OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

BILAN ANNUEL

Statistiques et commentaires

ANNÉE 1990

SECURITE
ROUTIERE

COMITÉ DE RÉDACTION

- Jean-Pierre LAFLAQUIÈRE, *secrétaire général de l'Observatoire*
- Maryse LAGACHE, *chargée d'études à l'Observatoire*
- Yves PAGE, *chargé d'études à l'Observatoire*
- Colette DECAMME, *assistante à l'Observatoire*
- Christian TEILLET, *chef de la section statistique au Ministère de l'intérieur*
- Lieutenant-Colonel Claude MENDOUSSE, *chef du bureau circulation à la direction générale de la Gendarmerie nationale.*

Pour tous renseignements, s'adresser à l':
Observatoire national interministériel de sécurité routière
La grande arche
92055 PARIS - LA DÉFENSE CEDEX 04
Téléphone : 40 81 80 42 - 40 81 80 27

SOMMAIRE

1) Définitions françaises ..... p. 2

2) Principaux résultats

Principales actions et synthèse des résultats de l'année 1990 ..... p. 3
Tendances générales ..... p. 4
Bilan 1990 et bilan des vingt années précédentes ..... p. 5
Bilan 1990/1989 - Global ..... p. 9
Bilan 1990/1989 par service de surveillance ..... p. 11
Parc en circulation ..... p. 12
Permis de conduire délivrés ..... p. 13
Évolution de la circulation et de la consommation du carburant ..... p. 14

3) Comportement des usagers

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ..... p. 15
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme ..... p. 17
Ceinture de sécurité – Taux de port en circulation ..... p. 18
Ceinture de sécurité – Taux de port et de mortalité en cas d'accident ..... p. 20
Casque – Taux de port en cas d'accident ..... p. 21

4) Répartition des accidents et des victimes

Victimes par catégories d'usagers ..... p. 22
Accidents et victimes par catégories de réseaux ..... p. 24
Accidents et victimes selon le milieu urbain/rase campagne ..... p. 27
Accidents et victimes par classes d'âge ..... p. 29

5) Contrôles et infractions

Infractions au code de la route en 1990 ..... p. 31
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse et ceinture ..... p. 33

6) Comparaisons départementales, régionales et internationales

Comparaisons départementales ..... p. 35
Comparaisons régionales ..... p. 38
Comparaisons internationales ..... p. 39

7) Typologie des accidents de la route en 1990

Répartition selon le mois ..... p. 42
Répartition selon le jour de la semaine ..... p. 43
Répartition selon l'heure ..... p. 44
Répartition selon l'éclairement – La présence ou non d'une intersection ..... p. 45
Répartition selon le type d'accident ..... p. 46
Répartition selon l'âge et la catégorie de l'usager ..... p. 47
Taux de tués par âges rapportés à la population ..... p. 48
Taux de victimes par âges rapportés à la population ..... p. 49
Taux de tués dans les véhicules rapportés au parc ..... p. 50
Taux de victimes dans les véhicules rapportés au parc ..... p. 51
Taux de tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée rapportés au parc ..... p. 52
Taux de victimes dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée rapportés au parc ..... p. 53

DÉFINITIONS FRANÇAISES

Un **accident corporel** de la circulation routière :
- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

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

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :
- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les **victimes** : impliqués non indemnes.

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

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

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

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

PRINCIPALES ACTIONS ET SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

I – PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1990

Modifier en profondeur le comportement des conducteurs, les amener à une conduite plus sûre reste l'objectif prioritaire de la Sécurité Routière. Pour l'atteindre deux grands types d'action, étroitement liés, sont engagés :

- les mesures législatives ou réglementaires,
- les actions de communication.

• Les principales modifications touchant les règles de conduite, d'apprentissage ou de contrôle des automobilistes entrées en vigueur en 1990 sont :

Règles de conduite :

- au 1er décembre, le port de la ceinture aux places arrière des voitures qui en sont équipées (arrêté du 9 juillet 1990),
- au 1er décembre, la limitation de vitesse à 50 km/h en agglomération (décret du 28 novembre 1990).

Pédagogie :

- au 1er juillet, la réforme des permis de conduire les poids lourds (décret du 6 juin 1990) ; il n'y a plus d'équivalence entre le permis poids lourds transport de personnes et transport de marchandises ; les examens théoriques et pratiques sont renforcés.

Contrôles - sanctions :

- en mai 1990, l'entrée en vigueur de la procédure d'amende forfaitaire minorée en cas de règlement immédiat (décret du 10 mai 1990),
- fin octobre 1990, la faculté donnée aux officiers de police judiciaire de prendre l'initiative des contrôles préventifs d'alcoolémie (loi du 31 octobre 1990).

• Le rôle des actions de communication est bien sûr de faire connaître aux usagers les nouvelles règles :

- 50 km/h en agglomération (novembre),
- ceinture à l'arrière (novembre-décembre).

Mais également, certaines campagnes de communication de la Sécurité Routière cherchent spécifiquement à promouvoir un nouveau type de conduite, on retiendra :

- Pâques, "Drapeau blanc",
- campagne d'été "Faisons la route ensemble",
- en octobre, "Vivons la rue ensemble",
- fin novembre puis en décembre "Une vie, une ceinture".

II – SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

En 1990, le bilan des victimes (tués + blessés) est de 236 149. Ce nombre, encore inacceptable, en réduction de 4,2 % par rapport à l'année précédente est le plus faible jamais enregistré depuis 30 ans. En 10 ans le nombre des victimes a diminué d'un tiers alors que dans le même temps la circulation augmentait de 44 %. Parmi ces victimes on dénombre 10 289 tués, soit 2,3 % de moins qu'en 1989. A la seule exception de 1987, il faut également remonter à 1961 pour trouver un bilan équivalent.

L'année 1990 avait pourtant mal commencé, prolongeant l'évolution défavorable constatée depuis l'été 1989. De juillet 1989 à juin 1990, on dénombrait 434 tués de plus que pendant les douze mois précédents. L'été dernier a constitué un palier ; les quatre derniers mois de 1990 ont confirmé cette inflexion qui n'a cessé de s'accentuer au fil du temps : — 4,5 % en septembre et octobre, — 10 % en novembre, — 24 % en décembre.

L'ampleur de ce redressement, s'il n'a pas permis de descendre sous le seuil symbolique des 10 000 tués, a compensé, et au-delà, les résultats défavorables des douze mois précédents.

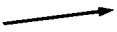
Il convient d'interpréter avec beaucoup de prudence cette évolution. Parmi les multiples facteurs d'explication, deux d'entre eux ont certainement joué un rôle majeur :

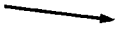
- une modification du comportement des usagers face à l'insécurité routière en général, due en partie à une intensification des actions des forces de l'ordre et perceptible dès le mois d'août suite à la campagne "Faisons la route ensemble", plus marquée au mois de novembre, conséquence de l'intense campagne de communication sur le 50 km/h en ville et le port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules,
- une météorologie rendant la circulation difficile au mois de décembre et incitant donc à la prudence.

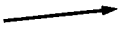
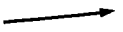
On constate également une augmentation de la circulation d'environ 4 % même si l'augmentation s'est ralentie au cours du 3e quadrimestre. Ce phénomène est sans doute imputable à des considérations économiques, à commencer par le renchérissement du prix moyen du carburant sur la période, voire psychologiques du fait du climat de tension internationale.

Les résultats sont encourageants mais la vigilance s'impose, ne serait-ce que pour tirer le parti sur l'ensemble de l'année, des mesures prises en décembre dernier. Elle devrait nous permettre de continuer à améliorer progressivement les bilans et de faire la liaison avec l'impact des réformes de fond qui entreront progressivement en application à compter du 1er janvier 1992 : le permis à points et le contrôle technique des véhicules.

TENDANCES GÉNÉRALES

I - LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1989	ANNÉE 1990	CARACTÉRISTIQUES 1990/1989
Circulation			Augmentation toutefois freinée au 3e quadrimestre.
Vitesses pratiquées			Pas de variation vraiment significative.
Port de la ceinture de sécurité			Augmentation du taux de port en et hors agglomération.

II - LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	ANNÉE 1989	ANNÉE 1990	CARACTÉRISTIQUES 1990/1989
A - Globaux			
• Accidents corporels			Diminution toute l'année sauf en février et avril.
• Tués			Mauvais bilan au cours du premier semestre puis très bon au cours du 3e quadrimestre.
• Blessés			Diminution toute l'année, particulièrement en décembre.
• Gravité			Elle reste très élevée. Il faut remonter à 1971 pour trouver une gravité plus forte.
B - Par catégories			
• Usagers			Le nombre de tués diminue pour toutes les catégories sauf pour les motocyclistes et les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds.
• Réseaux			Tous les indicateurs ainsi que la gravité sont en augmentation sur les autoroutes.

III - CONTRÔLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1989	ANNÉE 1990	CARACTÉRISTIQUES 1990/1989
Heures de contrôle et P.V. vitesse			Légère diminution.
Dépistages de l'alcoolémie			Nette augmentation.
Contrôles du port de la ceinture de sécurité			Nette augmentation.

BILAN 1990
ET BILAN DES VINGT PRÉCÉDENTES ANNÉES

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1970	235 109	-	15 087	-	-	-	329 659	-	6,4
1971	249 828	+6,3	16 212	+7,5	-	-	353 374	+7,2	6,5
1972	274 476	+9,9	16 617	+2,5	-	-	388 067	+9,8	6,1
1973	270 618	−1,4	15 636	−5,9	-	-	374 661	−3,5	5,8
1974	260 187	−3,9	13 521	−13,5	-	-	353 059	−5,8	5,2
1975	258 201	−0,8	13 170	−2,6	105 316	248 414	353 730	+0,2	5,1
1976	261 275	+1,2	13 787	+4,7	102 059	255 392	357 451	+1,1	5,3
1977	257 698	−1,4	13 104	−5,0	101 907	252 998	354 905	−0,7	5,1
1978	247 785	−3,8	12 137	−7,4	96 659	241 855	338 514	−4,6	4,9
1979	253 208	+2,2	12 480	+2,8	99 084	248 834	347 918	+2,8	4,9
1980	248 469	−1,9	12 543	+0,5	95 099	244 533	339 632	−2,4	5,0
1981	239 734	−3,5	12 428	−0,9	90 973	243 316	334 289	−1,6	5,2
1982	230 701	−3,8	12 410	−0,1	84 532	236 853	321 385	−3,9	5,4
1983	216 139	−6,3	11 946	−3,7	79 447	221 987	301 434	−6,2	5,5
1984	202 637	−6,2	11 685	−2,2	73 314	211 593	284 907	−5,5	5,8
1985	191 132	−5,7	10 448	−10,6	66 925	203 874	270 799	−5,0	5,5
1986	184 615	−3,4	10 960	+4,9	63 496	195 507	259 003	−4,4	5,9
1987	170 994	−7,4	9 855	−10,0	57 902	179 734	237 636	−8,2	5,8
1988	175 887	+2,9	10 548	+7,0	58 172	185 870	244 042	+2,7	6,0
1989	170 590	−3,0	10 528	−0,2	55 086	180 913	235 999	−3,3	6,2
1990	162 573	−4,7	10 289	−2,3	52 578	173 282	225 860	−4,3	6,3

Le bilan en accidents corporels, tués et blessés est le meilleur jamais enregistré sur la période considérée si l'on excepte l'année 1987 pour les tués.

En 1990, par rapport à 1989 :

- si l'on considère les résultats par services, on constate des évolutions similaires sur le réseau surveillé par la Gendarmerie Nationale et sur celui surveillé par la Police Nationale en accidents corporels (respectivement − 4,3 % et − 4,9 %) et en blessés (− 3,6 % et − 4,7 %) mais avec une nette amélioration du nombre de tués sur le réseau surveillé par la Gendarmerie Nationale (− 3,0 % contre − 0,3 % sur le réseau surveillé par la Police Nationale),

- la circulation sur le réseau national, en données provisoires, a augmenté d'environ 4 % et pour les onze premiers mois de 1990, la consommation de carburants a augmenté de 2,9 % par rapport aux onze premiers mois de 1989,

- les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme restent stables sur les autoroutes de dégagement, les routes nationales et, en agglomération, augmentent d'un point sur les autoroutes de liaison et de deux points sur les routes départementales. On relève d'autre part une augmentation des dépassements de la vitesse limite principalement sur les routes nationales et les routes départementales,

- le port de la ceinture de sécurité est en augmentation sur tous les réseaux hors agglomération, non seulement par rapport à 1989, mais également par rapport aux années précédentes comme en agglomération,

- la répartition des victimes par catégories d'usagers montre une diminution du nombre de tués pour toutes les catégories sauf pour les motocyclistes (+ 1,7 %) et les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds (+ 12,5 %) et du nombre de blessés. La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) est en augmentation pour toutes les catégories sauf pour les usagers de voitures de tourisme pour lesquels elle reste stable,

- la répartition des accidents et des victimes par catégories de réseaux montre une diminution du nombre d'accidents corporels sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes (+ 2,1 %). Le nombre de tués augmente fortement sur les autoroutes (+ 13,1 %) et de façon moins forte sur les voies communales et autres voies (+ 2,4 %). Le nombre de blessés diminue partout sauf sur les autoroutes (+ 3,5 %). La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, est en augmentation sur tous les réseaux sauf sur les routes nationales et routes express où elle diminue de 1,0 %,

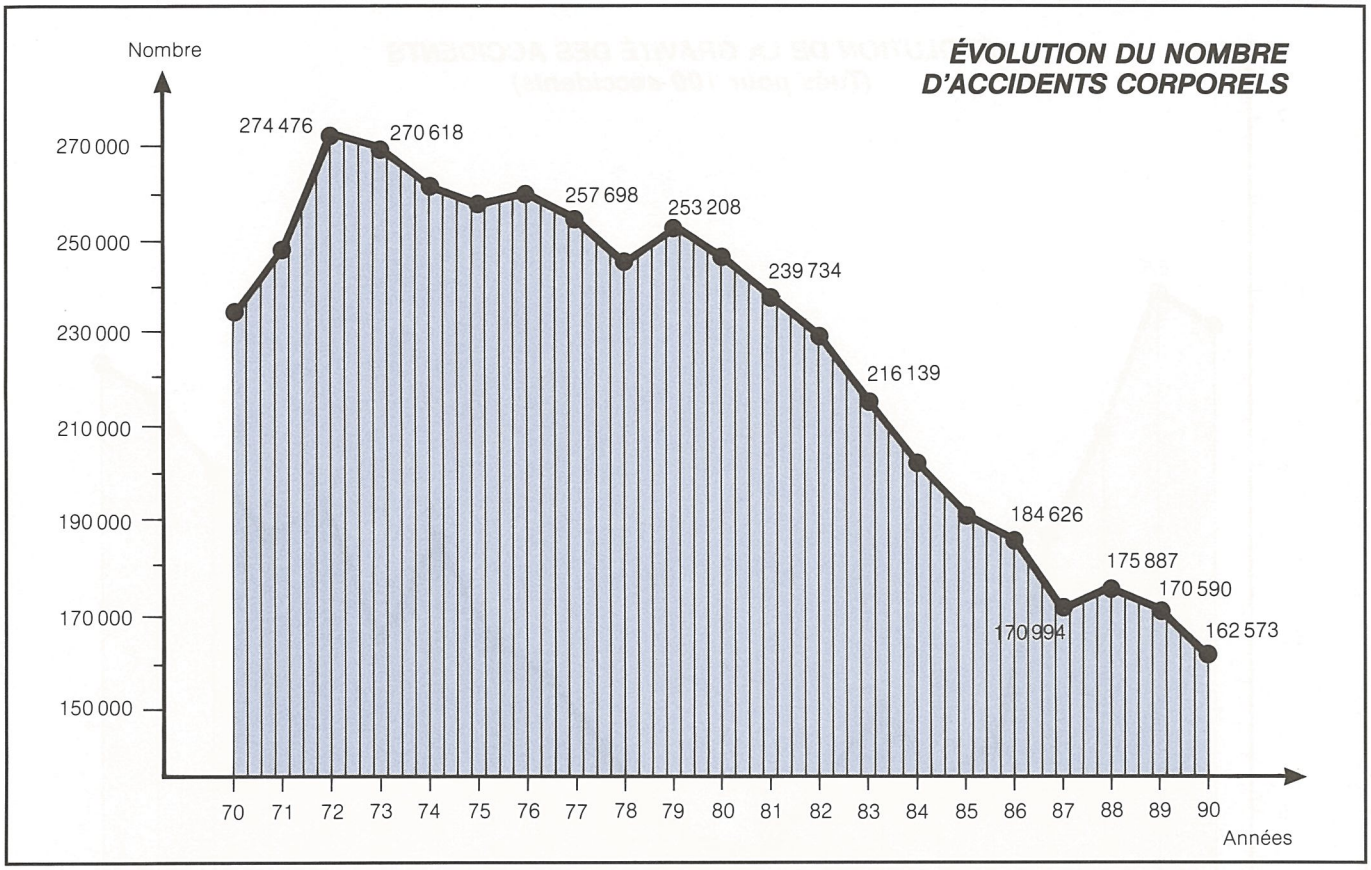
- les nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés ont diminué plus vite en milieu urbain (respectivement – 5,7 %, – 2,6 % et – 5,6 %) qu'en rase campagne (– 2,1 %, – 2,1 % et – 1,5 %),

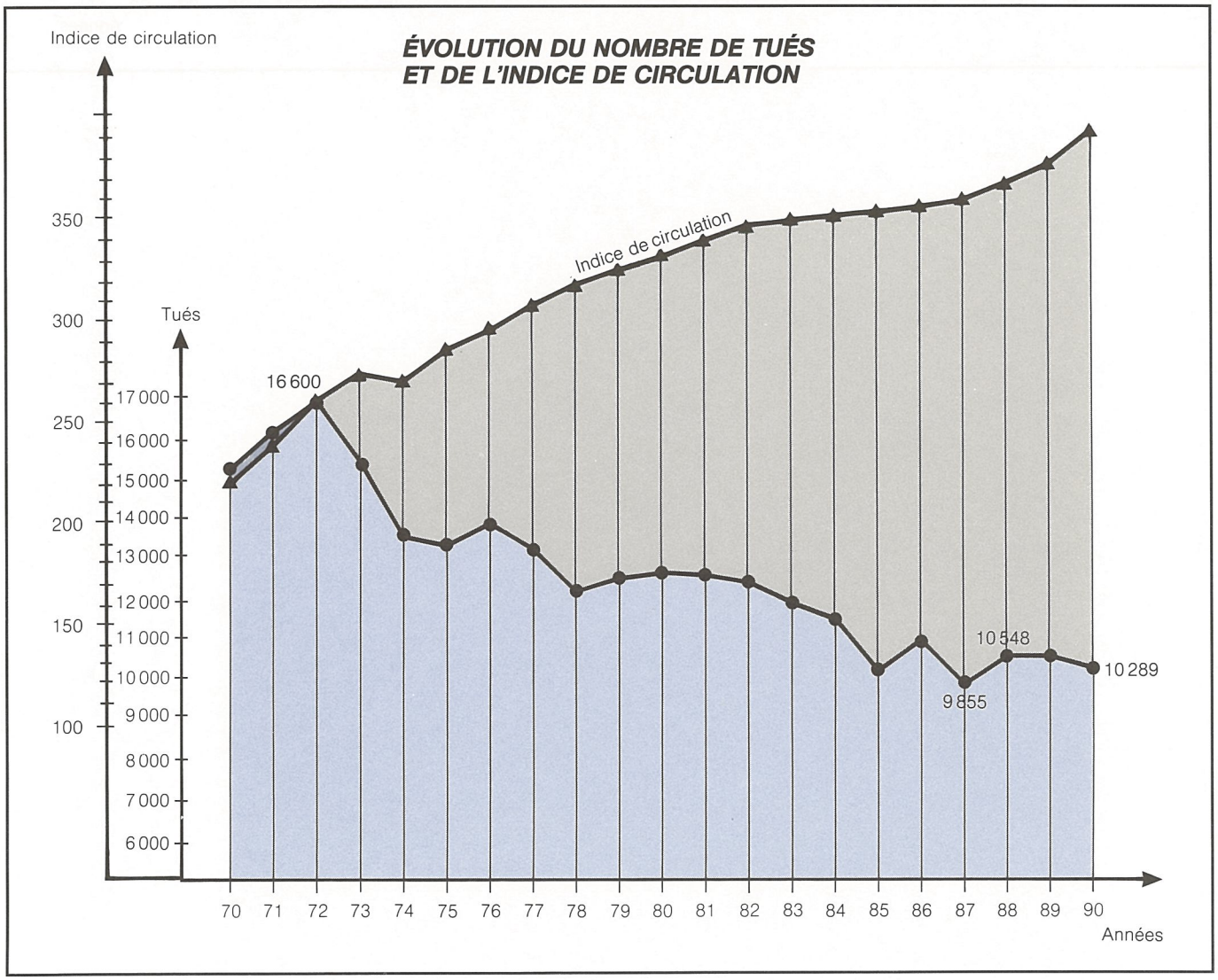
- la répartition des victimes par classes d'âge montre une diminution du nombre de tués en particulier parmi les enfants (– 6,8 %) et les personnes âgées (– 7,5 %). En revanche, en constate une très légère augmentation de ce nombre dans la classe 25-44 ans (+ 0,2 %). Le nombre de blessés est en diminution dans toutes les classes d'âge. La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), reste stable chez les enfants et les personnes âgées mais augmente pour la classe des 25 à 64 ans,

