151
1983	107	1992	154
1984	108	1993	160
1985	111	1994	166
1986	119	1995	171
1987	126	1996	174
1988	133	1997	180

En dix-sept ans, la circulation sur le seul réseau national a augmenté de 80 %.

3. La mobilité

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 1996 (*source INRETS*) :

- le kilométrage moyen annuel était de 13 960 km (14 810 km pour les hommes et 12 706 km pour les femmes, 17 500 km pour les 25-29 ans et 9 760 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 (36 % des kilomètres effectués par les femmes sont urbains pour 30 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (16 % pour les femmes et 22 % pour les hommes) ;
- 44 % 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 1996 :

PROFESSIONS ET CATÉGORIES SOCIALES (PCS)	KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN
Agriculteurs, exploitants	11 940
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	16 230
Cadres supérieurs et professions intellectuelles supérieures	17 290
Professions intermédiaires	16 660
Employés	14 290
Ouvriers	15 010
Inactifs	11 160

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,
- l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

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

1976

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

1978

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

1979

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

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

1982

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

– RÉAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier,

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

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

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

1983

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

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

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

b) pour les véhicules de transports en commun :

- 100 km/h pour les véhicules équipés de système 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 de 1 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'État 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.

1997

- 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).
- 20 juin : présentation du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs, au ministre.
- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite deux-roues).
- 26 novembre : Comité interministériel de sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon trois axes :
 - prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements ;
 - développer les partenariats autour des objectifs pris par le gouvernement ;
 - garantir la liberté de circuler en sécurité.

8

BIBLIOGRAPHIE

INRETS

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

MOBILITÉ URBAINE ET DÉPLACEMENTS NON MOTORISÉS

SITUATION ACTUELLE, ÉVOLUTIONS, PRATIQUES ET CHOIX MODAL

(projet ÉCO-MOBILITÉ)

Depuis au moins trois décennies, les déplacements non motorisés sont en constante régression et la voiture domine progressivement la mobilité urbaine et son usage se développe par des phénomènes d'autogénération du trafic automobile. Or, les villes ont de plus en plus de mal à faire face aux conséquences du développement sans fin du trafic automobile, il est donc urgent d'explorer les solutions alternatives au tout automobile et en particulier l'une des moins étudiées jusqu'à ce jour en France : la relance des modes non motorisés, au besoin en complémentarité avec les transports publics.

C'est dans cette perspective qu'un projet « Éco-mobilité » a été soumis au PREDIT, par l'INRETS, « 4d » et l'IFRESI. Dans ce projet global, les recherches réalisées par l'INRETS sont axées sur l'analyse de la mobilité. Elles visent une évaluation des potentialités de transfert modal à partir de l'analyse des pratiques actuelles et des tendances de la mobilité urbaine.

• *L'analyse des résultats des deux dernières enquêtes nationales sur les transports de l'INSEE (1981 et 1994) fait apparaître les faits suivants :*

La motorisation croissante des ménages transforme la marche et les deux-roues en modes de second choix. Les automobiles et les vélos sont des biens complémentaires et non substituables. L'augmentation des portées de déplacement met la marche hors course, tandis que l'amélioration de l'offre en transport collectif urbain rejette les deux-roues légers en périphérie. L'usage des bicyclettes est surtout répandu dans les centres des villes, la marche (et les motos) à Paris. On note une certaine spécificité des modes suivant les motifs de déplacement. Les achats à pied sont le fait des plus âgés, la multiplication des mamans-taxis et des transports scolaires supplante les écoliers-piétons, les collégiens-cyclistes et les lycéens-cyclomoteuristes. Les générations de retraités sans permis et d'ouvriers en deux-roues se réduisent. La marche est le mode des inactifs (personnes âgées et enfants), la bicyclette et le cyclomoteur celui des adolescents et des vieillards. Les performances

propres de la marche, de la bicyclette en font cependant des modes qui peuvent redevenir pertinents en ville.

A partir de ce premier état des connaissances il a été proposé des investigations complémentaires sur la mobilité non motorisée : une typologie des cyclistes et des piétons, l'élaboration d'un tableau de bord des déplacements non motorisés dans les grandes villes de province et en Ile-de-France, une analyse approfondie de la mobilité à pied et à bicyclette dans une ou deux grandes agglomérations françaises, une extension des analyses de l'évolution de la mobilité non motorisée aux enquêtes nationales sur les transports de 1973 et de 1967. Ainsi que d'autres pistes touchant aux enjeux globaux de la mobilité non motorisée sur le développement durable.

• *La sécurité des piétons et des cyclistes et l'espace urbain*

L'analyse de la situation actuelle montre que, malgré une réduction sensible des accidents au cours des dernières années, la sécurité des piétons et des cyclistes dans les villes est difficile à évaluer, faute de données précises sur le niveau d'exposition aux risques. Dans ce domaine des études nouvelles sont nécessaires et ont fait l'objet de propositions. L'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes passe par une meilleure prise en compte des spécificités de ces modes de proximité dans les politiques d'aménagement urbain.

• *Évolution de l'usage de la bicyclette comme moyen de transport*

L'analyse historique de la diffusion de la bicyclette a été menée à partir des données sur la taxe sur les vélocipèdes instaurée en 1893. Cette analyse apporte un éclairage nouveau et prospectif sur le besoin permanent historiquement d'un moyen individuel de locomotion rapide. Sur ce thème, des pistes de recherche prometteuses ont été indiquées.

• *Choix modal et vie quotidienne*

Une revue des questions théoriques et méthodologiques concernant le choix modal dans la perspective d'un transfert de l'automobile vers les modes « éco-mobiles » a été réalisée avec le concours de Vincent Kaufmann de l'EPFL (Lausanne). Ce travail fait apparaître que la mobilité urbaine n'est pas un champ constitué des sciences sociales. Face à ce constat le travail a consisté à fournir un cadre approprié à l'étude de la mobilité urbaine, tant sur le plan problématique que théorique. Cadre qui doit être opératoire pour aborder la question de la réduction de la mobilité automobile. Il se situe résolument dans l'optique de l'usage et de son appréhension dans les politiques publiques. Il propose un état des lieux sur la mobilité quotidienne urbaine en quatre parties.

• *Connaissance fine des pratiques éco-mobiles, des stratégies et des motivations*

Les méthodologies utilisées dans les enquêtes classiques sur la mobilité ne permettent pas toujours une prise en compte complète et précise des pratiques non motorisées (par exemple l'identification des séquences de marche dans les trajets effectués principalement avec les transports publics et les distances exactes des déplacements courts).

Pour améliorer nos connaissances sur ces pratiques, différentes études exploratoires ont été menées en 1997, qui ont servi à élaborer les projets de recherches suivants :

- La marche comme activité, les caractéristiques des cheminements piétonniers. Recherche en cours (1998),
- Enquête détaillée sur les trajets cyclistes avec relevé des distances, des vitesses,
- Expérimentation axée sur les stratégies des cyclistes dans la circulation urbaine (avec un vélo équipé de moyens vidéo d'enregistrement). Recherche en cours (1998),
- Une approche psychologique de la rationalité du choix modal pour les modes éco-mobiles,

- La mobilité des étudiants : pratiques et représentations,
- Le phénomène « roller ».

D'autres projets ont été élaborés sur des thèmes particuliers, tels que : « Le cas du Japon : une utilisation massive des modes non motorisés » ; « Apport du supercondensateur pour un nouveau concept du vélo à assistance électrique » ; « Établissement d'un cahier des charges pour un vélo urbain ».

Enfin, l'organisation d'un Séminaire recherche et action sur le thème de l'« Éco-mobilité » a été préparée.

Projet Éco-mobilité : rapport final de convention (cinq volumes) pour le ministère de l'équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme (DRAST) réalisé sous la responsabilité de Jean-René Carré (INRETS-DERA).

Plan des rapports :

Volume introductif : Présentation générale de la recherche

Volume 1 : Analyses statistiques et pistes de recherche sur la mobilité à pied et à bicyclette

Volume 2 :

- Partie 1 - La sécurité des piétons et des cyclistes
- Partie 2 - La bicyclette-moyen de déplacement : approche historique

Volume 3 : Éco-mobilité : choix modal et vie quotidienne. Revue des questions théoriques et méthodologiques.

Volume 4 :

- Partie 1 - Connaissance fine des pratiques éco-mobiles, des stratégies et des motivations. Recherches exploratoires.
- Partie 2 - Autres thèmes (Séminaire « Éco-mobilité », Étude du cas du Japon, Vélo à assistance électrique et supercondensateur, Cahier des charges pour le vélo urbain).

INTERDISTANCES, TRAFIC ET SÉCURITÉ 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 cours 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). L'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/heure, 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.

Rapport MAIA/DERA n° 9608, décembre 1996
Auteurs : Aron Maurice, Biecheler Marie-Berthe,
Peytavin Jean-François
Convention DSCR/INRETS n° 95-41019

DROIT RÉPRESSIF ROUTIER EN EUROPE

LES INFRACTIONS ROUTIÈRES

Ce projet de recherche en droit comparé a été conçu en 1995, en collaboration avec le ministère de la Justice. Il a pour objet l'analyse des infractions, des sanctions ou autres mesures coercitives et des procédures applicables aux conducteurs de véhicules de tourisme dans six pays européens limitrophes (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie et Suisse), y compris les dispositions concernant les conducteurs étrangers. Le rapport de la phase exploratoire présentait les sources nationales du droit répressif routier dans chacun des pays retenus, les sources internationales, le champ d'application de la recherche et les outils d'analyse élaborés (Guilbot M. et al., *Droit répressif routier en Europe. Méthode et outils pour une recherche de droit comparé*. Rapport DERA 9605, sur convention Ministère de la Justice / INRETS 95 05 031 00 210 7501, avril 1996).

En 1996 et 1997 les travaux ont porté sur le recensement et l'analyse des infractions. Ils sont de trois ordres :

- des analyses juridiques nationales (classification des infractions, élément moral de l'infraction, causes d'exonération) ;
- des analyses comparées : générales (par exemple l'incrimination, l'élément matériel de l'infraction) ou thématiques (le responsable en l'absence d'identification du conducteur, le permis de conduire) ;
- la mise en place d'une base « infractions » dans laquelle sont recensées les infractions routières dans chaque pays de la recherche. L'analyse thématique comparée sur le permis de conduire a en outre constitué un support pour préparer l'exploitation de la base.