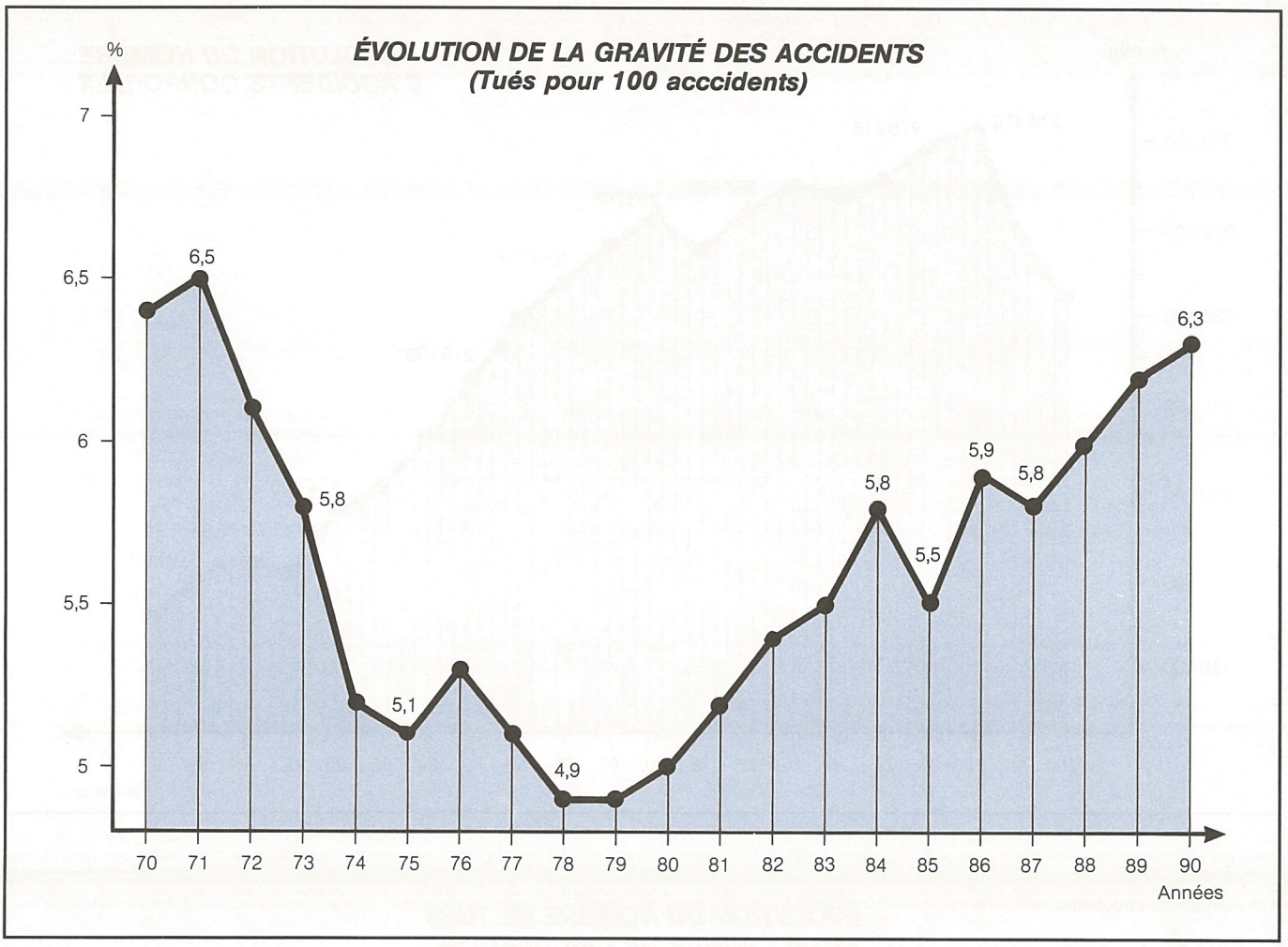
- le nombre de contrôles d'alcoolémie a particulièrement augmenté ainsi que le nombre d'infractions relevées pour non port de la ceinture de sécurité. En revanche, le nombre d'heures de contrôles consacrées à la vitesse, ainsi que le nombre d'infractions constatées est resté stable,

- le bilan régional laisse apparaître deux régions qui ont très bien évolué en nombres d'accidents corporels et de victimes : le Limousin (respectivement – 13,9 % et – 11,2 %) et l'Alsace (– 12,5 % et – 11,2 %). En revanche la région Corse enregistre un mauvais bilan (respectivement +11,6 % et + 8,7 %),

- le bilan départemental montre que 16 départements enregistrent une diminution du nombre d'accidents corporels égale ou supérieure à 10 % et 16 une augmentation allant de + 0,2 % à + 12,0 %. Au niveau des victimes, 19 départements enregistrent un bilan en hausse.


ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS
Nombre
270 000
250 000
230 000
210 000
190 000
170 000
150 000
274 476
270 618
257 698
253 208
239 734
216 139
184 626
170 994
175 887
170 590
162 573
70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90
Années


ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS ET DE L'INDICE DE CIRCULATION
Indice de circulation
350
300
250
200
150
100
Tués
17 000
16 000
15 000
14 000
13 000
12 000
11 000
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
Indice de circulation
16 600
10 548
9 855
10 289
70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90
Années


ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS
(Tués pour 100 acccidents)
%
7
6,5
6
5,5
5
6,5
5,8
5,1
4,9
5,8
5,5
5,9
5,8
6,3
70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90
Années

ÉVOLUTION COMPARÉE 1990/1989

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	13274	-2,1	881	+9,2	4106	14129	18235	-1,3	6,6
Février	12112	+0,8	729	+7,0	3795	12822	16617	-0,1	6,0
Mars	13326	-4,0	762	-3,2	4023	13849	17872	-4,7	5,7
Avril	13441	+2,3	824	+6,7	4366	14617	18983	+3,5	6,1
1er quad.	52153	-0,8	3196	+4,9	16290	55417	71707	-0,7	6,1
Mai	13979	-1,8	789	-1,4	4422	14605	19027	-2,6	5,6
Juin	14602	-6,0	912	+6,2	4840	15508	20348	-4,2	6,2
Juillet	14391	-3,3	997	-4,5	5025	15544	20569	-4,4	6,9
Août	12462	-4,4	942	+3,1	4646	13655	18301	-4,5	7,6
2e quad.	55434	-3,9	3640	+0,6	18933	59312	78245	-4,0	6,6
Septembre	13899	-4,4	881	-6,3	4587	14752	19339	-1,5	6,3
Octobre	15185	-7,5	944	-2,3	4695	15973	20668	-7,7	6,2
Novembre	14123	-3,1	889	-9,5	4444	15016	19460	-1,8	6,3
Décembre	11779	-20,3	739	-24,3	3629	12812	16441	-19,8	6,3
3e quad.	54986	-8,8	3453	-10,6	17355	58553	75908	-7,8	6,3
Année 1990	162573	-4,7	10289	-2,3	52578	173282	225860	-4,3	6,3

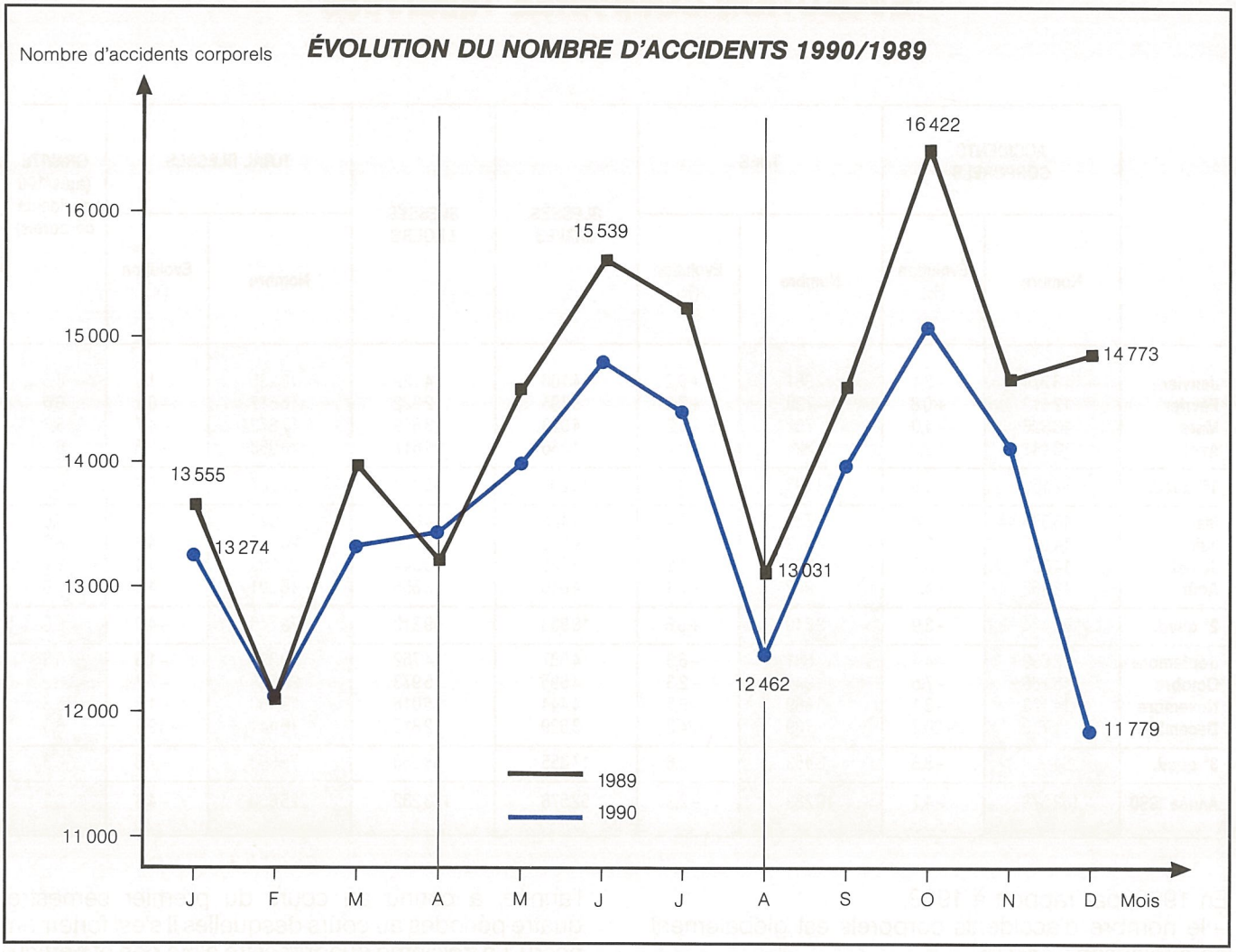
En 1990, par rapport à 1989,

– le nombre d'accidents corporels est globalement en diminution : – 4,7 %.
Il n'a connu que deux périodes d'augmentation, en février et en avril. Il convient de noter la forte diminution enregistrée en décembre : – 20,3 %

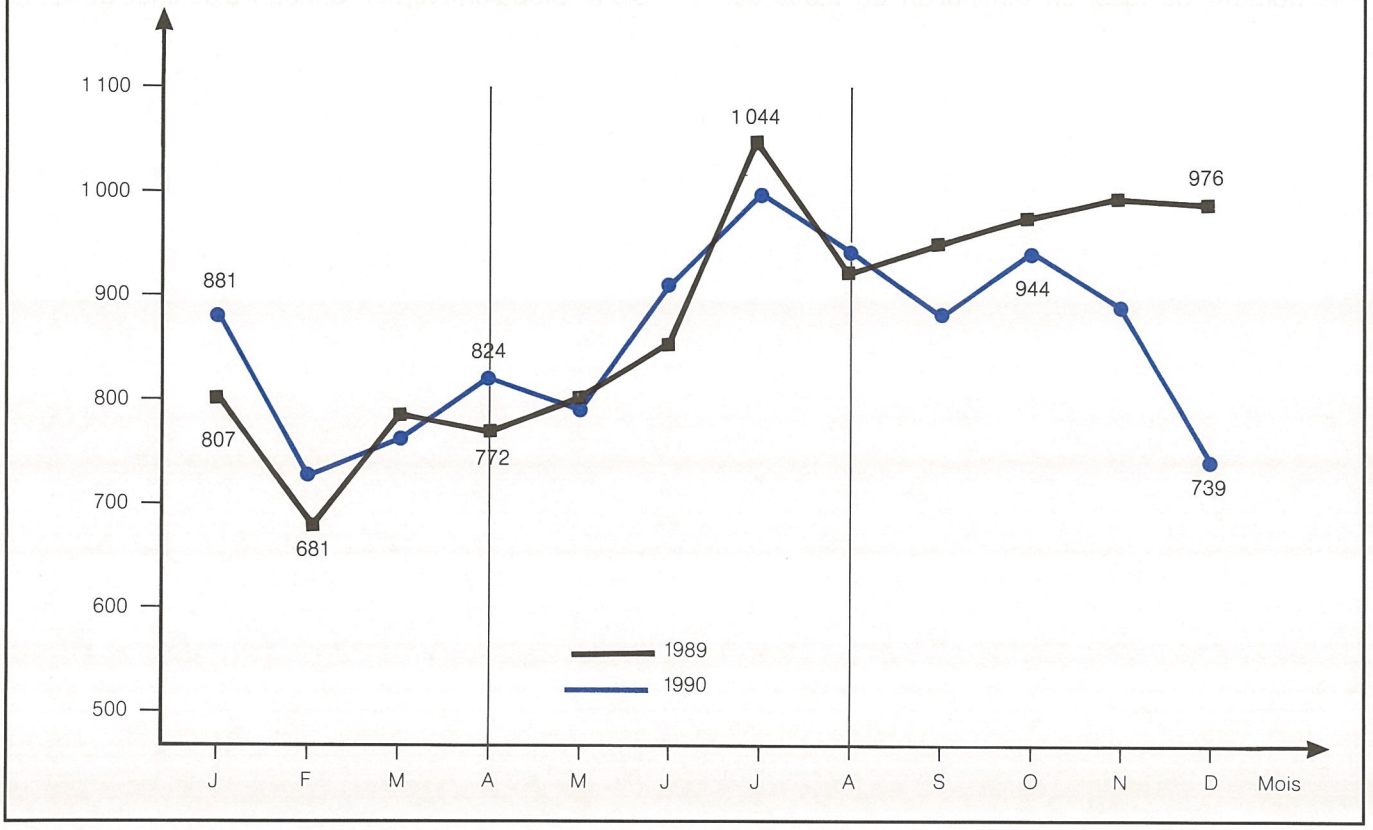
– le nombre de tués, en diminution de 2,3 % sur l'année, a connu au cours du premier semestre, quatre périodes au cours desquelles il s'est fortement accru. Le troisième quadrimestre a été bon et particulièrement en décembre.

– le nombre de tués a diminué tout au long de l'année sauf en avril où l'on a enregistré une augmentation de 3,5 %. Globalement, sur l'année, il a diminué de 4,3 %.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS 1990/1989



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS 1990/1989



BILAN 1990 COMPARÉ AU BILAN 1989
PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

I – BILAN GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS
Année 1990	162573	10289	52578	173282	225860
Année 1989	170590	10528	55086	180913	235999
Différence	– 8017	– 239	– 2508	– 7631	– 10139
Pourcentage	– 4,7 %	– 2,3 %	– 4,6 %	– 4,2 %	– 4,3 %

II – BILAN GENDARMERIE NATIONALE

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS
Année 1990	59574	7567	33398	56714	90112
Année 1989	62228	7798	34775	58743	93518
Différence	– 2654	– 231	– 1377	– 2029	– 3406
Pourcentage	– 4,3 %	– 3,0 %	– 4,0 %	– 3,5 %	– 3,6 %

III – BILAN POLICE NATIONALE

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS
Année 1990	102999	2722	19180	116568	135748
Année 1989	108362	2730	20311	122170	142481
Différence	– 5363	– 8	– 1131	– 5602	– 6733
Pourcentage	– 4,9 %	– 0,3 %	– 5,6 %	– 4,6 %	– 4,7 %

PARC EN CIRCULATION

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

QUATRE ROUES	1986	1987	1988	1989	1990
Voitures particulières	21 500	21 970	22 520	23 010	23 550
Véhicules utilitaires	3 995	4 160	4 355	4 520	4 670
Tracteurs routiers	140	145	150	160	170
Autocars - autobus	65	65	65	68	70

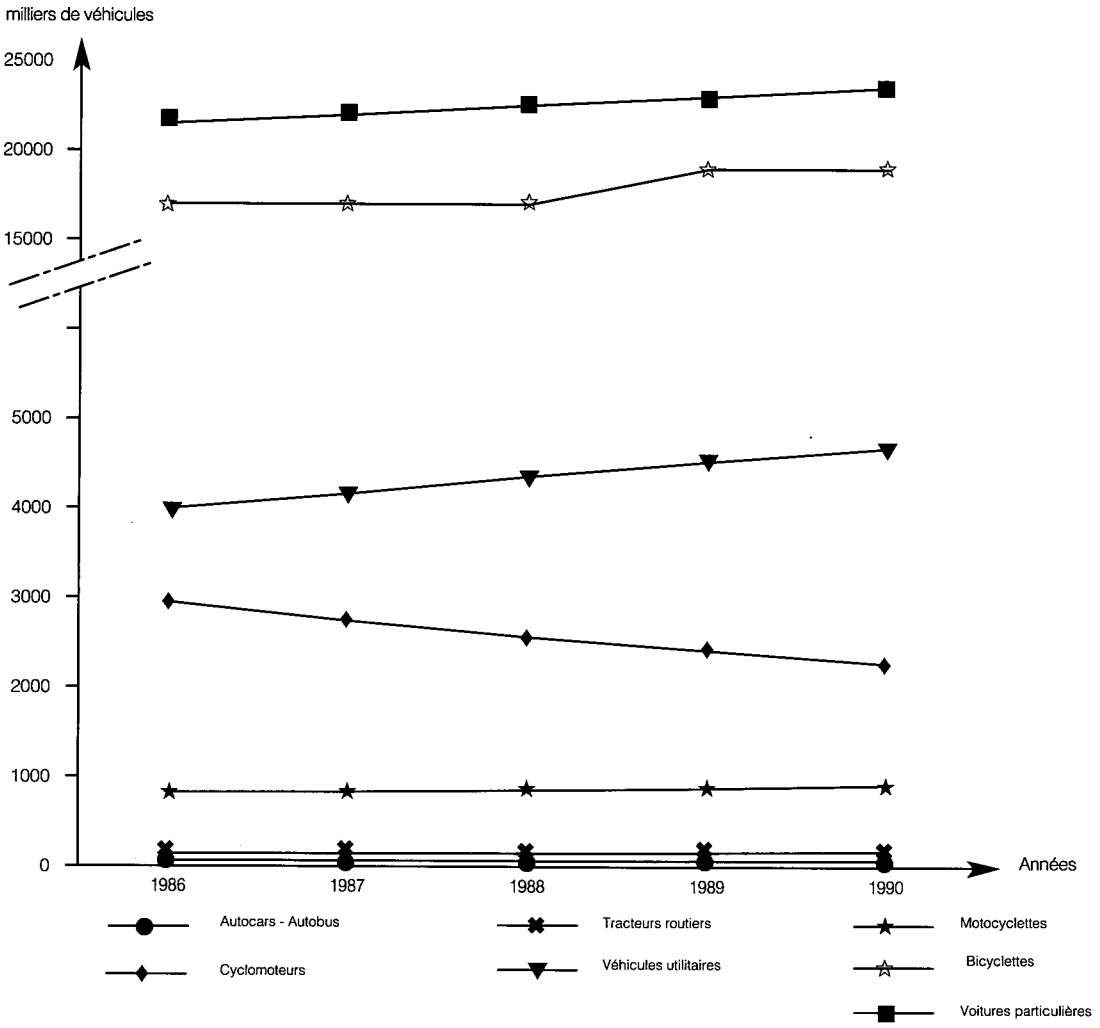
Parc au 31/12 de chaque année (en milliers)
Source : APSAD (Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance Dommage)

DEUX ROUES	1986	1987	1988	1989	1990
Bicyclettes*	17 000	17 000	17 000	19 000	19 000
Cyclomoteurs	2 950	2 740	2 560	2 415	2 265
Motocyclettes	825	834	853	878	913

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

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

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



PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

Nombre de permis de conduire délivrés :

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Permis A_1	2684	-	-	-	-	-
Permis A_2	2650	-	-	-	-	-
Permis A_3	6690	-	-	-	-	-
Permis AT	-	488	557	397	410	462
Permis AL	24198	24803	23754	23711	24375	20503
Permis A	49348	61987	65855	72339	87124	94997
Permis B	852503	810705	753991	787114	803718	799088
Permis CL + C*	12753	12480	11236	12627	13134	15596
Permis C + EC*	22267	23714	26302	31409	32029	28284
Permis D	21846	19149	19149	17317	14277	10984

** au 01/07/1990*

Définition des permis :

- A_1 : jusqu'au 31/12/1984 : motos de 80 cm^3 et moins
- A_2 : jusqu'au 31/12/1984 : motos de moins de 400 cm^3
- A_3 : jusqu'au 31/12/1984 : motos de plus de 400 cm^3
- AT : tricycles et quadricycles à moteur
- AL : depuis le 01/01/1985 : motos de 125 cm^3 et moins
- A : depuis le 01/01/1985 : motos de plus de 125 cm^3
- B : voitures de tourisme
- CL : ***jusqu'au 30/06/1990 :*** véhicules utilitaires de plus de 3,5 t et inférieurs ou égaux à 19 t pour les véhicules isolés ou inférieurs ou égaux à 12,5 t pour les véhicules articulés. ***Devient C au 01/07/90***
- C : ***jusqu'au 30/06/1990 :*** véhicules utilitaires de plus de 19 t isolés et de plus de 12,5 t articulés. ***Devient EC au 01/07/1990***
- EC : ensemble des véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg
- D : véhicules de transport en commun.

Globalement, sur six ans, le nombre total de permis délivrés reste stable. On constate une augmentation régulière du nombre de permis A délivrés (motos > 125 cm^3) qui aboutit à un quasi doublement du nombre de 1985 et une décroissance régulière du nombre de permis D délivrés (transports en commun) qui a été divisé par deux en six ans.

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

I – LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL

(en 100 millions de véhicules x km)

1990/1989	Autoroutes	Routes Nationales	Ensemble
Janvier	+8,2%	+1,8%	+4,6%
Février	+9,1%	+3,3%	+6,0%
Mars	+1,7%	-1,1%	+0,2%
Avril	+15,0%	+6,2%	+10,2%
Mai	+4,3%	+0,6%	+2,2%
Juin	+11,0%	+3,5%	+6,9%
Juillet	+4,0%	+0,5%	+2,1%
Août	+5,8%	+1,4%	+3,4%
Septembre	+6,7%	+3,4%	+4,9%
Octobre	+5,4%	+1,3%	+3,1%
Novembre	+7,0%	-0,5%	+2,9%
Décembre	+4,8%	-1,8%	+1,2%
ANNÉE	+6,8%	+1,5%	+3,9%

II – LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

1990/1989	Supercarburant + essence	Gazole	Ensemble
Janvier	+2,6%	+16,4%	+8,4%
Février	-5,7%	+6,1%	-0,6%
Mars	-6,2%	+8,8%	+0,2%
Avril	+5,3%	+13,6%	+8,8%
Mai	-1,5%	+12,2%	+4,1%
Juin	-2,8%	+5,3%	+0,7%
Juillet	+1,4%	+15,4%	+7,1%
Août	-0,8%	+14,5%	+5,0%
Septembre	-10,1%	+1,0%	-5,3%
Octobre	-2,8%	+10,5%	+3,1%
Novembre	-3,7%	+7,0%	+1,2%
Décembre	-7,2%	+4,6%	-2,0%
ANNÉE	-2,5%	+9,5%	+2,6%

L'augmentation globale de la circulation (+ 3,9 % en 1990 par rapport à 1989) masque cependant un ralentissement par rapport aux années antérieures (+ 5,3 % en 1989 par rapport à 1988 et + 5,9 % en 1988 par rapport à 1987), conséquence du ralentissement économique et de la situation dans le Golfe.

L'évolution de la circulation reste très différenciée entre le réseau autoroutier, qui continue de bénéficier de la plus grande part de l'augmentation, et le réseau des routes nationales.

La consommation de carburants croît elle aussi, mais porte essentiellement sur le gazole, conséquence de la part croissante des véhicules à moteur diesel dans le parc automobile français.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

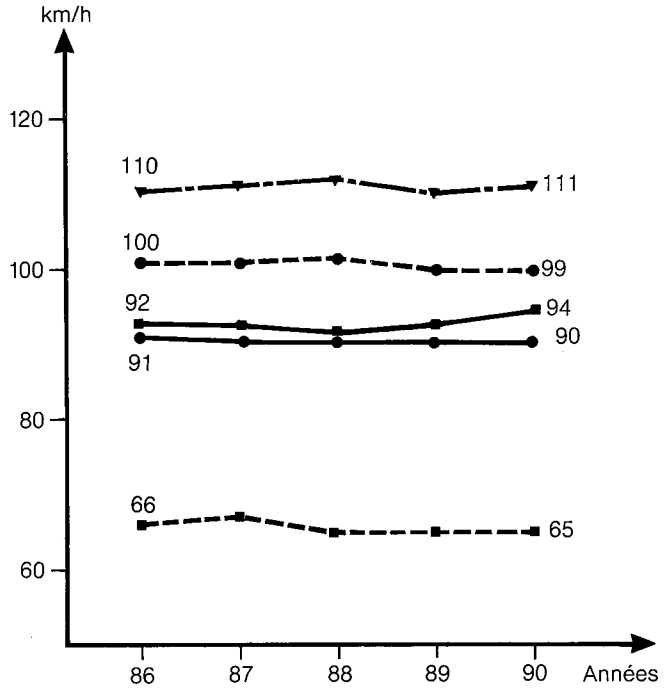
	1986	1987	1988	1989	1990
Autoroutes de liaison (ADL)* (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	110	111	112	110	111
Dépassement de vitesse limite (%)	14	18	16	16	17
Dépassement de vitesse limite + 10 (%)	6	9	7	7	8
Autoroutes de dégagement (ADD)** (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	100	100	101	99	99
Dépassement de vitesse limite (%)	30	30	31	26	27
Dépassement de vitesse limite + 10 (%)	12	13	14	11	11
Routes nationales (RN) (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	91	90	90	90	90
Dépassement de vitesse limite (%)	50	52	49	47	50
Dépassement de vitesse limite + 10 % (%)	26	30	27	25	26
Routes départementales à grande circulation (RD) (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	92	92	91	92	94
Dépassement de vitesse limite (%)	53	55	52	54	58
Dépassement de vitesse limite + 10 % (%)	31	33	30	30	34
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (60 km/h et 50 km/h depuis le 1/12/1990)					
Vitesse moyenne (km/h)	66	67	65	65	65
Dépassement de vitesse limite (%)	67	69	64	64	64
Dépassement de vitesse limite + 10 (%)	37	42	36	33	36

** Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie Nationale.*
*** Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies Républicaines de Sécurité.*

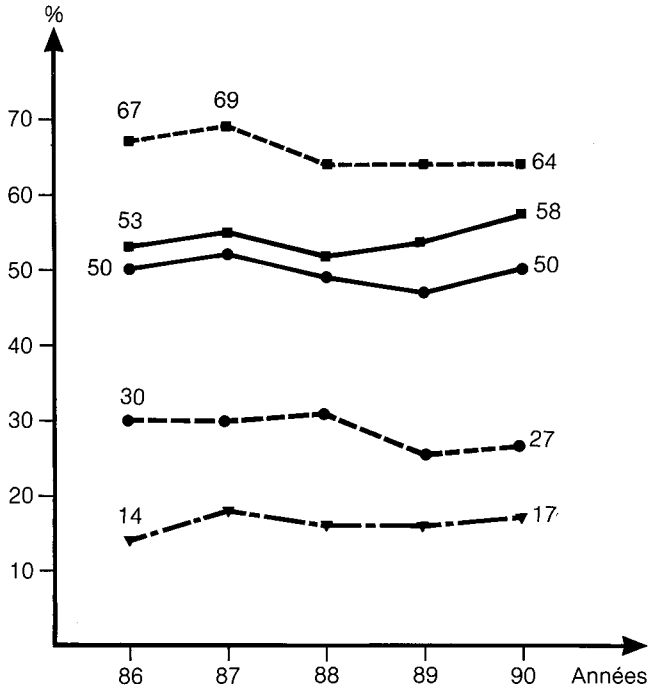
Au cours de l'année 1990, les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme sur les différents réseaux de rase campagne sont globalement stables ou à la hausse (+ 1 km/h sur les autoroutes de liaison, + 2 km/h sur les routes départementales).

Les taux de dépassement de vitesse limite, en accroissement significatif sur tous les réseaux, rapportés aux vitesses moyennes, sont des indicateurs d'une dispersion accrue des vitesses et donc d'une moindre fluidité de la circulation.

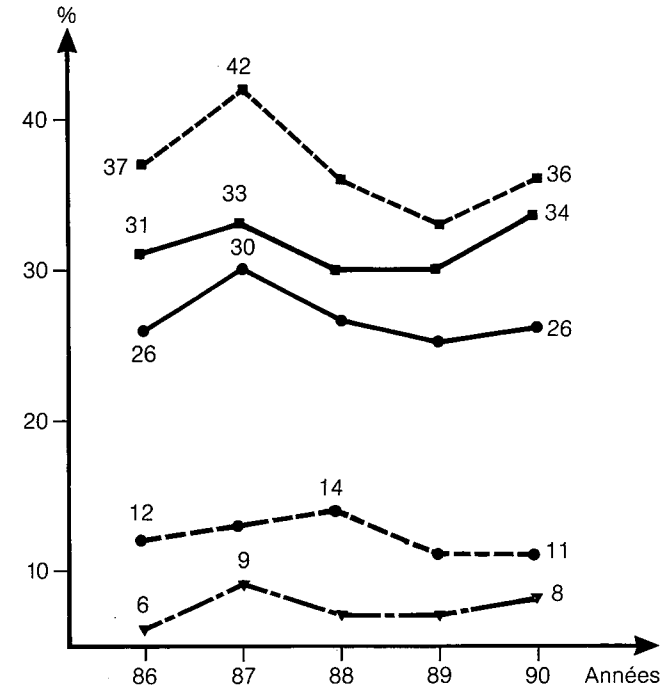
VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR

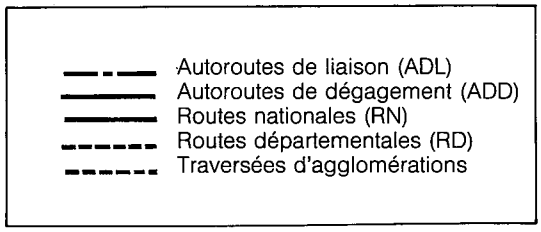


% DE DÉPASSEMENT DE LA VITESSE LIMITE



% DE DÉPASSEMENT DE LA VITESSE LIMITE + 10 KM/H





VITESSES PRATIQUÉES DE NUIT PAR LES VOITURES DE TOURISME

(données non disponibles avant 1987)

	1987	1988	1989	1990
Autoroutes de liaison (130 km/h)				
Vitesse moyenne (km/h)	107	111	106	108
Dépassement de vitesse limite (%)	13	19	11	13
Dépassement de vitesse limite + 10 (%)	7	10	6	6
Autoroutes de dégagement (110 km/h)				
Vitesse moyenne (km/h)	100	100	101	101
Dépassement de vitesse limite (%)	30	25	31	30
Dépassement de vitesse limite + 10 (%)	15	15	16	15
Routes nationales (90 km/h)				
Vitesse moyenne (km/h)	96	94	94	93
Dépassement de vitesse limite (%)	65	55	58	52
Dépassement de vitesse limite + 10 % (%)	39	33	35	29
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (60 km/h et 50 km/h depuis le 1/12/1990)				
Vitesse moyenne (km/h)	76	74	74	74
Dépassement de vitesse limite (%)	82	82	80	83
Dépassement de vitesse limite + 10 (%)	66	57	57	58

La même tendance à la baisse des vitesses de nuit est constatée sur tous les réseaux, à l'exception des autoroutes de liaison, où la vitesse moyenne a continuellement augmenté tout au long de l'année.

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ (DE JOUR) DE 1986 À 1990

I – HORS AGGLOMÉRATION

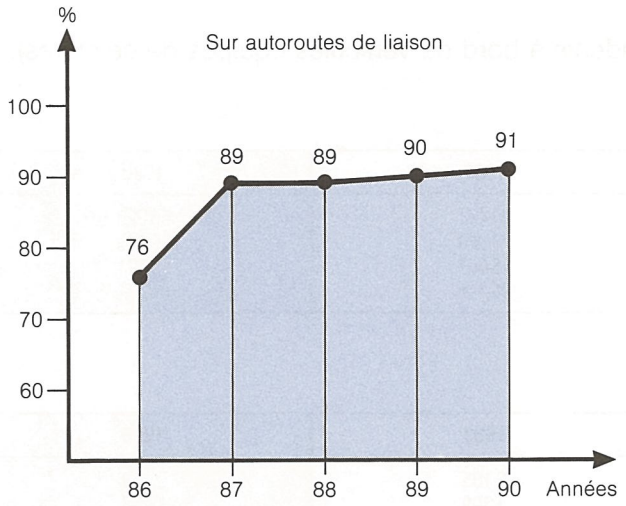
	1986		1987	1988	1989	1990
	10 premiers mois	2 derniers mois				
Autoroutes de liaison	73	89	89	89	90	91
Autoroutes de dégagement	58	82	81	79	82	83
Routes nationales	65	85	83	83	84	88
Routes départementales à grande circulation	69	86	83	84	85	87
Traversées d'agglomérations par RN	62	84	82	80	82	83

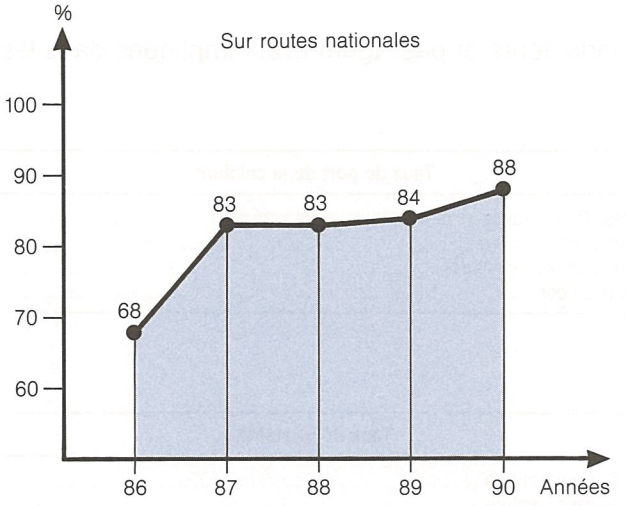
II – EN AGGLOMÉRATION

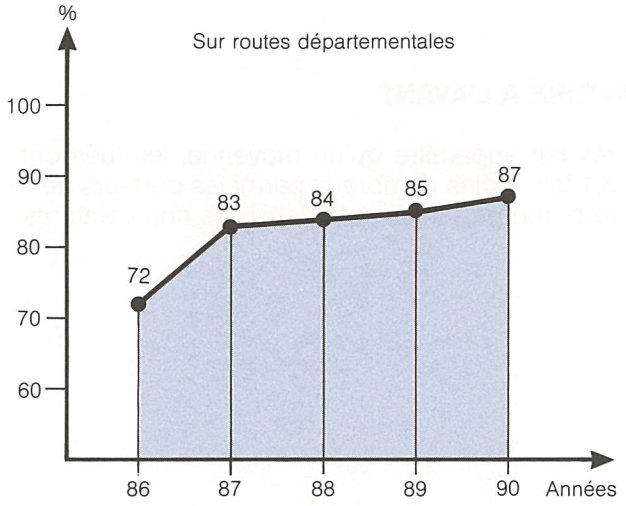
	1986		1987	1988	1989	1990
	10 premiers mois mois	2 derniers mois				
Metz	49	84	75	71	75	78
Lille	28	61	53	68	71	77
Nantes	49	74	49	66	73	69
Lyon	16	67	54	44	44	42
Toulouse	13	55	44	43	43	45
Avignon	17	53	40	29	30	32
Ensemble Province	29	66	53	54	56	57
Paris	24	58	62	48	48	49

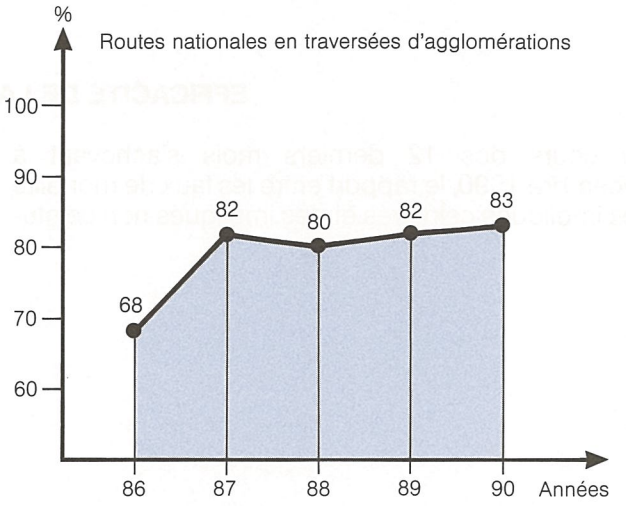
En 1990, on constate une augmentation générale, en rase campagne, comme en agglomération, du taux de port de la ceinture de sécurité de l'ordre d'un point. Cette hausse concerne en particulier les routes nationales.

ÉVOLUTION DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ
(Conducteurs ou passagers avant portant la ceinture)









CEINTURE DE SÉCURITÉ

(Réseau rase campagne – Gendarmerie Nationale)

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

Taux de port de la ceinture	1989	1990
Total des conducteurs et passagers avant impliqués	94491	90920
Impliqués ceinturés	78824	76649
Impliqués non ceinturés	15667	14271
Taux de port	83,4%	84,3%

Taux de mortalité	1989	1990
Tués avec ceinture	2185	2113
Tués sans ceinture	1309	1208
Taux de mortalité des impliqués ceinturés	2,77	2,76
Taux de mortalité des impliqués non ceinturés	8,36	8,46

EFFICACITÉ DE LA CEINTURE À L'AVANT

Au cours des 12 derniers mois s'achevant à décembre 1990, le rapport entre les taux de mortalité des impliqués ceinturés et des impliqués non ceinturés fait apparaître qu'en moyenne, les tués ont été 3,1 fois moins nombreux parmi les porteurs de ceinture que parmi les automobilistes non ceinturés.