Au cours du dernier trimestre 1997, la partie de la recherche relative aux sanctions a parallèlement été engagée. Elle sera réalisée en 1998 et comprendra la création d'une seconde base de données (base « sanctions ») ainsi que des analyses juridiques, nationales ou comparées. Pourront ensuite être effectuées des analyses thématiques à partir, notamment, de l'exploitation

des deux bases (v. Guilbot M. et Dervieux V., *Droit répressif routier en Europe : infractions et sanctions*. Note méthodologique, sur convention de recherche Ministère de la Justice / INRETS n° 97-30, septembre 1997).

Les analyses thématiques comparées et les analyses nationales des principes généraux relatifs aux infractions et aux sanctions prennent en compte l'impact des droits européens sur les droits nationaux. Nous souhaitons ainsi, à terme, être en mesure de mettre en évidence les points

d'harmonisation existants, ceux qui paraissent possibles et, dans cette perspective, proposer des recommandations pour mettre les règles nationales en compatibilité.

*Convention Ministère de la Justice / INRETS n° 96-62
Rapport DERA 9711, novembre 1997*

*Auteurs : Michèle Guilbot (INRETS-DERA),
avec la collaboration de
V. Dervieux, R. Juy-Birmann, F. Lazzarone,
E. Mathias, B. Pesquié, E. Ruby-Cavagna*

MOBILITÉ ET ACCIDENTS

Un des objectifs de la convention de recherche entre la DSCR et l'INRETS est la connaissance et le suivi des critères de production du risque routier en rapprochant les données d'accident et les données de mobilité. C'est dans ce cadre que s'inscrit le travail présenté dans ce rapport. Il s'appuie sur un ensemble de bases de données dont certaines, mises en place par l'INRETS de façon permanente, concernent l'usage des véhicules et les accidents.

L'objet de ce rapport est de présenter l'analyse du suivi du risque routier pour l'année 1995. 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, et 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 14 020 km pour l'année 1995, dont près d'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 accidents matériels ou corporels ont été signalés pour l'année 1995, ce qui correspond à 15 accidents par million de kilomètres parcourus dont 10 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.

Ces exploitations de l'enquête de la SOFRES pour l'année 1995 permettent de disposer d'une base de référence pour l'analyse des accidents. L'enquête transport de l'INSEE est également analysée pour apporter des éléments de cadrage supplémentaires.

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 1995, l'alcoolémie est connue pour 78 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels et pour 85 % de ceux impliqués dans les accidents corporels.

La part des conducteurs avec une alcoolémie illégale, rapportée aux cas connus est égale, en 1995, à 7 % dans les accidents corporels et à 19 % dans les accidents mortels. L'évolution est faible depuis l'année 1988.

Une analyse catégorielle 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. Parallèlement, les alcoolémies illégales rapportées aux cas connus sont plus faibles chez les femmes.

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. Mais l'examen de la connaissance de l'alcoolémie chez les conducteurs impliqués dans les accidents mortels à véhicule seul sans piéton montre que le taux des résultats connus est très faible (65 % des conducteurs), alors que la part des alcoolémies illégales rapportée aux alcoolémies connues est très élevée (47 % des conducteurs). 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 60 % seulement des alcoolémies sont connues chez les usagers de deux-roues impli-

qués dans les accidents mortels et 20 % d'entre eux (rapportés aux cas connus) présentent une alcoolémie illégale.

*Hélène Fontaine et Yves Gourlet (DERA) :
« Mobilité et accidents, année 1995 »
Rapport de convention DSCR / INRETS,
57 p., janvier 1998*

POUR UNE MODELISATION DE L'ÉVOLUTION DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

ESTIMATION DU KILOMÉTRAGE EN FRANCE DE 1957 A 1993 :

MÉTHODOLOGIE ET RÉSULTATS

La circulation routière est assez mal connue sur le plan statistique à l'exception du trafic sur le réseau national. Depuis les années 1980 des experts des agences et services du ministère ont mis au point une méthode d'estimation du kilométrage annuel qui cale sur les ventes de carburant essence et diesel une première estimation fondée sur des statistiques issues des enquêtes sur les parcs, les kilométrages moyens.

Pour les besoins de la modélisation du risque routier, nous avons développé une méthode d'estimation qui suit la même approche du calage par les ventes de carburant, mais qui produit une estimation du kilométrage mensuelle.

Dans le rapport sont décrits le principe général d'estimation par bouclage et la manière d'estimer une consommation unitaire moyennée sur cinq catégories de véhicules :

- les voitures particulières et commerciales,
- les véhicules utilitaires légers correspondant aux véhicules utilitaires dont le poids total autorisé est inférieur ou égal à 5 tonnes,
- les poids lourds correspondant aux véhicules utilitaires dont le poids total autorisé est supérieur à 5 tonnes,

- les autocars et les autobus,
- les deux-roues motorisés.

La deuxième partie présente la reconstitution des séries annuelles puis mensuelles sur le parc, le kilométrage moyen ou total, et les consommations unitaires pour chaque catégorie de véhicules routiers avec les procédures d'élaboration de chacune des séries et leurs sources.

Dans une troisième partie, un ensemble de modèles utiles pour estimer les fuites aux frontières induites par les différentiels de prix des carburants, la structure du parc des VP par âge, l'influence de la température et des prix sur la consommation réelle des VP sont exposés.

On conclut par l'estimation finale du kilométrage mensuelle issue du système d'information et de modèles KILOM. Cette série du kilométrage est intégrée dans le modèle économétrique TAG (Trafic, Accident, Gravité) pour fournir un modèle explicatif de l'évolution du risque routier.

*Auteurs : Laurence Jaeger et Sylvain Lassarre
Rapport DERA n° 9709
Convention DRAST/INRETS 1997*

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 1997 :

- Bilan annuel 1996, statistiques et commentaires,
- Bilan des 1^{er} et 2^e quadrimestres 1997, statistiques et commentaires,

- Les Cahiers de l'Observatoire N° 3,
- La sécurité des poids lourds en 1996 - Étude sectorielle,
- La sécurité routière à travers les chiffres (dépliant).

9

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS
BILAN DU 3^e QUADRIMESTRE 1997

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1993	1994	1995	1996	1996	1997
	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)	121	122	120	119	<i>118</i>	123
- % de dépassement de vitesse limite	38	37	35	30	32	38
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	22	20	19	15	16	22
Autoroutes de dégagement (110 km/h) (2)						
- Vitesse moyenne (km/h)	105	107	106	106	107	<i>104</i>
- % de dépassement de vitesse limite	<i>42</i>	49	43	44	44	<i>42</i>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	29	23	24	27	24
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
- Vitesse moyenne (km/h)	106	109	110	111	112	108
- % de dépassement de vitesse limite	44	48	52	57	68	52
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	25	27	30	34	46	29
Routes nationales (90 km/h)						
- Vitesse moyenne (km/h)	<i>89</i>	<i>89</i>	90	90	91	<i>89</i>
- % de dépassement de vitesse limite	52	49	52	56	59	49
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	28	27	29	31	34	27
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
- Vitesse moyenne (km/h)	92	91	93	93	93	<i>90</i>
- % de dépassement de vitesse limite	58	58	58	62	64	<i>50</i>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	34	35	34	37	40	<i>29</i>
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
- Vitesse moyenne (km/h)	62	<i>61</i>	62	64	62	<i>61</i>
- % de dépassement de vitesse limite	80	81	82	85	82	80
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	52	51	52	58	53	<i>50</i>
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)	52	53	52	52	51	<i>50</i>
- % de dépassement de vitesse limite	56	58	55	55	52	<i>48</i>
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	27	24	25	22	<i>19</i>
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>60</i>	62	60	63	61	<i>61</i>
- % de dépassement de vitesse limite	77	81	79	85	82	80
- % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	47	51	46	56	48	<i>49</i>

(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 1997, comparé au dernier quadrimestre 1996, les vitesses moyennes pratiquées le jour par les voitures de tourisme sont en baisse de 1 à 3 km/h sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de liaison où elles sont en hausse très

significative depuis le second quadrimestre 1997. C'est d'ailleurs sur ce seul réseau que l'on constate une augmentation des vitesses moyennes annuelles. 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

	1993	1994	1995	1996	1996	1997
	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)	120	118	<i>116</i>	120	120	<i>116</i>
– % de dépassement de vitesse limite	30	29	<i>23</i>	32	31	<i>35</i>
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	17	14	<i>10</i>	19	18	<i>15</i>
Autoroutes de dégagement (110 km/h) (2)						
– Vitesse moyenne (km/h)	<i>109</i>	113	111	116	120	ND
– % de dépassement de vitesse limite	52	55	53	60	68	ND
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	32	34	32	39	48	ND
Routes nationales (90 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	96	95	<i>93</i>	97	97	<i>93</i>
– % de dépassement de vitesse limite	67	63	62	66	67	<i>51</i>
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	41	34	36	43	41	<i>34</i>
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) (60 km/h puis 50 km/h à partir du 1/12/90)						
– Vitesse moyenne (km/h)	73	71	67	70	65	67
– % de dépassement de vitesse limite	95	94	86	89	83	87
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	81	72	66	67	55	64
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)	57	59	<i>57</i>	61	60	60
– % de dépassement de vitesse limite	63	72	67	80	77	76
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	37	42	36	48	49	47
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)	65	67	69	67	69	71
– % de dépassement de vitesse limite	85	89	94	87	93	95
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	58	67	72	69	70	74

(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 vitesses pratiquées de nuit évoluent différemment selon les réseaux. Le niveau alarmant des vitesses moyennes atteint sur routes nationales depuis le dernier trimestre 1996 (97 km/h, soit deux tiers des auto-

mobiles en infraction) régresse jusqu'à 93 km/h. A noter également une hausse des vitesses dans les petites agglomérations après une baisse au cours du premier trimestre.