TAUX DE PORT DU CASQUE

(Réseau rase campagne – Gendarmerie Nationale)

(Conducteurs et passagers impliqués dans les accidents corporels).

Cyclomoteurs (n'excédant pas 50 cm^3)	1989	1990
Total des usagers impliqués	7905	7171
Impliqués casqués	6383	5881
Impliqués non casqués	1522	1290
Taux de port	80,7%	82,0%

Motocycles	1989	1990
Total des usagers impliqués	6891	6877
Impliqués casqués	6033	6155
Impliqués non casqués	858	722
Taux de port	87,5%	89,5%

Que ce soit pour les cyclomoteurs ou les motocyclettes, on constate une amélioration sensible du taux de port du casque en 1990 par rapport à 1989 lors des accidents corporels constatés par la Gendarmerie Nationale.

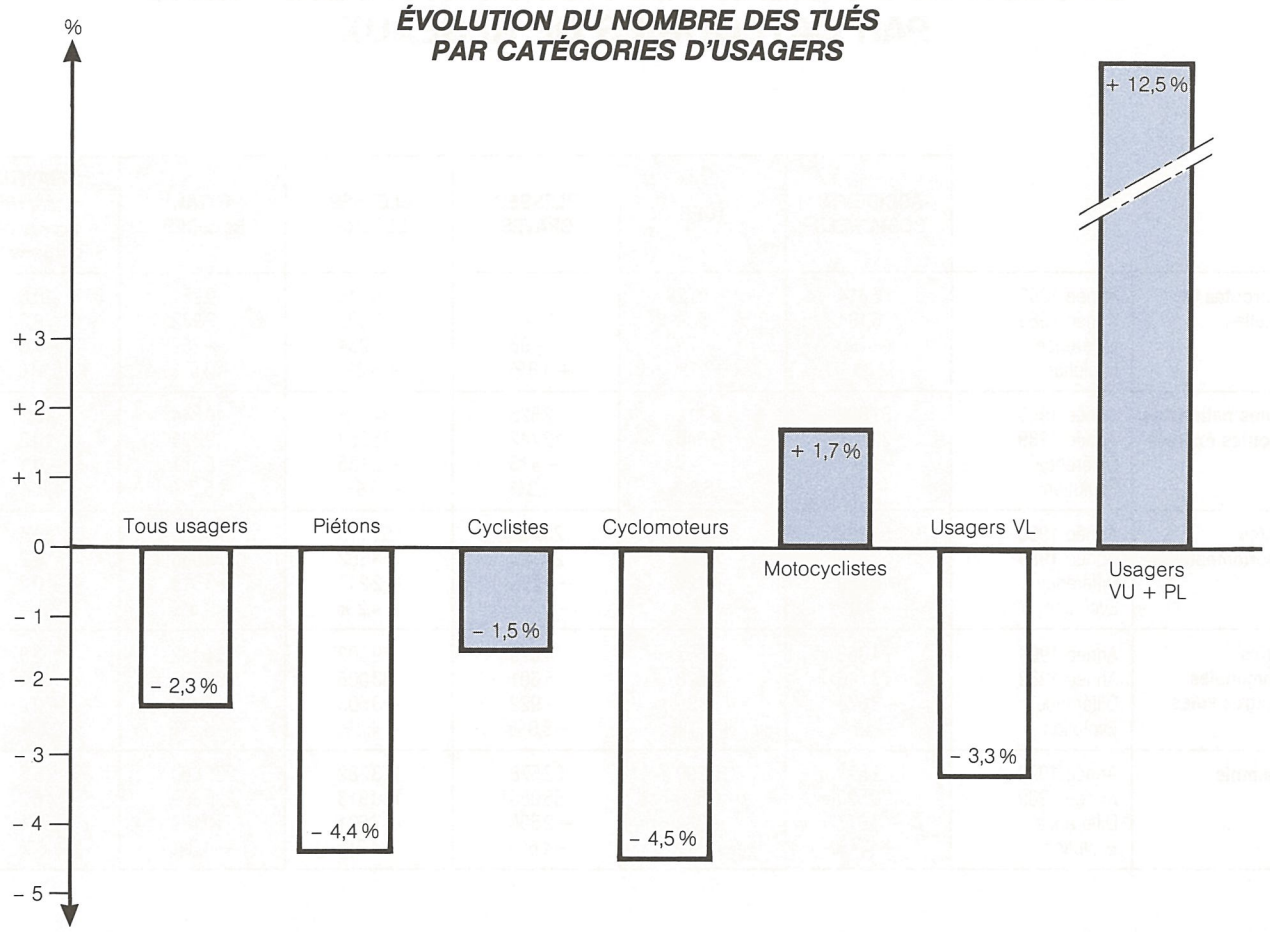
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 victimes)
Piétons	Année 1990	1 407	7 368	19 298	26 666	5,0
	Année 1989	1 472	8 050	20 289	28 339	4,9
	Différence	– 65	– 682	– 991	– 1 673	+ 0,1
	Évolution	– 4,4 %	– 8,5 %	– 4,9 %	– 5,9 %	+ 2,0 %
Cyclistes	Année 1990	401	2 286	5 971	8 257	4,6
	Année 1989	407	2 377	6 385	8 762	4,4
	Différence	– 6	– 91	– 414	– 505	+ 0,2
	Évolution	– 1,5 %	– 3,8 %	– 6,5 %	– 5,8 %	+ 4,5 %
Cyclomotoristes	Année 1990	657	6 254	19 230	25 484	2,5
	Année 1989	688	6 762	20 633	27 395	2,4
	Différence	– 31	– 508	– 1 403	– 1 911	+ 0,1
	Évolution	– 4,5 %	– 7,5 %	– 6,8 %	– 7,0 %	+ 4,2 %
Motocyclistes	Année 1990	946	5 705	15 367	21 072	4,3
	Année 1989	930	5 750	15 340	21 090	4,2
	Différence	+ 16	– 45	+ 27	– 18	+ 0,1
	Évolution	+ 1,7 %	– 0,8 %	+ 0,2 %	– 0,1 %	+ 2,4 %
Usagers de voitures de tourisme	Année 1990	6 295	28 809	106 364	135 173	4,4
	Année 1989	6 513	29 997	111 009	141 006	4,4
	Différence	– 218	– 1 188	– 4 645	– 5 833	-
	Évolution	– 3,3 %	– 4,0 %	– 4,2 %	– 4,1 %	-
Usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds	Année 1990	583	2 156	7 052	9 208	6,0
	Année 1989	518	2 150	7 257	9 407	5,2
	Différence	+ 65	+ 6	– 205	– 199	+ 0,8
	Évolution	– 12,5 %	+ 0,3 %	– 2,8 %	– 2,1 %	+ 15,4 %
Total	Année 1990	10 289	52 578	173 282	225 860	4,4
	Année 1989	10 528	55 086	180 913	235 999	4,3
	Différence	– 239	– 2 508	– 7 631	– 10 139	+ 0,1
	Évolution	– 2,3 %	– 4,6 %	– 4,2 %	– 4,3 %	+ 2,3 %

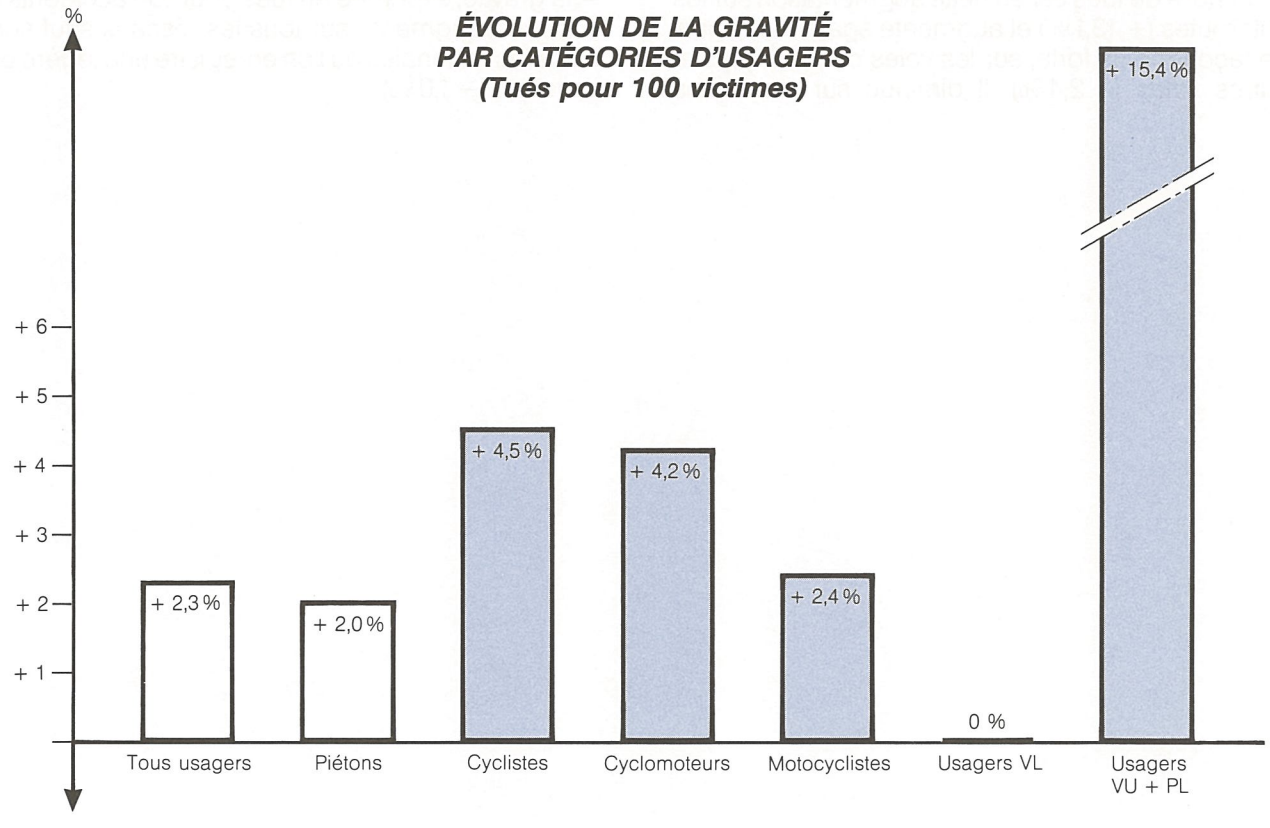
En 1990, par rapport à 1989,

- le nombre de tués diminue pour toutes les catégories d'usagers sauf pour les motocyclistes (+ 1,7 %) et les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds (+ 12,5 %),
- le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories, allant de – 0,1 % pour les motocyclistes à – 7,0 % pour les cyclomotoristes,
- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), est stable pour les usagers des voitures de tourisme mais augmente pour toutes les autres catégories, de + 2,0 % pour les piétons à + 15,4 % pour les usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DES TUÉS PAR CATÉGORIES D'USAGERS



ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ PAR CATÉGORIES D'USAGERS (Tués pour 100 victimes)



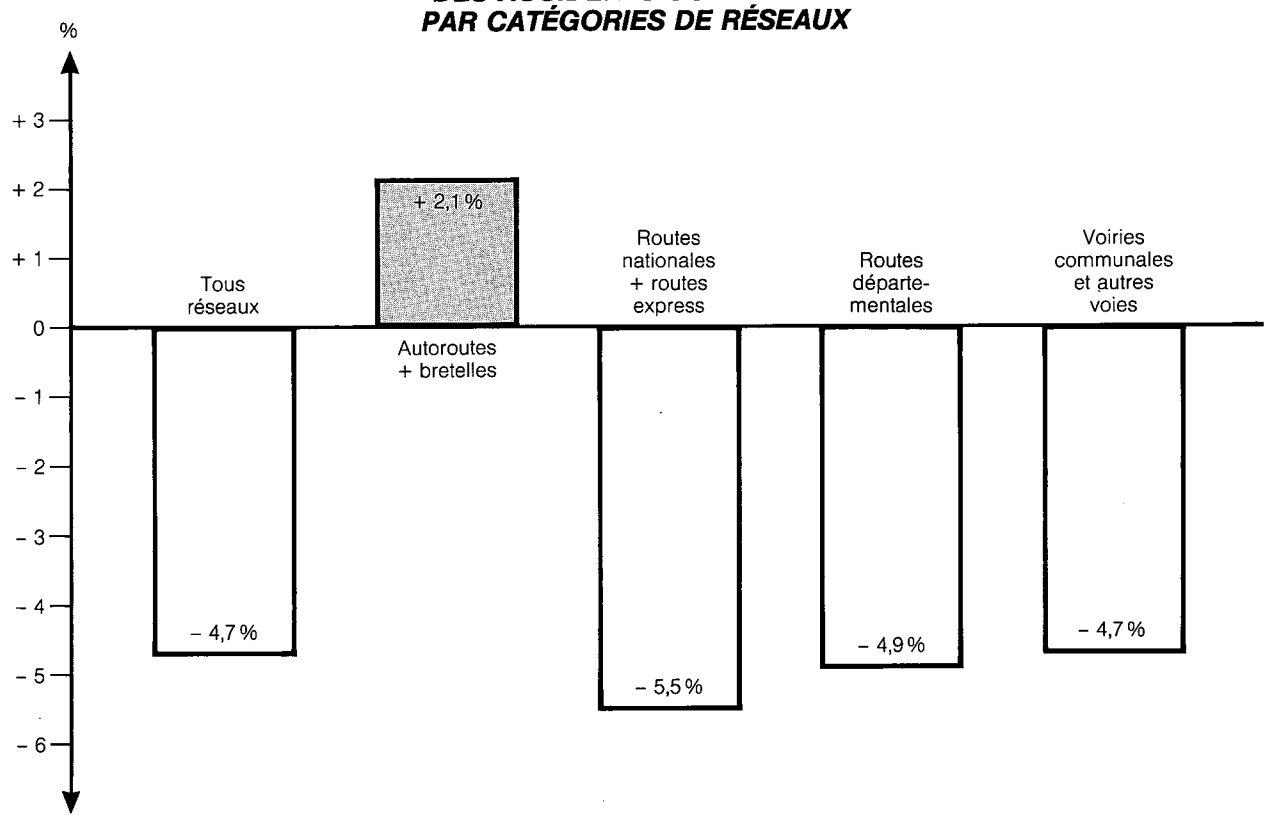
ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes et bretelles	Année 1990	6314	672	2138	8146	10284	10,6
	Année 1989	6184	594	2040	7892	9932	9,6
	Différence	+ 130	+ 78	+ 98	+ 254	+ 352	+ 1,0
	Évolution	+ 2,1 %	+ 13,1 %	+ 4,8 %	+ 3,2 %	+ 3,5 %	+ 10,4 %
Routes nationales et routes express	Année 1990	31022	3119	12326	34518	46844	10,1
	Année 1989	32832	3346	12742	36653	49395	10,2
	Différence	– 1810	– 227	– 416	– 2135	– 2551	– 0,1
	Évolution	– 5,5 %	– 6,8 %	– 3,3 %	– 5,8 %	– 5,2 %	– 1,0 %
Routes départementales	Année 1990	51169	4831	23435	51115	74550	9,4
	Année 1989	53828	4960	24703	53362	78065	9,2
	Différence	– 2659	– 129	– 1268	– 2247	– 3515	+ 0,2
	Évolution	– 4,9 %	– 2,6 %	– 5,1 %	– 4,2 %	– 4,5 %	+ 2,2 %
Voiries communales et autres voies	Année 1990	74068	1667	14679	79503	94182	2,3
	Année 1989	77746	1628	15601	83006	98607	2,1
	Différence	– 3678	+ 39	– 922	– 3503	– 4425	+ 0,2
	Évolution	– 4,7 %	+ 2,4 %	– 5,9 %	– 4,2 %	– 4,5 %	+ 9,5 %
Ensemble	Année 1990	162573	10289	52578	173282	225860	6,3
	Année 1989	170590	10528	55086	180913	235999	6,2
	Différence	– 8017	– 239	– 2508	– 7631	– 10139	+ 0,1
	Évolution	– 4,7 %	– 2,3 %	– 4,6 %	– 4,2 %	– 4,3 %	+ 1,6 %

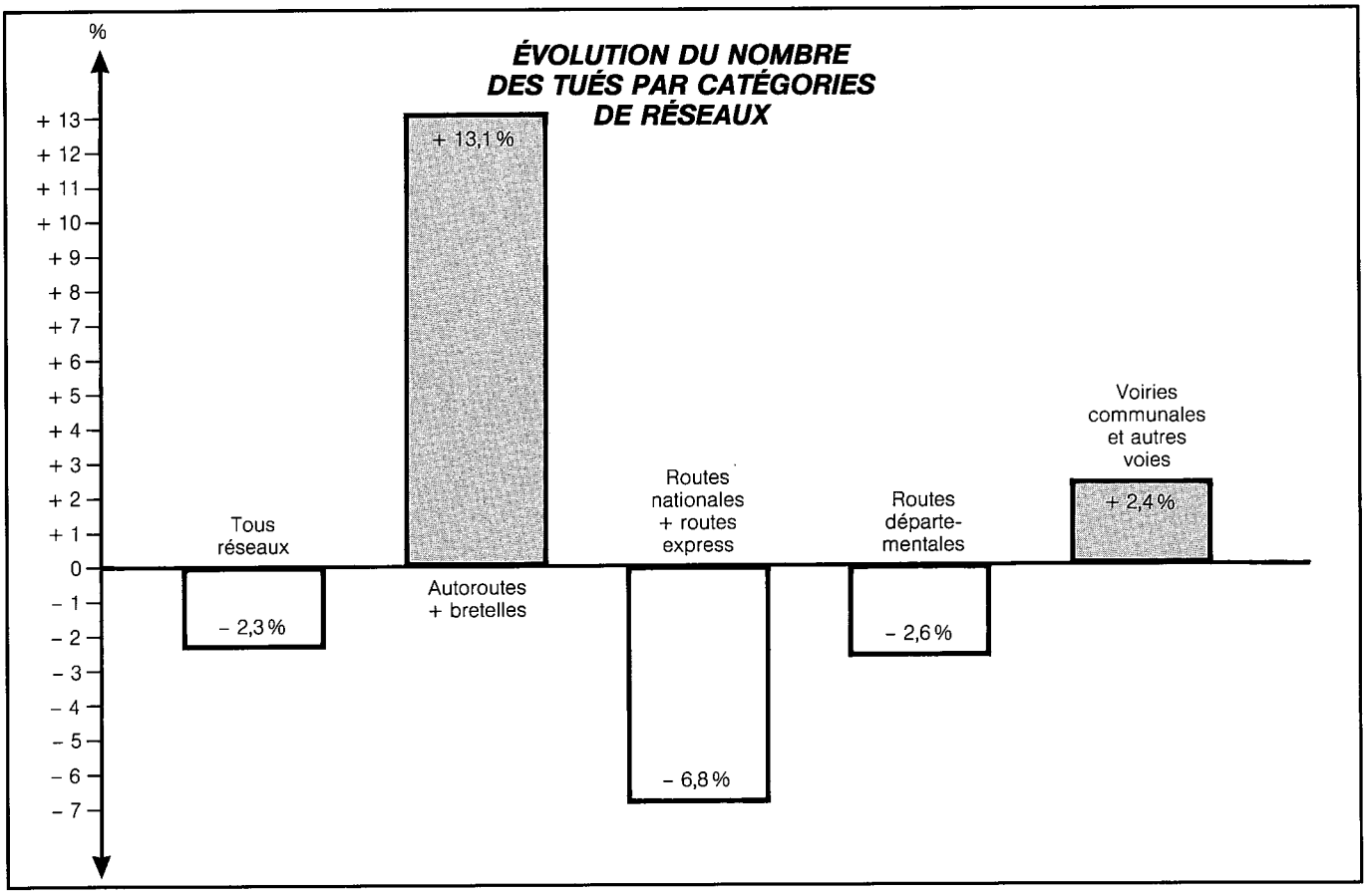
En 1990, par rapport à 1989 :

- le nombre d'accidents corporels diminue sur l'ensemble des réseaux sauf sur les autoroutes et bretelles où l'on constate une augmentation de 2,1 %,
- le nombre de tués est en nette augmentation sur les autoroutes (+ 13,1 %) et augmente également, mais de façon moins forte, sur les voies communales et autres voies (+ 2,4 %). Il diminue sur les routes nationales et routes express (– 6,8 %) ainsi que sur les routes départementales,
- le nombre de blessés diminue sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes (+ 3,5 %),
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, augmente sur tous les réseaux sauf sur les routes nationales où l'on enregistre une légère diminution (– 1,0 %).