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 %)	1993	1994	1995	1996	1996	1997
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 ^e quadrimestre	3 ^e quadrimestre
Autoroutes de liaison	93	95	96	96	95	96
Autoroutes de dégagement	83	88	91	90	88	88
Routes nationales	90	90	92	93	94	94
Routes départementales à grande circulation	91	93	93	93	91	93

II. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1993	1994	1995	1996	1996	1997
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3 ^e quadrimestre	3 ^e quadrimestre
Routes nationales en traversées d'agglomérations	86	89	90	90	88	90
Metz	80	86	85	88	89	85
Lille	79	82	85	86	81	84
Nantes	76	80	84	83	81	84
Lyon	47	56	60	60	57	56
Toulouse	56	65	69	70	73	66
Avignon	37	49	50	56	61	50
Ensemble province	62	70	72	74	74	71
Paris	60	67	71	66	62	69

Au cours du 3^e quadrimestre 1997, par rapport au même quadrimestre de l'année 1996, les taux de port de la ceinture sont globalement stables en rase campagne. Les évolutions sont très contrastées en milieu urbain : en baisse à Metz, Lyon, Toulouse et Avignon, il augmente à Lille, Nantes et Paris. Il convient cependant de

noter que les taux de port en milieu urbain sont désormais bien plus instables qu'il y a deux ans et que, à des évolutions régulières à la hausse constatées de 1986 à 1995, ont désormais fait place des évolutions irrégulières avec des alternances de fortes hausses et de fortes baisses selon les villes.

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 1997 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1996

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	3 ^e trimestre 1997	417	1 779	5 491	7 270	5,42
	3 ^e trimestre 1996	374	1 785	5 465	7 250	4,91
	Différence	+ 43	- 6	+ 26	+ 20	+ 0,51
	Évolution	+ 11,5 %	- 0,3 %	+ 0,5 %	+ 0,3 %	
Cyclistes	3 ^e trimestre 1997	85	522	1 889	2 411	3,41
	3 ^e trimestre 1996	89	469	1 634	2 103	4,06
	Différence	- 4	+ 53	+ 255	+ 308	- 0,65
	Évolution	- 4,5 %	+ 11,3 %	+ 15,6 %	+ 14,6 %	
Cyclomotoristes	3 ^e trimestre 1997	173	1 601	5 968	7 569	2,23
	3 ^e trimestre 1996	179	1 535	5 484	7 019	2,49
	Différence	- 6	+ 66	+ 484	+ 550	- 0,26
	Évolution	- 3,4 %	+ 4,3 %	+ 8,8 %	+ 7,8 %	
Motocyclistes	3 ^e trimestre 1997	262	1 497	4 624	6 121	4,10
	3 ^e trimestre 1996	242	1 234	4 186	5 420	4,27
	Différence	+ 20	+ 263	+ 438	+ 701	- 0,17
	Évolution	+ 8,3 %	+ 21,3 %	+ 10,5 %	+ 12,9 %	
Usagers de voitures de tourisme	3 ^e trimestre 1997	1 798	6 432	27 965	34 397	4,97
	3 ^e trimestre 1996	1 874	6 818	28 439	35 257	5,05
	Différence	- 76	- 386	- 474	- 860	- 0,08
	Évolution	- 4,1 %	- 5,7 %	- 1,7 %	- 2,4 %	
Usagers de poids lourds	3 ^e trimestre 1997	39	132	480	612	5,99
	3 ^e trimestre 1996	48	127	529	656	6,82
	Différence	- 9	+ 5	- 49	- 44	- 0,83
	Évolution	NS	+ 3,9 %	- 9,3 %	- 6,7 %	
Autres usagers*	3 ^e trimestre 1997	113	293	1 423	1 716	6,18
	3 ^e trimestre 1996	79	278	1 545	1 823	4,15
	Différence	+ 34	+ 15	- 122	- 107	+ 2,03
	Évolution	NS	+ 5,4 %	- 7,9 %	- 5,9 %	
Ensemble	3 ^e trimestre 1997	2 887	12 256	47 840	60 096	4,58
	3 ^e trimestre 1996	2 885	12 246	47 282	59 528	4,62
	Différence	+ 2	+ 10	+ 558	+ 568	- 0,04
	Évolution	+ 0,1 %	+ 0,1 %	+ 1,2 %	+ 1,0 %	

* 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 1997	377	872	2 390	3 662	10,36
	3 ^e trimestre 1996	410	922	2 342	3 264	11,16
	Différence	- 33	- 50	+ 48	- 2	- 0,80
	Évolution	- 8,0 %	- 5,4 %	+ 2,0 %	- 0,1 %	

Au cours du 3^e trimestre 1997, comparé au 3^e trimestre 1996, la répartition des victimes par catégories d'usagers laisse apparaître que :

– le nombre de tués diminue pour la plupart des catégories sauf pour les piétons (+ 11,5 %), les motocyclistes (+ 8,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires ;

– le nombre de blessés augmente pour les piétons (+ 0,3 %) et tous les usagers de deux-roues, aussi bien avec moteur (+ 7,8 % pour les cyclomotoristes et + 12,9 % pour les motocyclistes) que sans (+ 14,6 % pour les cyclistes). Il diminue pour les autres catégories,

de 2,4 % pour les automobilistes à 6,7 % pour les usagers de poids lourds ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des catégories sauf pour les piétons (+ 0,51 point) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 2,03 points) ;

– dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à des diminutions fortes des nombres de tués (- 8,0 %) et de blessés graves (- 5,4 %) et à une quasi-stabilité du nombre de blessés légers qui s'accompagnent d'une diminution de la gravité de ces accidents (- 0,80 point).

ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE DU 3^e QUADRIMESTRE 1997 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1996

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans	3 ^e trimestre 1997	116	811	3 891	4 702	2,41
	3 ^e trimestre 1996	124	921	4 082	5 003	2,42
	Différence	- 8	- 110	- 191	- 301	- 0,01
	Évolution	- 6,5 %	- 11,9 %	- 4,7 %	- 6,0 %	
15-24 ans	3 ^e trimestre 1997	715	3 607	14 791	18 398	3,74
	3 ^e trimestre 1996	679	3 647	14 703	18 350	3,57
	Différence	+ 36	- 40	+ 88	+ 48	+ 0,17
	Évolution	+ 5,3 %	- 1,1 %	+ 0,6 %	+ 0,3 %	
25-44 ans	3 ^e trimestre 1997	956	4 110	17 432	21 542	4,25
	3 ^e trimestre 1996	913	4 103	17 032	21 135	4,14
	Différence	+ 43	+ 7	+ 400	+ 407	+ 0,11
	Évolution	+ 4,7 %	+ 0,2 %	+ 2,3 %	+ 1,9 %	
45-64 ans	3 ^e trimestre 1997	525	2 166	7 897	10 063	4,96
	3 ^e trimestre 1996	575	2 104	7 687	9 791	5,55
	Différence	- 50	+ 62	+ 210	+ 272	- 0,59
	Évolution	- 8,7 %	+ 2,9 %	+ 2,7 %	+ 2,8 %	
65 ans et plus	3 ^e trimestre 1997	570	1 517	3 661	5 178	9,92
	3 ^e trimestre 1996	590	1 422	3 626	5 048	10,46
	Différence	- 20	+ 95	+ 35	+ 130	- 0,54
	Évolution	- 3,4 %	+ 6,7 %	+ 1,0 %	+ 2,6 %	
Âge indéterminé	3 ^e trimestre 1997	5	45	168	213	2,29
	3 ^e trimestre 1996	4	49	152	201	1,95
	Différence	+ 1	- 4	+ 16	+ 12	+ 0,34
	Évolution	NS	NS	+ 10,5 %	+ 6,0 %	
Ensemble	3 ^e trimestre 1997	2 887	12 256	47 840	60 096	4,58
	3 ^e trimestre 1996	2 885	12 246	47 282	59 528	4,62
	Différence	+ 2	+ 10	+ 558	+ 568	- 0,04
	Évolution	+ 0,1 %	+ 0,1 %	+ 1,2 %	+ 1,0 %	

AVERTISSEMENT : jusqu'à présent les âges étaient calculés uniquement en fonction de l'année de naissance. Ils sont désormais plus précis puisque le mois de naissance est également pris en compte. Les chiffres de 1996 ont été recalculés selon cette méthode et sont donc différents de ceux imprimés dans le bilan annuel 1996.

NS : non significatif.

Au cours du 3^e trimestre 1997, comparé au 3^e trimestre 1996, la répartition des victimes par classes d'âge montre que :

– le nombre de tués diminue pour la classe des moins de 15 ans (- 6,5 %) et pour celle des 45 ans et plus (- 6,0 %). En revanche, il augmente pour la classe des 15-44 ans (+ 5,0 %) ;

– le nombre de blessés augmente pour la plupart des classes d'âge, sauf pour les moins de 15 ans pour lesquels il diminue (- 6,0 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour les moins de 15 ans et les plus de 45 ans mais augmente pour la classe des 15 à 44 ans.

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX DU 3^e QUADRIMESTRE 1997 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1996