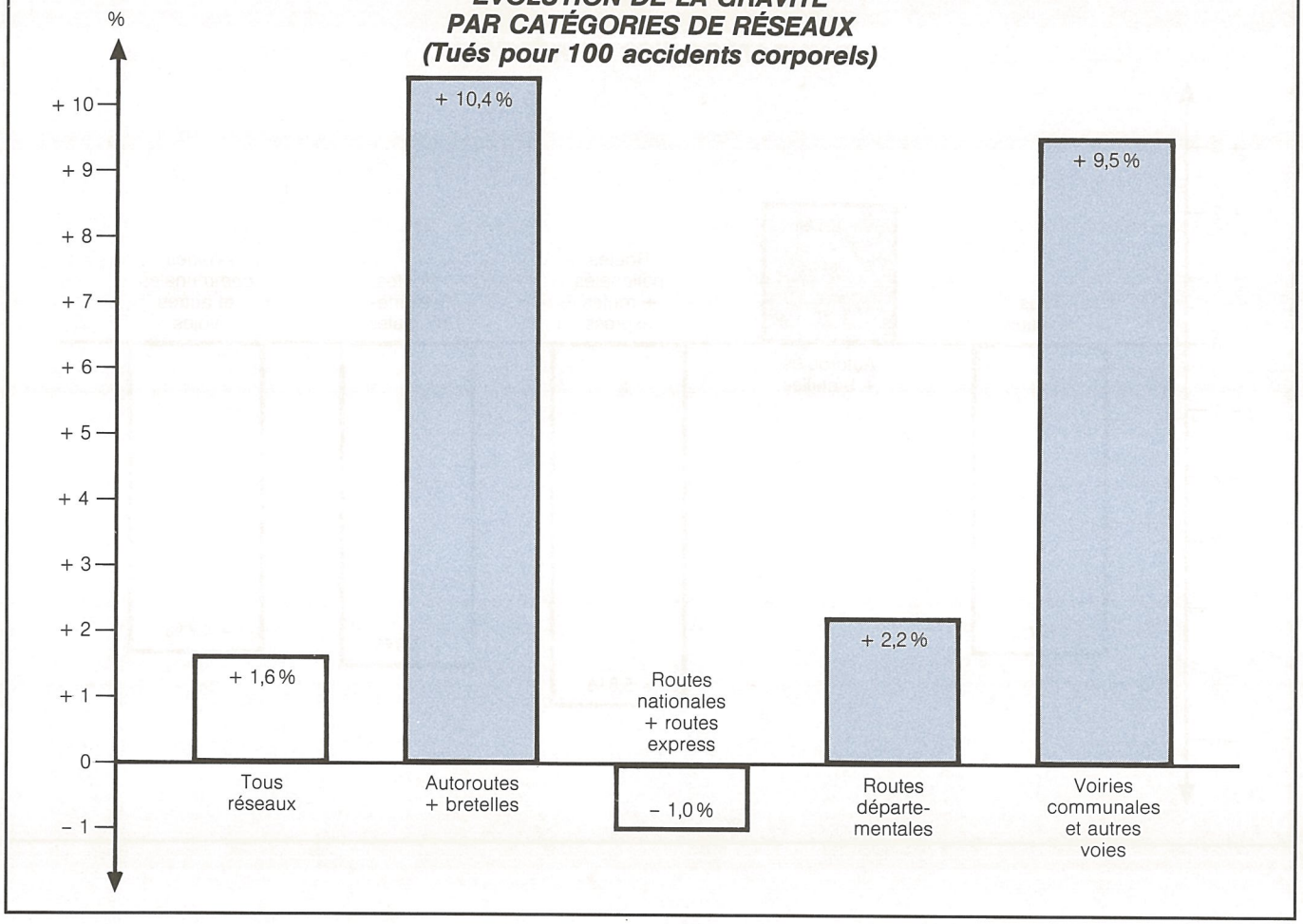
ÉVOLUTION DU NOMBRE DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX



ÉVOLUTION DU NOMBRE DES TUÉS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX



ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX (Tués pour 100 accidents corporels)



ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN / RASE CAMPAGNE

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	Année 1990	115 430	3 629	27 175	123 354	150 529	3,1
	Année 1989	122 422	3 724	29 200	130 283	159 483	3,0
	Différence	– 6 992	– 95	– 2 025	– 6 929	– 8 954	+ 0,1
	Évolution	– 5,7 %	– 2,6 %	– 6,9 %	– 5,3 %	– 5,6 %	+ 3,3 %
Rase campagne (2)	Année 1990	47 143	6 660	25 403	49 928	75 331	14,1
	Année 1989	48 168	6 804	25 886	50 630	76 516	14,1
	Différence	– 1 025	– 144	– 483	– 702	– 1 185	-
	Évolution	– 2,1 %	– 2,1 %	– 1,9 %	– 1,4 %	– 1,5 %	-
Ensemble	Année 1990	162 573	10 289	52 578	173 282	225 860	6,3
	Année 1989	170 590	10 528	55 086	180 913	235 999	6,2
	Différence	– 8 017	– 239	– 2 508	– 7 631	– 10 139	+ 0,1
	Évolution	– 4,7 %	– 2,3 %	– 4,6 %	– 4,2 %	– 4,3 %	+ 1,6 %

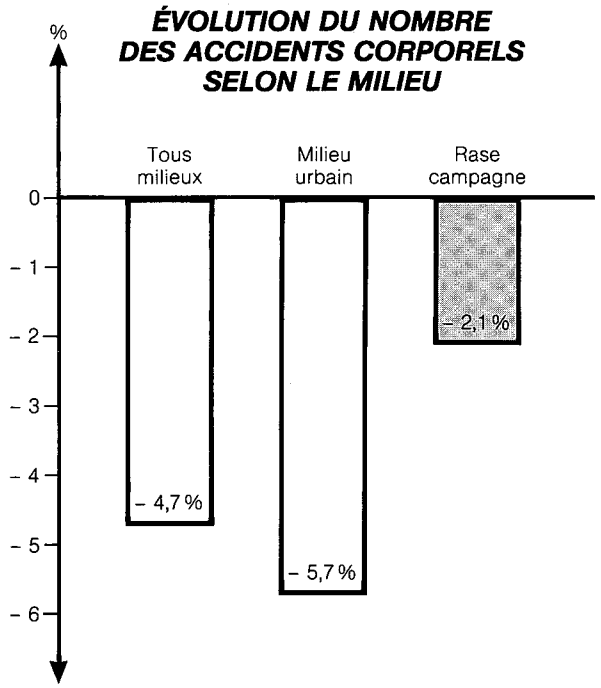
(1) Ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la Route comme étant la partie de la route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.
(2) Reste du réseau situé hors agglomération.

DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Année 1990						
< 2 000 habitants	9 951	863	4 897	8 826	13 723	8,7
2 000 à 5 000 hab.	7 692	499	3 254	6 976	10 230	6,5
5 000 à 20 000 hab.	18 849	735	5 713	19 108	24 821	3,9
20 000 à 50 000 hab.	22 408	548	4 502	24 811	29 313	2,4
50 000 à 100 000 hab.	16 837	326	3 200	18 514	21 714	1,9
100 000 à 200 000 hab.	9 873	213	1 874	10 949	12 823	2,2
> 200 000 hab.	29 820	445	3 735	34 170	37 905	1,5
Rappel milieu urbain	115 430	3 629	27 175	123 354	150 529	3,1
Année 1989						
< 2 000 habitants	10 624	945	5 310	9 246	14 556	8,7
2 000 à 5 000 hab.	8 463	525	3 666	7 733	11 399	6,5
5 000 à 20 000 hab.	20 518	758	6 282	20 698	26 980	3,9
20 000 à 50 000 hab.	23 538	528	4 567	26 035	30 602	2,4
50 000 à 100 000 hab.	17 622	310	3 250	19 439	22 689	1,9
100 000 à 200 000 hab.	10 561	207	2 162	11 620	13 782	2,2
> 200 000 hab.	31 096	451	3 963	35 512	39 475	1,5
Rappel milieu urbain	122 422	3 724	29 200	130 283	159 483	3,0
Évolution 90/89						
< 2 000 habitants	– 6,3 %	– 8,7 %	– 7,8 %	– 4,5 %	– 22,9 %	– 5,1 %
2 000 à 5 000 hab.	– 9,1 %	– 5,0 %	– 11,2 %	– 9,8 %	– 17,2 %	– 6,3 %
5 000 à 20 000 hab.	– 8,1 %	– 3,0 %	– 9,1 %	– 7,7 %	– 18,4 %	+ 15,8 %
20 000 à 50 000 hab.	– 4,8 %	+ 3,8 %	– 1,4 %	– 4,7 %	– 16,3 %	+ 8,7 %
50 000 à 100 000 hab.	– 4,5 %	+ 5,2 %	– 1,5 %	– 4,8 %	– 22,5 %	–
100 000 à 200 000 hab.	– 6,5 %	+ 2,9 %	– 13,3 %	– 5,8 %	– 8,1 %	+ 36,8 %
> 200 000 hab.	– 4,1 %	– 1,3 %	– 5,8 %	– 3,8 %	– 13,7 %	– 17,7 %
Rappel milieu urbain	– 5,7 %	– 2,6 %	– 6,9 %	– 5,3 %	– 16,8 %	–

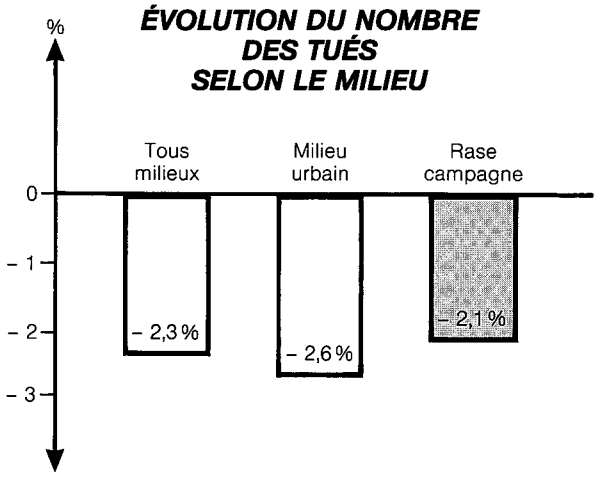
En 1990, par rapport à 1989 :

- le nombre d'accidents corporels diminue plus en milieu urbain (– 5,7 %) qu'en rase campagne (– 2,1 %),
- il en va de même pour le nombre de tués : – 2,6 % en milieu urbain et – 2,1 % en rase campagne,
- ainsi que pour le nombre de blessés : – 5,6 % en milieu urbain et – 1,5 % en rase campagne,
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, reste stable en rase campagne mais augmente en milieu urbain (+ 3,3 %).

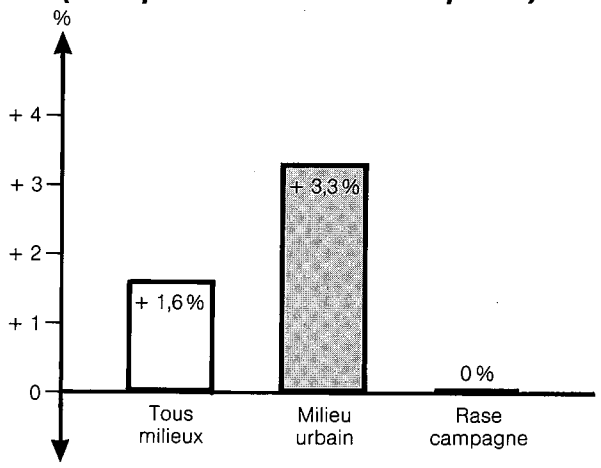
ÉVOLUTION DU NOMBRE DES ACCIDENTS CORPORELS SELON LE MILIEU



ÉVOLUTION DU NOMBRE DES TUÉS SELON LE MILIEU



ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ SELON LE MILIEU (Tués pour 100 accidents corporels)

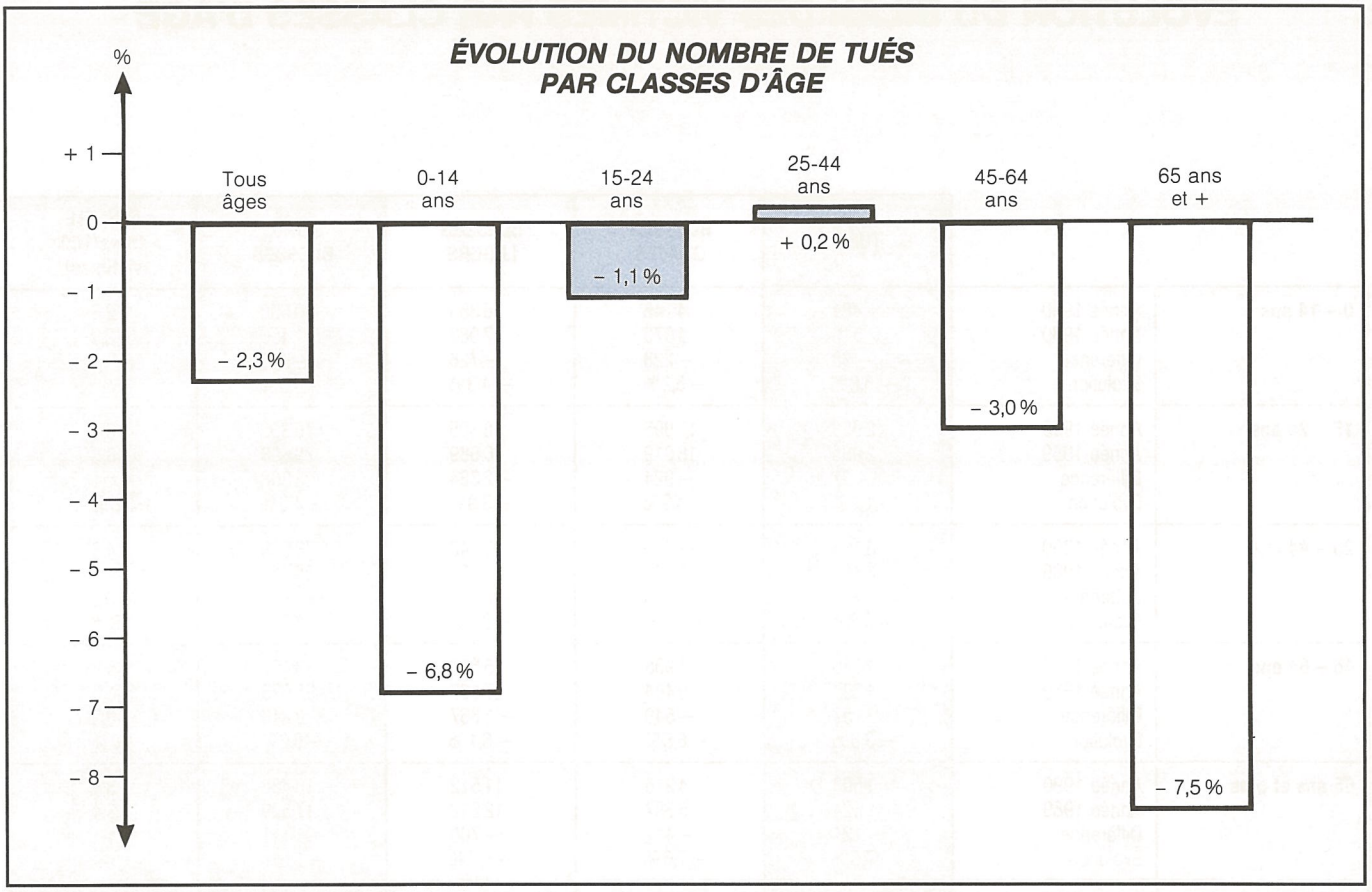


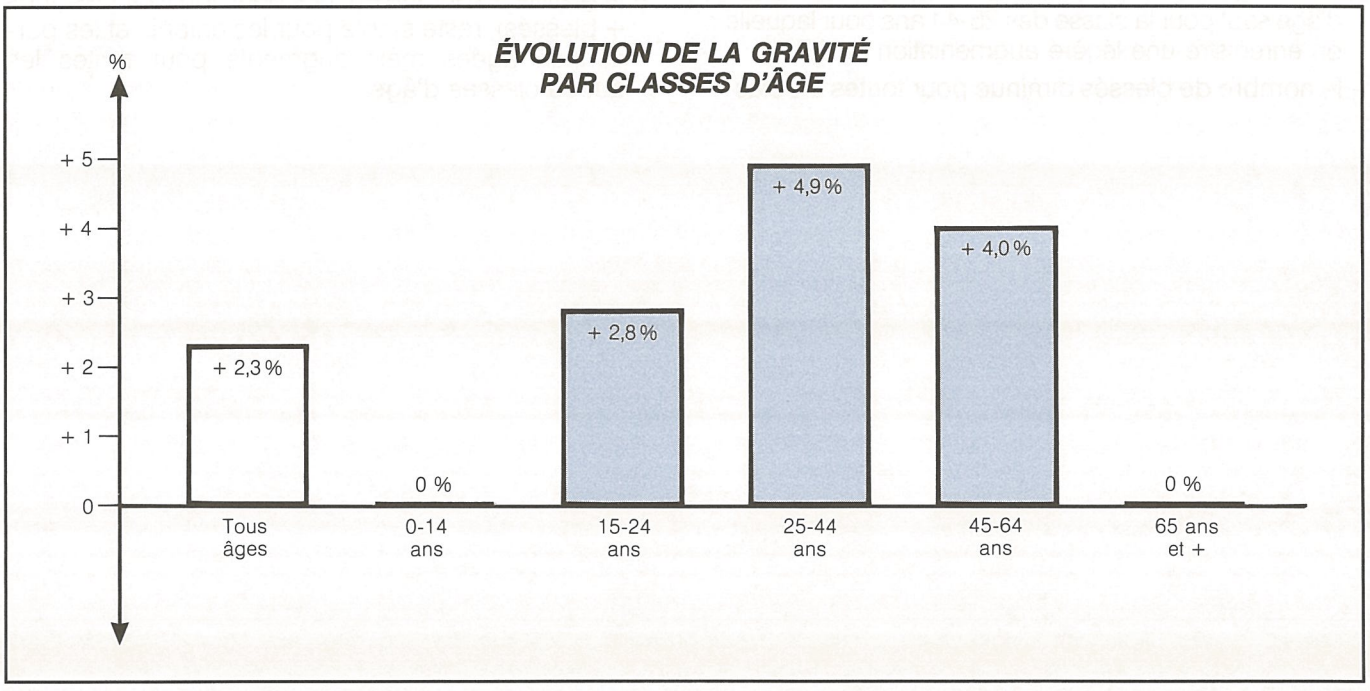
ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 victimes)
0 - 14 ans	Année 1990	481	4145	16355	20500	2,3
	Année 1989	516	4373	17083	21456	2,3
	Différence	- 35	- 228	- 728	- 956	-
	Évolution	- 6,8%	- 5,2%	- 4,3%	- 4,5%	-
15 - 24 ans	Année 1990	2953	17995	58305	76300	3,7
	Année 1989	2985	18919	60689	79608	3,6
	Différence	- 32	- 924	- 2384	- 3308	+ 0,1
	Évolution	- 1,1%	- 4,9%	- 3,9%	- 4,2%	+ 2,8%
25 - 44 ans	Année 1990	3466	17316	60743	78059	4,3
	Année 1989	3460	17736	63004	80740	4,1
	Différence	+ 6	- 420	- 2261	- 2681	+ 0,2
	Évolution	+ 0,2%	- 2,4%	- 3,6%	- 3,3%	+ 4,9%
45 - 64 ans	Année 1990	1840	7935	25522	33457	5,2
	Année 1989	1897	8484	27189	35673	5,0
	Différence	- 57	- 549	- 1667	- 2216	+ 0,2
	Évolution	- 3,0%	- 6,5%	- 6,1%	- 6,2%	+ 4,0%
65 ans et plus	Année 1990	1503	4976	11512	16488	8,4
	Année 1989	1624	5387	12212	17599	8,4
	Différence	- 121	- 411	- 700	- 1111	-
	Évolution	- 7,5%	- 7,6%	- 5,7%	- 6,3%	-
Indéterminé	Année 1990	46	211	845	1056	4,2
	Année 1989	46	187	736	923	4,7
	Différence	-	+ 24	+ 109	+ 133	- 0,5
	Évolution	-	+ 12,8%	+ 14,8%	+ 14,4%	- 10,6%
Ensemble	Année 1990	10289	52578	173282	225860	4,4
	Année 1989	10528	55086	180913	235999	4,3
	Différence	- 239	- 2508	- 7631	- 10139	+ 0,1
	Évolution	- 2,3%	- 4,6%	- 4,2%	- 4,3%	+ 2,3%

En 1990, par rapport à 1989 :

- le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge sauf pour la classe des 25-44 ans pour laquelle on enregistre une légère augmentation (+ 0,2 %),
- le nombre de blessés diminue pour toutes les classes, en particulier pour la classe des 45 ans et plus,
- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), reste stable pour les enfants et les personnes âgées mais augmente pour toutes les autres classes d'âge.


ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS
PAR CLASSES D'ÂGE
%
+ 1
0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
Tous âges
0-14 ans
15-24 ans
25-44 ans
45-64 ans
65 ans et +
- 2,3 %
- 6,8 %
- 1,1 %
+ 0,2 %
- 3,0 %
- 7,5 %


ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ
PAR CLASSES D'ÂGE
%
+ 5
+ 4
+ 3
+ 2
+ 1
0
Tous âges
0-14 ans
15-24 ans
25-44 ans
45-64 ans
65 ans et +
+ 2,3 %
0 %
+ 2,8 %
+ 4,9 %
+ 4,0 %
0 %

LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE EN 1990

I – BILAN GÉNÉRAL

En 1990, 20 803 592 infractions au code de la route ont été constatées, soit une augmentation de 5,6 % par rapport à 1989 (19 708 082).

- La police et la gendarmerie nationales ont dressé 14 438 005 procès-verbaux constatant une infraction au code de la route, soit une augmentation de 1,9 % par rapport à 1989 (14 165 133).

- Sur les 14 438 005 infractions constatées, 9 142 125 sont des contraventions aux règles de stationnement (8 833 775 en 1989, soit une augmentation de 3,5 %), 1 205 509 contraventions à la limitation de vitesse (1 190 403 en 1989, soit une augmentation de 1,3 %) et 201 617 sont des délits (180 278 en 1989, soit une augmentation de 11,8 %).

- Sur les 201 617 délits, 116 613 concernent l'alcoolémie au volant (108 539 en 1989, soit une augmentation de 7,4 %) dont 78 953 conduites sous l'empire d'un état alcoolique (77 555 en 1989, soit une augmentation de 1,8 %), 34 059 sont des conduites en état d'ivresse manifeste (22 958 en 1989, soit une augmentation de 48,4 %) et 55 747 sont des délits de fuite (52 617 en 1989, soit une augmentation de 5,9 %).

II – LES CONTRÔLES SPÉCIFIQUES (casques, ceintures de sécurité, feux rouges, stops)

Les procès verbaux dressés en matière de contrôles "spécifiques" ont connu une très forte progression en 1990 par rapport à l'année précédente.

Cette progression est particulièrement sensible sur les défauts de port de la ceinture de sécurité : 612 862 (468 956 en 1989, soit + 30,7 %), le franchissement des feux rouges : 358 540 (295 618 en 1989, soit + 21,3 %) et le franchissement du panneau stop : 152 826 (134 030 en 1989, soit + 14 %). Le nombre de procès verbaux dressés pour défaut de port du casque est stable : 189 773 (186 121 en 1989, soit + 2 %).

Il est toutefois à noter que les nombres de constatations de défaut de port du casque, franchissement d'un stop ou d'un feu rouge ont baissé au cours du second semestre (respectivement – 5,3 %, – 1,9 % et – 8 %).

Deux hypothèses peuvent être émises : soit une baisse de l'activité répressive des services, soit un meilleur respect du code de la route.

III – LES INFRACTIONS À LA LIMITATION DE VITESSE

En matière de contrôle de la vitesse, l'efficacité des forces de l'ordre est à souligner car, malgré une baisse de 28 % du nombre d'heures consacrées à ces contrôles (1 604 833 en 1990 contre 2 252 377 l'année précédente), le nombre de procès verbaux constatant une infraction à la limitation de vitesse est toutefois en augmentation : 1 205 509 (1 190 403 en 1989, soit + 1,3 %).
Ces constatations sont encore plus accentuées au cours du second semestre : – 53 % d'heures consacrées aux contrôles de la vitesse et – 2,2 % d'infractions constatées. Le nombre d'infractions étant relativement stable, la répression devient plus sélective sur le seuil de dépassement des vitesses autorisées.

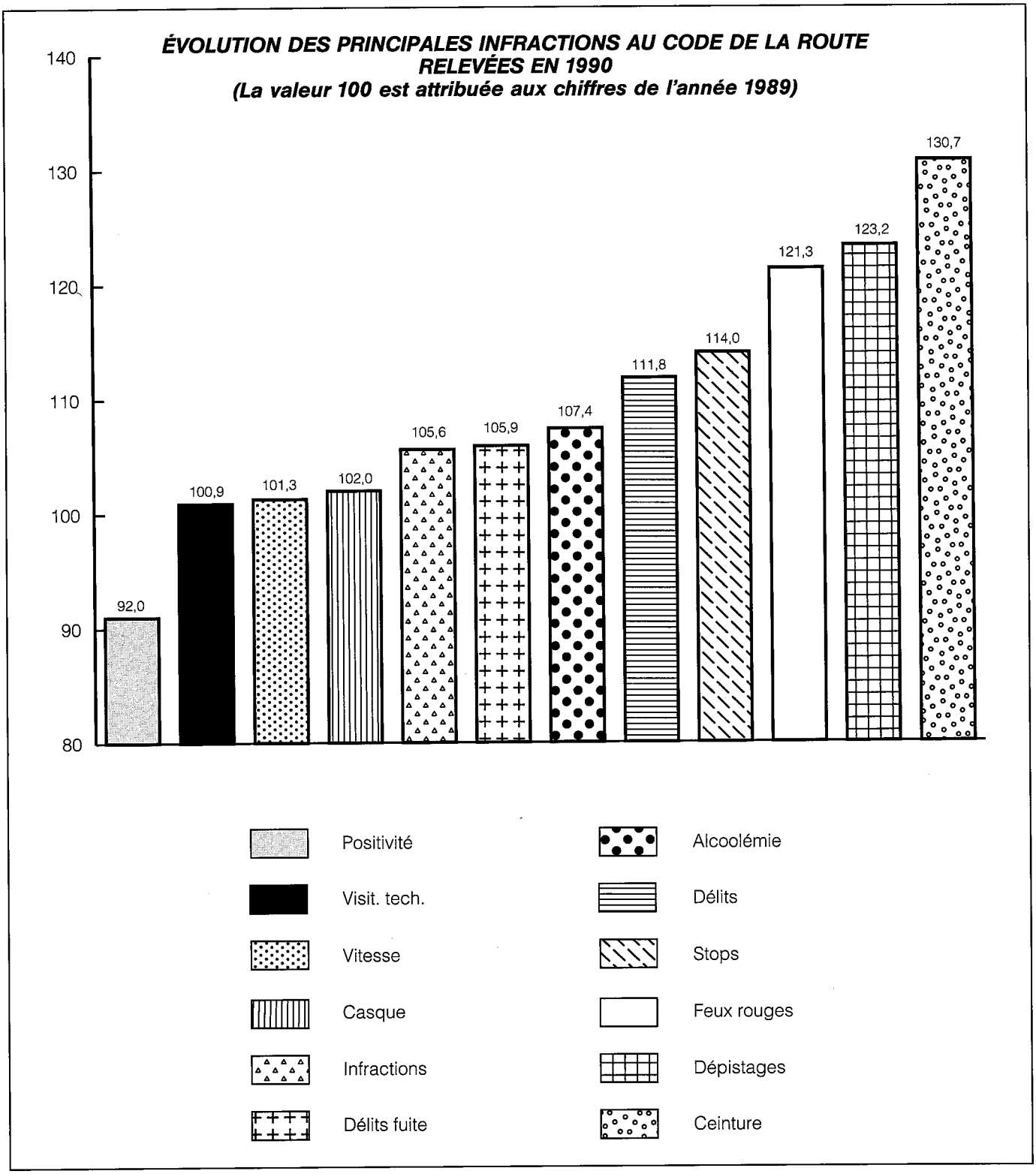
IV – LE CONTRÔLE DE L'IMPRÉGNATION ALCOOLIQUE

Les opérations de contrôle de l'imprégnation alcoolique ont amené les forces de l'ordre à pratiquer 4 868 579 dépistages dont 2 730 977 pour les seuls contrôles préventifs. En 1989, ces deux chiffres étaient respectivement de 3 952 220 (+ 23,2 %) et de 2 136 520 (+ 27,8 %).
En 1990, 113 012 dépistages se sont révélés positifs. Ce taux dit de "positivité" s'établit à 1,1 % pour les contrôles préventifs, 7,9 % pour les accidents mortels, 4,8 % pour les accidents corporels, 18,6 % pour les délits routiers et 1,5 % pour les contraventions routières.

V – INFRACTIONS DIVERSES

Enfin, il est encore préoccupant de souligner que 125 822 infractions à la réglementation sur les pneumatiques ont été constatées (140 228 en 1989, soit une baisse de 10,3 %), 4 218 infractions relatives aux transports exceptionnels (3 337 en 1989, soit une hausse de 26,4 %), 7 921 infractions relatives aux transports de matières dangereuses (8 184 en 1989, soit une baisse de 3,2 %), 24 168 défauts de visite technique (23 962 en 1989, soit une augmentation de 0,9 %).

Ce graphique illustre les principales fluctuations enregistrées sur les chiffres des infractions constatées ces deux dernières années et sur les nombres correspondants de certains contrôles effectués.



Seul, le taux de positivité "92" (pourcentage des résultats positifs du contrôle de l'alcoolémie par rapport au nombre de dépistages effectués) est en baisse malgré un accroissement du nombre de dépistages "123,2", le nombre de délits liés à l'alcoolémie "107,4" augmente de ce fait moins vite que le nombre dépistage effectués "123,2". Les infractions d'absence de visite technique "100,9", de dépassement des vitesses autorisées "101,3" et d'absence de port du casque "102" augmentent moins vite que l'ensemble des infractions constatées "105,6". Les délits routiers "111,8", le franchissement des stops "114" ou des feux rouges "121,3"« ainsi que l'absence du port de la ceinture de sécurité "130,7" augmentent dans des proportions inquiétantes mais peuvent être, dans le dernier cas, la conséquence d'un renforcement des contrôles.

CONTRÔLES DE LA VITESSE, DE L'ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LA GENDARMERIE NATIONALE, LES POLICES URBAINES ET LES COMPAGNIES RÉPUBLICAINES DE SÉCURITÉ (HORS PRÉFECTURE DE POLICE DE PARIS)

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Total heures contrôles (y compris écritures et déplacements)	Année 1990	1 823 743	259 468	123 617	2 206 828
	Année 1989	1 829 819	269 679	143 154	2 242 652
	Année 1988	1 769 248	220 117	158 656	2 148 021
	Année 1987	1 505 695	177 547	141 812	1 825 054
	Année 1986	1 497 360	158 808	139 773	1 795 941
Nombre d'infractions relevées	Année 1990	625 498	196 896	177 383	999 777
	Année 1989	642 204	199 184	190 084	1 031 472
	Année 1988	643 624	171 462	178 787	993 873
	Année 1987	553 142	139 697	170 403	863 242
	Année 1986	546 776	129 107	153 346	829 229

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1990	381 895	126 922	37 750	546 567
	Année 1989	289 192	124 290	36 155	449 637
	Année 1988	238 583	122 490	32 418	393 491
	Année 1987	223 383	129 808	32 927	386 118
	Année 1986	225 384	83 710	ND	ND

ND : non disponible.

CONTRÔLES DE L'ALCOOLÉMIE

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1990	2 071 731	706 435	103 066	2 881 232
	Année 1989	1 627 666	577 069	87 545	2 292 280
	Année 1988	1 251 219	359 245	55 371	1 665 835
	Année 1987	841 304	202 272	33 527	1 077 103
	Année 1986	672 116	165 759	24 277	862 152
Nombre de dépistages positifs	Année 1990	24 921	5 727	362	31 010
	Année 1989	16 264	5 178	350	21 792
	Année 1988	13 922	3 483	325	17 730
	Année 1987	8 268	1 581	116	9 965
	Année 1986	5 519	1 044	28	6 591

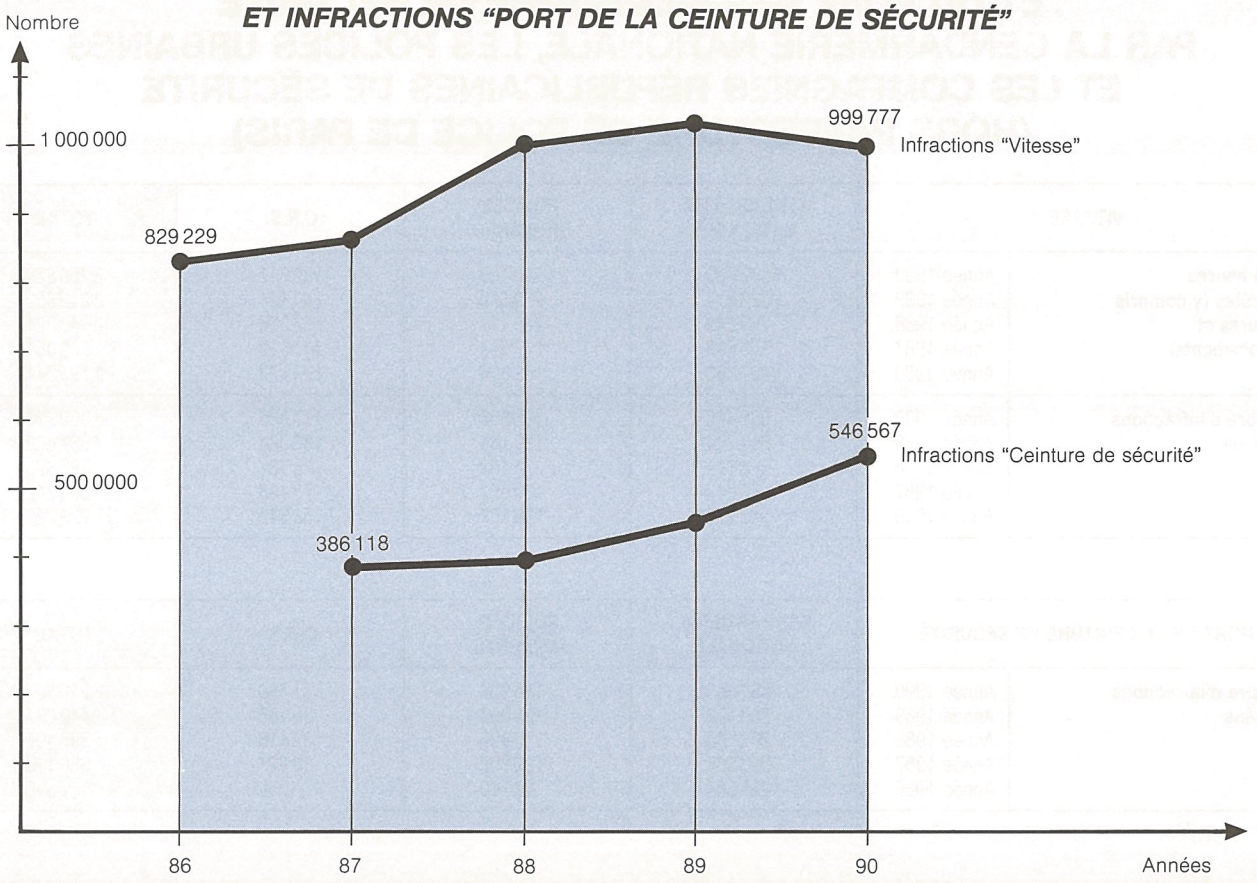
TOUS CONTRÔLES PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	POLICES URBAINES	C.R.S.	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués (placements)	Année 1990	3 511 376	1 082 682	228 896	4 822 954
	Année 1989	2 775 622	937 239	201 998	3 914 859
	Année 1988	2 328 409	696 670	179 689	3 204 768
	Année 1987	1 770 297	519 888	139 270	2 429 455
	Année 1986	1 637 087	461 631	120 722	2 219 440
Nombre de dépistages positifs	Année 1990	72 036	37 046	1 612	110 694
	Année 1989	60 146	36 364	1 906	98 416
	Année 1988	57 176	30 770	2 313	90 259
	Année 1987	44 742	30 974	1 364	77 080
	Année 1986	42 947	27 108	945	71 000

– Le nombre d'heures consacrées au contrôle de la vitesse ainsi que le nombre d'infractions relevées a nettement augmenté entre 1986 et 1989. Il diminue légèrement en 1990.

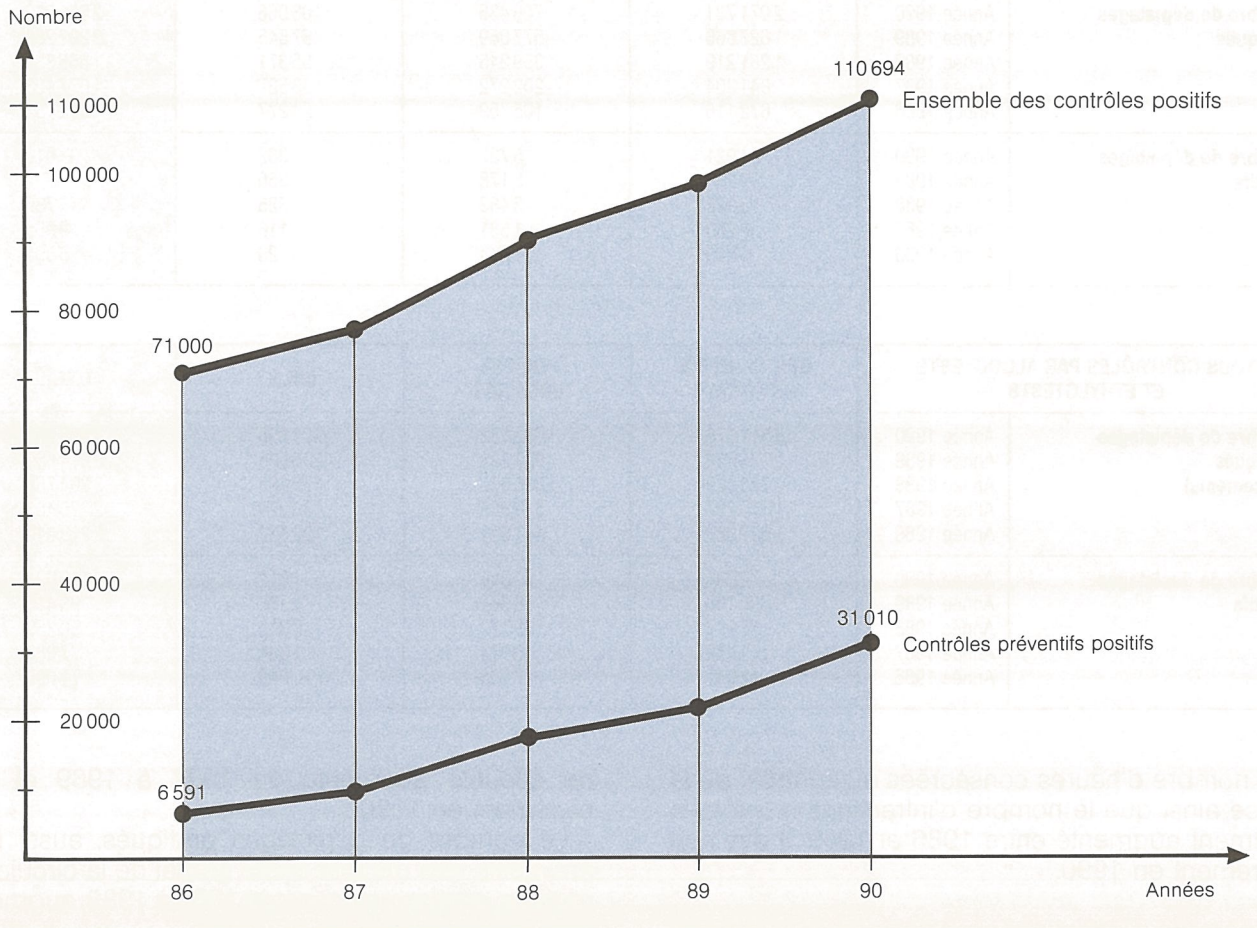
– Le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité augmente de 1987 à 1989 et très nettement en 1990.