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	3 ^e quadrimestre 1997	1 889	167	463	2 381	2 844	8,84
	3 ^e quadrimestre 1996	1 808	150	413	2 219	2 632	8,30
	Différence	+ 81	+ 17	+ 50	+ 162	+ 212	+ 0,54
	Évolution	+ 4,5 %	+ 11,3 %	+ 12,1 %	+ 7,3 %	+ 8,1 %	
Dont autoroutes de liaison	3 ^e quadrimestre 1997	747	123	375	876	1 251	16,47
	3 ^e quadrimestre 1996	687	106	294	738	1 032	15,43
	Différence	+ 60	+ 17	+ 81	+ 138	+ 219	+ 1,04
	Évolution	+ 8,7 %	+ 16,0 %	+ 27,6 %	+ 18,7 %	+ 21,2 %	
Dont autoroutes de dégagement	3 ^e quadrimestre 1997	1 142	44	88	1 505	1 593	3,85
	3 ^e quadrimestre 1996	1 121	44	119	1 481	1 600	3,93
	Différence	+ 21	0	- 31	+ 24	- 7	- 0,08
	Évolution	+ 1,9 %	0,0 %	- 26,0 %	+ 1,6 %	- 0,4 %	
Routes nationales	3 ^e quadrimestre 1997	7 457	822	2 606	8 176	10 782	11,02
	3 ^e quadrimestre 1996	7 526	835	2 697	8 388	11 085	11,09
	Différence	- 69	- 13	- 91	- 212	- 303	- 0,07
	Évolution	- 0,9 %	- 1,6 %	- 3,4 %	- 2,5 %	- 2,7 %	
Routes départementales	3 ^e quadrimestre 1997	14 954	1 458	6 027	14 735	20 762	9,75
	3 ^e quadrimestre 1996	14 612	1 454	5 789	14 500	20 289	9,95
	Différence	+ 342	+ 4	+ 238	+ 235	+ 473	- 0,20
	Évolution	+ 2,3 %	+ 0,3 %	+ 4,1 %	+ 1,6 %	+ 2,3 %	
Voiries communales et autres voies	3 ^e quadrimestre 1997	20 779	440	3 160	22 548	25 708	2,12
	3 ^e quadrimestre 1996	20 463	446	3 347	22 175	25 522	2,18
	Différence	+ 316	- 6	- 187	+ 373	+ 186	- 0,06
	Évolution	+ 1,5 %	- 1,3 %	- 5,6 %	+ 1,7 %	+ 0,7 %	
Ensemble	3 ^e quadrimestre 1997	45 079	2 887	12 256	47 840	60 096	6,40
	3 ^e quadrimestre 1996	44 409	2 885	12 246	47 282	59 528	6,50
	Différence	+ 670	+ 2	+ 10	+ 558	+ 568	- 0,10
	Évolution	+ 1,5 %	+ 0,1 %	+ 0,1 %	+ 1,2 %	+ 1,0 %	

NS : non significatif.

Au cours du 3^e quadrimestre 1997, comparé au 3^e quadrimestre 1996, la répartition des accidents corporels et victimes par catégories de réseaux montre que :

– le nombre d'accidents corporels augmente sur la plupart des réseaux, de + 1,5 % sur les voies communales à + 8,7 % sur les autoroutes de liaison mais diminue légèrement sur les routes nationales (- 0,9 %) ;

– le nombre de tués, stable sur les autoroutes de dégagement et sur les routes départementales, diminue sur les routes nationales (- 1,6 %) et les voies communales (- 1,3 %) mais augmente fortement sur les autoroutes de liaison (+ 16,0 %) ;

– le nombre de blessés, globalement en hausse de 1,0 %, augmente de façon similaire sur les voies communales (+ 0,7 %) et de façon plus forte sur les routes départementales (+ 2,3 %) et sur les autoroutes de liaison (+ 21,2 %). En revanche, il diminue sur les routes nationales (- 2,7 %) et plus légèrement sur les autoroutes de dégagement (- 0,4 %) ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue sur la plupart des réseaux, de 0,06 point sur les voies communales à 0,20 point sur les routes départementales, mais augmente sur les autoroutes de liaison (+ 1,04 point).

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE DU 3^e QUADRIMESTRE 1997 COMPARÉ AU 3^e QUADRIMESTRE 1996

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	3 ^e trimestre 1997	30 908	908	5 967	32 980	38 947	2,94
	3 ^e trimestre 1996	30 583	890	5 989	32 775	38 764	2,91
	Différence	+ 325	+ 18	- 22	+ 205	+ 183	+ 0,03
	Évolution	+ 1,1 %	+ 2,0 %	- 0,4 %	+ 0,6 %	+ 0,5 %	
Rase campagne (2)	3 ^e trimestre 1997	14 171	1 979	6 289	14 860	21 149	13,97
	3 ^e trimestre 1996	13 826	1 995	6 257	14 507	20 764	14,43
	Différence	+ 345	- 16	+ 32	+ 353	+ 385	- 0,46
	Évolution	+ 2,5 %	- 0,8 %	+ 0,5 %	+ 2,4 %	+ 1,9 %	
Ensemble	3 ^e trimestre 1997	45 079	2 887	12 256	47 840	60 096	6,40
	3 ^e trimestre 1996	44 409	2 885	12 246	47 282	59 528	6,50
	Différence	+ 670	+ 2	+ 10	+ 558	+ 568	- 0,10
	Évolution	+ 1,5 %	+ 0,1 %	+ 0,1 %	+ 1,2 %	+ 1,0 %	

(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 1997							
< 5 000 habitants		4 652	329	1 837	4 282	6 119	7,07
5 000 à 20 000 habitants		5 182	221	1 507	5 184	6 691	4,26
20 000 à 100 000 habitants		9 374	206	1 623	10 116	11 739	2,20
> 100 000 habitants		11 700	152	1 000	13 398	14 398	1,30
Rappel milieu urbain		30 908	908	5 967	32 980	38 947	2,94
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
Évolution 1997/1996							
< 5 000 habitants		+ 6,8 %	+ 12,7 %	+ 6,9 %	+ 8,6 %	+ 8,1 %	+ 0,36
5 000 à 20 000 habitants		+ 1,1 %	+ 6,8 %	+ 4,9 %	+ 0,2 %	+ 1,2 %	+ 0,22
20 000 à 100 000 habitants		- 5,3 %	- 10,8 %	- 5,4 %	- 5,8 %	- 5,7 %	- 0,13
> 100 000 habitants		+ 4,4 %	- 5,0 %	- 10,5 %	+ 3,7 %	+ 2,6 %	- 0,13
Rappel milieu urbain		+ 1,1 %	+ 2,0 %	- 0,4 %	+ 0,6 %	+ 0,5 %	+ 0,03