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

INFRACTIONS "VITESSE" ET INFRACTIONS "PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ"



CONTRÔLES D'ALCOOLÉMIE POSITIFS



RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

	POPULATION TOTALE (en milliers) sans doubles comptes	POPULATION URBAINE (1) (en milliers) sans doubles comptes	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
			Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %
Ain	471	274	1 235	+ 1,1	116	– 20,5	1 743	+ 0,9
Aisne	537	309	1 130	– 4,5	108	– 29,4	1 629	– 6,4
Allier	358	216	1 097	– 14,8	84	– 13,4	1 520	– 15,7
Alpes-de-Haute-Provence	131	69	417	– 3,9	38	+ 2,7	664	– 9,3
Hautes-Alpes	113	61	308	– 11,7	38	– 9,5	533	– 14,0
Alpes-Maritimes	972	919	5 877	– 2,6	145	– 7,6	7 765	– 2,6
Ardèche	278	140	628	– 14,6	50	+ 2,0	945	– 5,8
Ardennes	296	184	651	– 2,4	51	– 13,6	940	+ 2,1
Ariège	137	61	286	– 8,9	28	– 26,3	455	– 3,8
Aube	289	172	1 012	– 1,3	71	– 20,2	1 314	– 5,5
Aude	299	163	833	– 4,3	108	+ 27,1	1 168	– 8,8
Aveyron	270	118	590	– 11,4	57	+ 16,3	876	– 13,0
Bouches-du-Rhône	1 760	1 697	8 372	– 4,9	331	– 12,2	11 747	– 3,4
Calvados	619	384	1 578	- 6,2	126	+ 26,0	2 200	– 7,1
Cantal	159	57	332	– 13,5	32	+ 77,8	479	– 14,3
Charente	342	160	838	– 4,7	76	– 19,1	1 245	– 3,3
Charente-Maritime	527	280	1 526	– 0,5	162	+ 29,6	2 226	+ 5,4
Cher	322	189	903	– 1,3	62	– 36,7	1 289	– 1,9
Corrèze	238	118	738	– 10,0	39	– 15,2	1 044	– 6,8
Corse-du-Sud	119	75	781	+ 11,3	33	+ 37,5	1 119	+ 6,3
Haute-Corse	132	71	653	+ 12,0	27	– 32,5	1 011	+ 12,6
Côte-d'Or	494	321	1 667	– 2,5	101	– 30,8	2 293	– 2,1
Côtes-d'Armor	538	245	806	– 6,4	95	+ 9,2	1 111	– 8,9
Creuse	131	31	391	– 9,9	37	+ 5,7	637	– 6,3
Dordogne	387	167	1 246	– 7,0	84	– 6,7	1 727	– 9,3
Doubs	485	321	1 397	– 5,2	110	+ 15,8	1 918	– 6,7
Drôme	414	276	1 528	– 6,4	103	– 18,9	2 228	– 5,4
Eure	514	275	1 594	– 7,4	116	– 29,3	2 428	– 2,3
Eure-et-Loir	396	246	1 169	– 12,7	124	+ 10,7	1 691	– 13,8
Finistère	839	537	1 454	– 8,8	148	+ 0,7	1 989	– 8,7
Gard	585	432	2 024	– 4,7	168	+ 12,8	3 017	– 4,4
Haute-Garonne	926	739	3 307	– 9,1	192	– 13,5	4 452	– 8,4
Gers	175	62	507	– 0,4	74	– 3,9	710	– 0,3
Gironde	1 214	925	4 485	– 9,0	252	– 8,7	6 415	– 7,6
Hérault	795	644	2 240	– 8,2	185	– 4,6	3 218	– 4,5
Ille-et-Vilaine	799	498	1 968	– 4,9	138	+ 1,5	2 571	– 7,4
Indre	238	130	530	– 2,0	59	– 9,2	734	– 9,3
Indre-et-Loire	529	382	1 516	+ 3,8	98	– 3,0	2 167	+ 6,6
Isère	1 017	772	1 820	– 10,9	192	+ 10,3	2 757	– 9,4
Jura	249	114	525	– 6,4	69	+ 7,8	804	– 5,7
Landes	311	156	1 039	– 4,2	150	+ 6,4	1 508	– 6,1
Loir-et-Cher	306	166	945	– 2,7	95	– 3,1	1 399	+ 3,1
Loire	747	595	2 073	+ 6,3	123	+ 4,2	2 819	+ 7,0
Haute-Loire	207	104	471	– 7,6	45	–	714	– 3,4
Loire-Atlantique	1 052	793	2 603	+ 0,2	211	+ 3,4	3 513	– 1,2
Loiret	581	423	1 701	+ 10,3	174	– 7,4	2 437	+ 13,8
Lot	156	53	552	+ 0,5	48	+ 26,3	808	– 2,9
Lot-et-Garonne	306	184	950	+ 4,2	85	– 3,4	1 400	+ 7,4

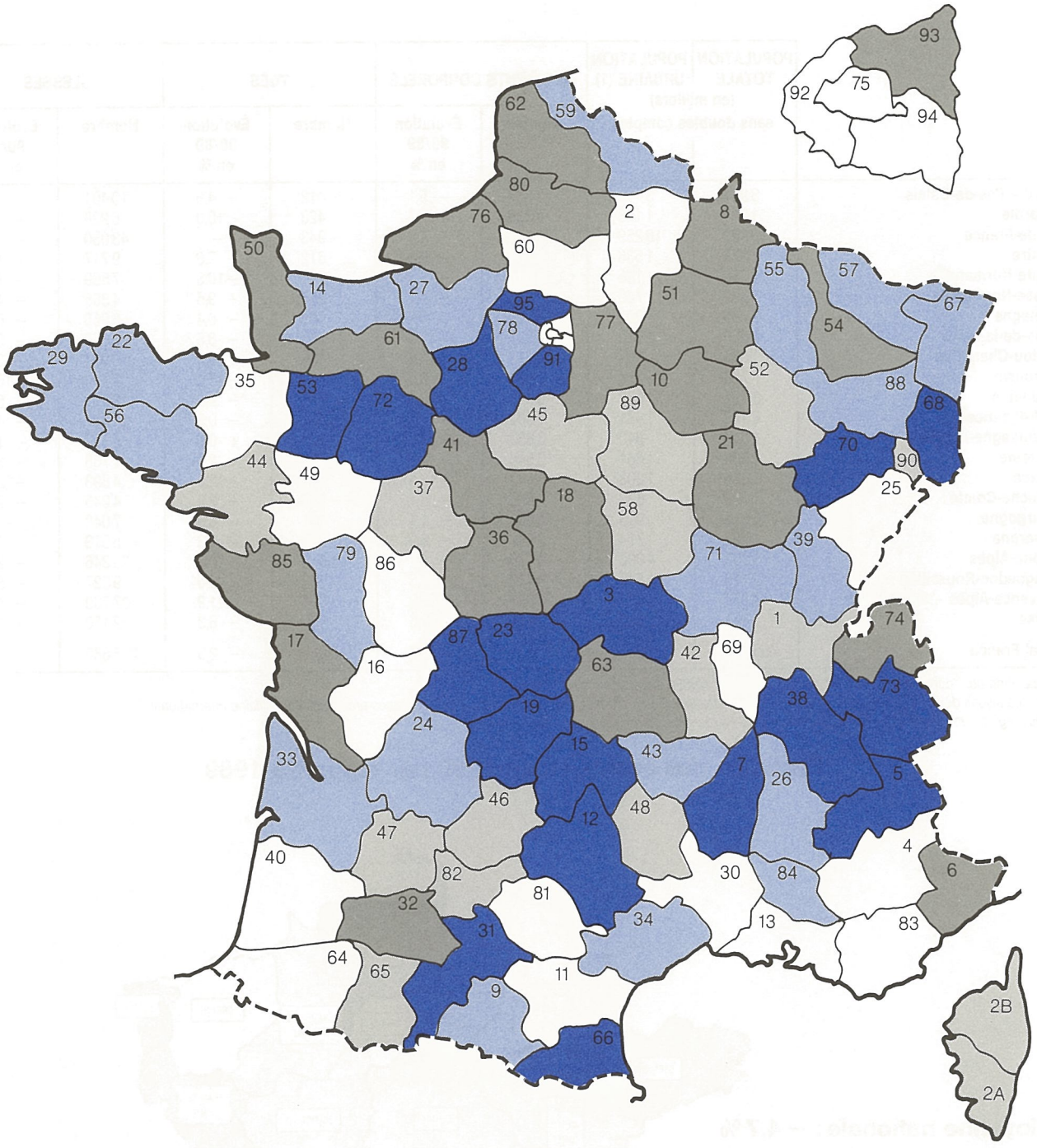
(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).
En bleu : départements dont le nombre d'accidents corporels évolue moins bien que la moyenne nationale.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans doubles comptes		Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %
Lozère	73	25	264	+ 7,8	8	– 61,9	421	+ 7,9
Maine-et-Loire	706	430	1 324	– 4,3	92	– 28,1	1 983	– 1,0
Manche	480	227	1 199	– 2,4	87	– 5,4	1 684	– 3,0
Marne	558	384	1 504	– 1,9	147	+ 31,3	2 153	– 1,6
Haute-Marne	204	100	666	+ 3,7	56	– 11,1	963	+ 4,3
Mayenne	278	131	460	– 12,4	45	– 23,7	634	– 11,6
Meurthe-et-Moselle	712	555	1 929	– 0,6	110	+ 0,9	2 635	+ 0,5
Meuse	196	90	547	– 6,7	55	– 23,6	798	– 4,0
Morbihan	620	322	877	– 8,6	124	– 9,5	1 287	- 0,5
Moselle	1 012	752	2 117	– 6,7	129	+ 1,6	2 890	– 6,6
Nièvre	233	125	668	+ 4,2	56	– 1,8	901	+ 0,2
Nord	2 533	2 263	4 851	– 6,4	239	+ 15,5	6 520	– 6,9
Oise	726	476	1 606	– 5,6	182	+ 2,2	2 285	– 7,6
Orne	293	129	605	– 1,5	74	+ 5,7	921	+ 2,3
Pas-de-Calais	1 434	1 154	2 788	– 2,9	173	– 7,5	3 881	– 4,5
Puy-de-Dôme	598	397	2 049	– 0,4	102	+ 5,2	2 800	–
Pyrénées-Atlantiques	579	400	1 721	– 3,9	105	+ 9,4	2 331	– 1,9
Hautes-Pyrénées	225	133	830	+ 7,1	36	– 10,0	1 156	+ 4,4
Pyrénées-Orientales	364	284	1 051	– 10,7	93	+ 14,8	1 503	– 11,4
Bas-Rhin	953	690	2 201	– 8,7	168	+ 11,3	2 861	– 11,0
Haut-Rhin	671	513	1 486	– 17,4	103	+ 18,4	2 032	– 15,4
Rhône	1 509	1 382	4 563	– 3,3	201	+ 3,1	6 540	– 0,2
Haute-Saône	230	96	498	– 15,5	49	– 31,0	740	– 17,6
Saône-et-Loire	560	331	1 676	– 6,4	161	– 3,0	2 471	– 3,1
Sarthe	514	310	1 383	– 10,6	113	+ 0,9	1 860	– 11,2
Savoie	348	231	927	– 13,6	88	+ 18,9	1 325	– 14,0
Haute-Savoie	569	420	1 402	– 0,8	145	+ 9,8	1 989	– 0,6
Paris	2 152	2 152	10 666	– 4,4	108	+ 3,8	13 102	– 5,9
Seine-Maritime	1 224	920	3 720	– 2,4	181	+ 8,4	5 141	– 1,5
Seine-et-Marne	1 079	867	3 160	– 0,9	246	– 1,2	4 711	– 1,1
Yvelines	1 308	1 219	3 729	– 6,3	168	+ 3,1	5 080	– 6,5
Deux-Sèvres	346	169	826	– 6,3	77	+ 11,6	1 184	– 4,4
Somme	548	318	1 590	– 1,1	133	– 7,6	2 314	– 0,5
Tarn	343	215	984	– 3,5	91	– 5,2	1 411	– 3,3
Tarn-et-Garonne	200	100	806	+ 1,5	81	+ 65,3	1 144	+ 1,5
Var	816	709	3 690	– 5,2	165	– 17,1	4 983	– 8,1
Vaucluse	467	368	1 429	– 7,0	114	– 13,0	2 047	– 9,0
Vendée	509	248	1 157	– 0,3	122	– 9,0	1 669	– 0,2
Vienne	380	202	1 022	– 5,8	89	+ 6,0	1 376	– 11,1
Haute-Vienne	354	222	817	– 18,8	64	– 29,7	1 189	– 16,1
Vosges	386	264	955	– 8,2	92	+ 7,0	1 445	– 2,2
Yonne	323	146	922	+ 7,1	113	+ 20,2	1 383	+ 9,9
Territoire-de-Belfort	134	106	476	+ 11,0	25	+ 56,3	583	+ 7,4
Essonne	1 085	1 034	2 614	– 10,4	122	– 6,9	3 626	– 7,9
Hauts-de-Seine	1 392	1 392	3 531	– 3,4	65	– 9,7	4 437	– 5,5
Seine-Saint-Denis	1 381	1 381	4 024	– 2,0	75	+ 11,9	5 183	– 1,4
Val-de-Marne	1 215	1 215	2 500	– 5,4	64	– 9,9	3 456	– 2,3
Val-d'Oise	1 050	999	2 470	– 9,3	95	+ 10,5	3 455	– 6,2

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

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1990 PAR RAPPORT A 1989



Moyenne nationale : – 4,7 %

Par rapport à la moyenne nationale
les régions ont évolué

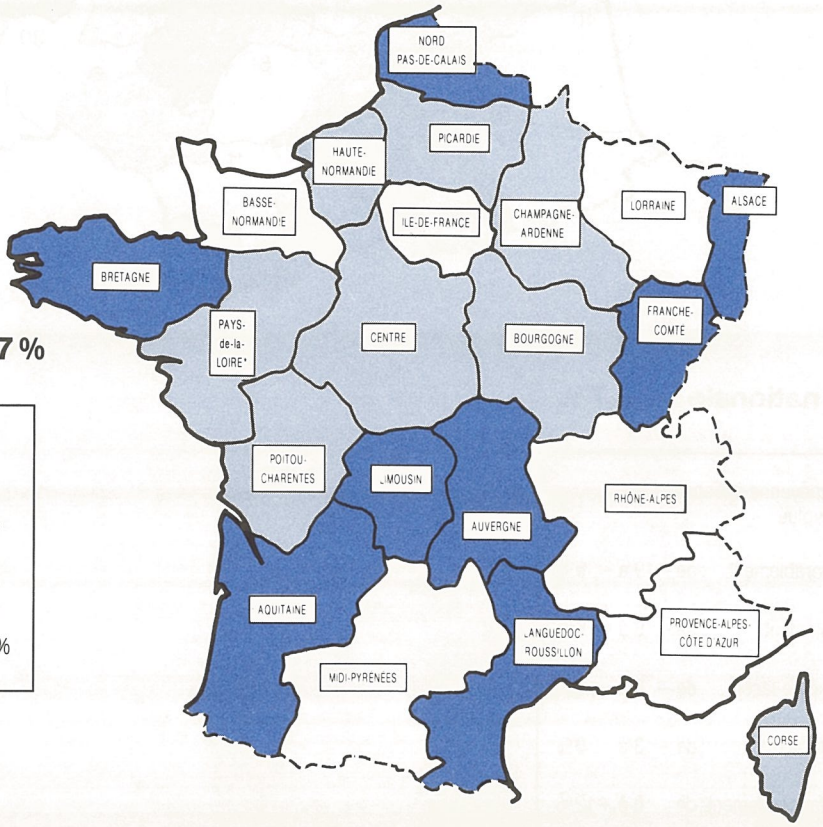
très favorablement	: de – 19 à – 9 %
favorablement	: de – 9 à – 6 %
de la même façon	: de – 6 à – 3 %
défavorablement	: de – 3 à 0 %
très défavorablement	: de 0 à + 12 %

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION TOTALE (en milliers) sans doubles comptes	POPULATION URBAINE (1) (en milliers) sans doubles comptes	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
			Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %
Nord – Pas-de-Calais	3967	3417	7639	– 5,1	412	+ 4,6	10401	– 6,0
Picardie	1811	1103	4326	– 3,7	423	–10,9	6228	– 4,7
Ile-de-France	10662	10259	32694	– 4,9	943	–	43050	– 4,8
Centre	2372	1536	6764	– 0,1	612	– 7,6	9717	+ 1,1
Haute-Normandie	1738	1195	5314	– 3,9	297	–10,3	7569	– 1,8
Basse-Normandie	1392	740	3382	– 4,1	287	+ 9,5	4805	– 4,0
Bretagne	2796	1602	5105	– 6,9	505	– 0,4	6958	– 6,8
Pays-de-la-Loire	3059	1912	6927	– 4,0	583	– 8,5	9659	– 3,8
Poitou-Charentes	1595	811	4212	– 3,8	404	+ 8,6	6031	– 2,5
Limousin	723	371	1946	–13,9	140	–18,6	2870	–10,8
Aquitaine	2797	1832	9441	– 6,1	676	– 2,2	13381	– 5,3
Midi-Pyrénées	2432	1481	7862	– 4,9	607	– 0,3	11012	– 4,9
Champagne-Ardenne	1347	840	3833	– 0,9	325	+ 0,6	5370	– 1,0
Lorraine	2306	1661	5548	– 4,9	386	– 2,0	7768	– 3,2
Alsace	1624	1203	3687	–12,5	271	+13,9	4893	–12,9
Franche-Comté	1098	637	2896	– 5,1	253	+ 2,8	4045	– 7,0
Bourgogne	1610	923	4933	– 1,4	431	– 6,9	7048	–
Auvergne	1322	774	3949	– 6,9	263	+ 2,3	5513	– 6,6
Rhône-Alpes	5353	4090	14176	– 4,1	1018	+ 0,3	20346	– 2,4
Languedoc-Roussillon	2116	1548	6412	– 6,5	562	+ 6,0	9327	– 5,7
Provence-Alpes – Côte-d'Azur	4259	3823	20093	– 4,6	831	–11,9	27739	– 4,9
Corse	251	146	1434	+11,6	60	– 6,3	2130	+ 9,2
Total France	56630	41904	162573	– 4,7	10289	– 2,3	225860	– 4,3

(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).
Les comparaisons départementales et régionales doivent être faites avec prudence ; voir à ce propos les remarques préalables au domaine international.
En bleu : régions dont le nombre d'accidents corporels évolue moins bien que la moyenne régionale.