Au cours du 3^e trimestre 1997 comparé au 3^e trimestre 1996, on assiste en milieu urbain à une augmentation de la plupart des indicateurs, de 0,6 % pour les blessés légers à 2,0 % pour les tués et à une légère diminution du nombre de blessés graves (- 0,4 %) qui s'accompagnent d'une légère augmentation de la gravité des accidents (+ 0,03 point). En rase campagne, on enregistre également une augmentation de la plupart des indicateurs, de 0,5 % pour les blessés graves à 2,5 % pour les accidents corporels mais une diminution du nombre de tués

(- 0,8 %) qui génèrent une diminution de la gravité (- 0,46 point).

Si l'on considère les agglomérations selon leur taille, c'est dans les villes de moins de 20 000 habitants que la situation est la plus défavorable avec une augmentation de tous les indicateurs, y compris de la gravité. En revanche, dans les villes moyennes, tous les indicateurs diminuent. Dans les grandes villes, si le nombre des accidents corporels augmente, ils sont moins graves puisque l'on enregistre une diminution des nombres de tués et de blessés.

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

(hors Préfecture de police de Paris et Direction centrale du contrôle de l'immigration
et de la lutte contre l'emploi des clandestins)

Troisième quadrimestre 1997 comparé au troisième quadrimestre 1996

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	3 ^e quadrimestre 1997	598 513	61 323	20 036	679 872
	3 ^e quadrimestre 1996	599 960	58 336	47 740	706 036
	Évolution	- 0,2 %	+ 5,1 %	- 58,0 %	- 3,7 %
Nombre d'infractions relevées	3 ^e quadrimestre 1997	251 269	77 391	37 330	365 990
	3 ^e quadrimestre 1996	238 117	63 935	49 538	351 590
	Évolution	+ 5,5 %	+ 21,0 %	- 24,6 %	+ 4,1 %

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions au port de la ceinture	3 ^e quadrimestre 1997	133 316	36 690	10 548	180 554
	3 ^e quadrimestre 1996	119 287	30 369	8 460	158 116
	Évolution	+ 11,8 %	+ 20,8 %	+ 24,7 %	+ 14,2 %

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS D'ALCOOLÉMIE PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3 ^e quadrimestre 1997	2 045 863	164 298	13 868	2 224 029
	3 ^e quadrimestre 1996	1 859 362	165 333	25 086	2 049 781
	Évolution	+ 10,0 %	- 0,6 %	- 45,5 %	+ 8,5 %
Nombre de dépistages positifs	3 ^e quadrimestre 1997	27 263	1 730	66	29 059
	3 ^e quadrimestre 1996	21 846	1 456	74	23 376
	Évolution	+ 24,8 %	+ 18,8 %	- 10,8 %	+ 24,3 %

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3 ^e quadrimestre 1997	34 753	62 614	12 306	109 673
	3 ^e quadrimestre 1996	32 096	59 011	12 381	103 488
	Évolution	+ 8,3 %	+ 6,1 %	- 0,6 %	+ 6,0 %
Nombre de dépistages positifs	3 ^e quadrimestre 1997	2 644	3 074	223	5 941
	3 ^e quadrimestre 1996	2 385	3 590	218	6 193
	Évolution	+ 10,9 %	- 14,4 %	+ 2,3 %	- 4,1 %

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3 ^e quadrimestre 1997	416 335	52 013	11 915	480 263
	3 ^e quadrimestre 1996	397 661	46 527	14 180	458 368
	Évolution	+ 4,7 %	+ 11,8 %	- 16,0 %	+ 4,8 %
Nombre de dépistages positifs	3 ^e quadrimestre 1997	7 811	6 331	280	14 422
	3 ^e quadrimestre 1996	7 029	6 137	217	13 383
	Évolution	+ 11,1 %	+ 3,2 %	+ 29,0 %	+ 7,8 %

Au cours du 3^e quadrimestre 1997, comparé au 3^e quadrimestre 1996, on constate que :

- le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse diminue (– 3,7 %) avec une augmentation du nombre d'infractions constatées (+ 4,1 %) ;
- le nombre d'infractions au port de la ceinture de sécurité augmente très nettement (+ 14,2 %) ;

- les nombres de dépistages préventifs pratiqués et positifs augmentent respectivement de 8,5 % et 24,3 % ;
- le nombre de dépistages pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, augmente de 6,0 % et le nombre de dépistages positifs diminue de 4,1 % ;
- les nombres de dépistages pratiqués et positifs en cas d'infractions augmentent respectivement de 4,8 % et 7,8 %.

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

– le ministère de la Justice :

Sous-direction de la 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, des Transports et du Logement :

Service d'études techniques des routes et autoroutes

Direction de la sécurité et de la circulation routières

Service économique et statistique / Direction des affaires économiques et internationales

– 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 Viarmes – 01 30 34 67 10

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
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