Évolution des accidents en 1990 par rapport à 1989



Moyenne nationale : – 4,7 %

Par rapport à la moyenne nationale les régions ont évolué

- favorablement : de – 14 à – 5 %
- de la même façon : de – 5 à – 4 %
- défavorablement : de – 4 à + 12 %

* Pays-de-la-Loire (– 4 % = – 3,97 %)

COMPARAISONS INTERNATIONALES

REMARQUE PRÉALABLE

Les pays membres de la CEE offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques et socio-économiques (conditions climatologiques et géographiques, composition du parc routier, organisation du trafic, présence de trafic international et touristique, densité et qualité du réseau routier, qualité de l'aménagement du territoire, concentration de la population, comportement et mentalité des usagers, niveau de vie...) Aussi convient-il d'examiner les comparaisons internationales avec beaucoup de prudence.

I. RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1990

PAYS DE LA CEE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %	Nombre	Évolution 90/89 en %
Allemagne	12	338 599	- 1,0	7 935	- 0,7	445 602	- 0,2
Belgique	12	59 834	- 0,1	1 679	+ 8,7	82 345	+ 1,5
Danemark	12	9 203	- 8,7	631	- 9,5	10 573	- 9,5
Espagne	12	100 569	- 8,4	9 011	- 3,4	154 195	- 9,0
France	12	162 573	- 4,7	10 289	- 2,3	225 860	- 4,3
Grèce	10	16 443		1 451		23 159	
Irlande	12	6 195	+ 2,0	484	+ 3,4	8 747	+ 7,1
Italie	12	279 183	- 1,2	6 601	+ 3,7	213 211	+ 1,1
Luxembourg	12	1 242	- 5,8	69	+ 3,0	1 658	- 4,0
Pays-Bas	12	44 892	+ 1,9	1 376	- 5,5	52 032	+ 3,4
Portugal	12	46 323	+ 7,4	3 119	+ 1,7	64 872	+ 8,1
Royaume-Uni	12	267 115	+ 2,3	5 363	- 0,9	348 925	+ 2,8

SOURCE : Indicateur rapide de sécurité routière de la CEE/Direction Générale des transports (DG VII B 3) du 9/7/91.

REMARQUES

- Compte-tenu de l'influence des facteurs saisonniers sur l'insécurité routière, la comparaison se limitera aux pays pour lesquels nous disposons des résultats sur les 12 mois de l'année. Est donc éliminée du champ de l'analyse : la Grèce (10 mois disponibles).
- La définition du tué étant variable suivant les pays (du tué à 24 heures en Espagne, au tué à 30 jours en Allemagne, en passant par le tué à 6 jours en France), nous nous limiterons ici aux évolutions 1990/1989 de chaque pays.
- Pour l'Allemagne, les résultats ne concernent que la partie occidentale correspondant à l'ex-République Fédérale d'Allemagne.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Globalement, en prenant en compte l'ensemble des trois indicateurs : accidents corporels, tués et blessés, quatre pays sur onze voient leur insécurité routière diminuer : par ordre de progrès décroissant le Danemark, l'Espagne, la France et l'Allemagne.

Deux pays, le Portugal et l'Irlande, voient l'ensemble de leurs indicateurs se détériorer. Les cinq derniers pays présentent des évolutions contrastées (certains indicateurs en baisse, d'autres en hausse).

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

PAYS DE LA CEE	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Allemagne	191	167	138	146	130	134	128
Belgique	212	192	183	198	195	198	201
Danemark	131	130	151	141	136	139	130
Espagne	159	163	165	181	196	211	239
France	234	228	206	217	194	206	205
Grèce	180	192	192	163	169	169	191
Irlande	153	132	116	109	–	131	–
Italie	–	134	134	132	–	129	119
Luxembourg	232	191	216	215	184	223	178
Pays-Bas	–	112	99	105	101	92	98
Portugal	300	256	263	267	304	335	315
Royaume-Uni	100	103	95	99	94	92	94

Sur 7 ans, globalement, on constate une tendance à la décroissance de cet indicateur (de – 33 % pour l'Allemagne à – 5 % pour la Belgique en passant par – 12 % pour la France) à l'exception du Portugal et de la Grèce (+ 5 %), mais surtout de l'Espagne (+ 50 %). En 1989, la France avec 205 tués par million d'habitants, occupe, à égalité avec la Belgique, une position médiane entre les résultats du Royaume-Uni (94) et des Pays-Bas (98) et ceux du Portugal (315).

Parmi les 5 plus grands pays de la Communauté, toujours en 1989, elle occupe la 4e place derrière le Royaume-Uni (94), l'Italie (119) et l'Allemagne (128) et devance l'Espagne (239). En évolution sur 7 ans, avec – 12 %, elle se situe en 2e position derrière l'Allemagne (– 33 %), en quasi-égalité avec l'Italie, mais devance la Grande-Bretagne (– 6 %) et l'Espagne (+ 50 %).

En conclusion, si le niveau relatif du nombre de tués par million d'habitants reste élevé en France, des progrès sensibles ont été réalisés ces dernières années, qui la placent dans une position honorable par rapport à ses grands partenaires européens.

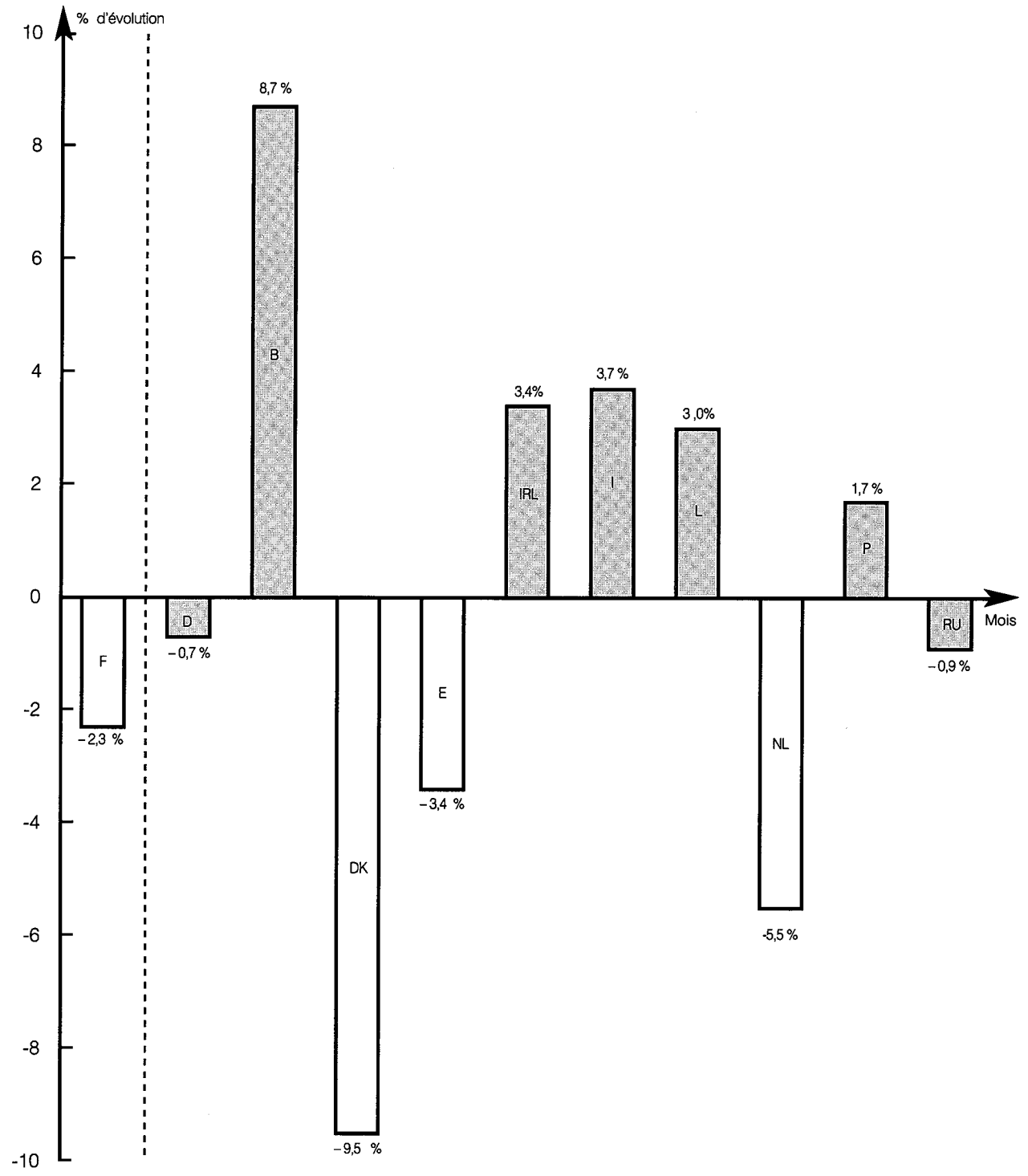
III - ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

PAYS DE LA CEE	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Allemagne	523	458	448	444	376	302	309	266	265	250
Belgique	682	625	578	579	519	487	521	495	490	480
Danemark	418	409	411	410	393	436	393	371	376	353
Espagne	728	681	590	588	603	581	612	622	635	672
France	620	591	567	534	521	467	482	410	424	413
Grèce	1085	1111	1160	1078	1097	1012	810	798	764	816
Irlande	691	667	670	663	571	498	465	532	520	–
Italie	471	423	383	366	340	326	311	270	285	255
Luxembourg	662	654	481	491	389	457	446	370	433	345
Pays-Bas	408	363	341	343	313	263	282	264	236	246
Portugal	1810	1682	1464	1415	1196	1116	1083	1168	1163	1000
Royaume-Uni	349	337	333	296	295	266	272	255	217	219

Sur 10 ans, on constate une décroissance marquée de cet indicateur pour l'ensemble des pays (comprise entre – 52 % pour l'Allemagne à – 30 % pour la Belgique en passant par – 33 % pour la France) à l'exception de l'Espagne (– 8 %), du Danemark (– 16 %) et de la Grèce (– 25 %).

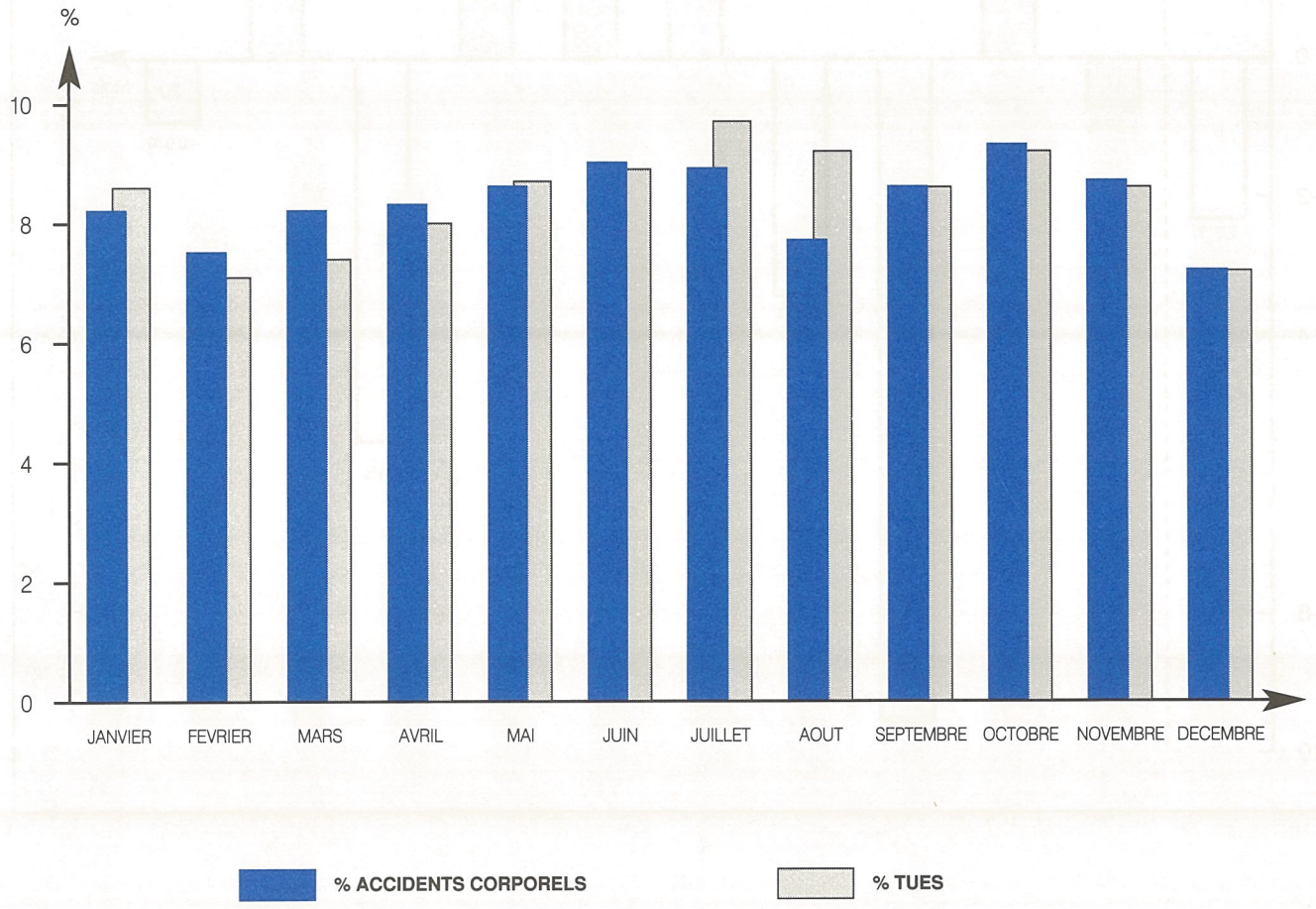
En 1989, on constate une très grande dispension (facteur 5) entre le nombre de tués le plus faible celui du Royaume-Uni (219) et le nombre de tués le plus fort celui du Portugal (1 000).
Parmi les 5 plus grands pays de la Communauté et toujours en 1989 la France avec 413 tués par million de véhicules automobiles occupe la 4e place derrière le Royaume-Uni (219), l'Allemagne (250) et l'Italie (255) et devance l'Espagne (672). On retrouve cette même place en évolution ce qui traduit des progrès plus faibles que sur l'indicateur tués par million d'habitants.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS EN 1990
(Comparaison des seuls pays pour lesquels nous disposons des résultats pour les 12 mois de l'année)



RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE MOIS EN 1990

MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%
Janvier	13 274	8,2	881	8,6
Février	12 112	7,5	729	7,1
Mars	13 326	8,2	762	7,4
Avril	13 441	8,3	824	8,0
Mai	13 979	8,6	789	7,7
Juin	14 602	9,0	912	8,9
Juillet	14 391	8,9	997	9,7
Août	12 462	7,7	942	9,2
Septembre	13 899	8,6	881	8,6
Octobre	15 185	9,3	944	9,2
Novembre	14 123	8,7	889	8,6
Décembre	11 779	7,2	739	7,2
Total	162 573	100,0	10 289	100,0

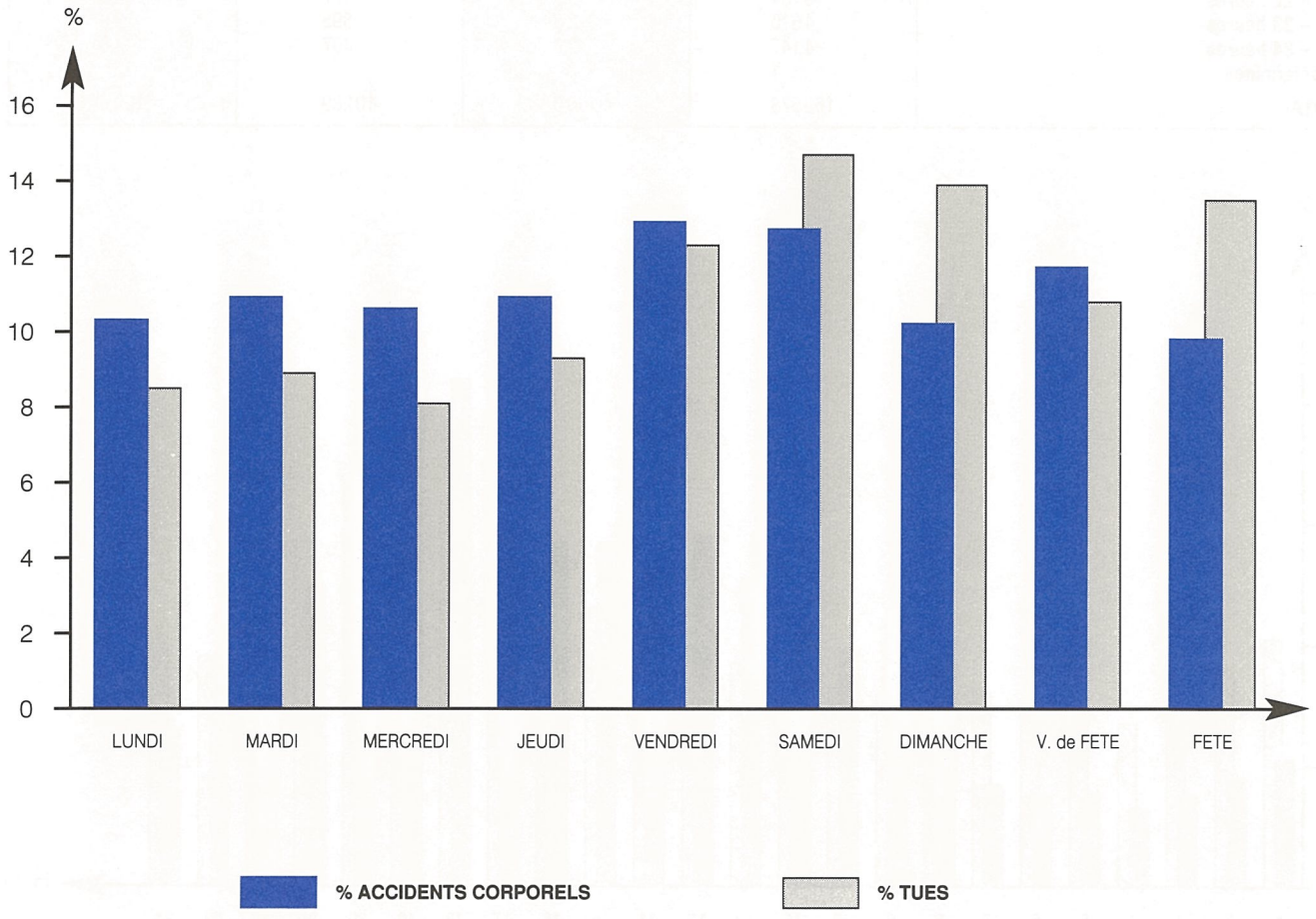


D'une manière générale, les mois d'été se caractérisent par une augmentation de l'accidentologie.

En 1990, on constate une augmentation de la gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) au mois de juillet et surtout au mois d'août.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1990

JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	46	18 960	412	10,3	1 032	22	8,5
Mardi	48	20 726	432	10,9	1 092	23	8,9
Mercredi	49	20 723	423	10,6	1 051	21	8,1
Jeudi	50	21 792	436	10,9	1 189	24	9,3
Vendredi	51	26 176	513	12,9	1 607	32	12,3
Samedi	48	24 187	504	12,7	1 800	38	14,7
Dimanche	49	19 825	405	10,2	1 752	36	13,9
Veille de fête	11	5 117	465	11,7	309	28	10,8
Fête	13	5 064	390	9,8	457	35	13,5
Indéterminé		3					
Total	365	162 573	445	100,0	10 289	28	100,0



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

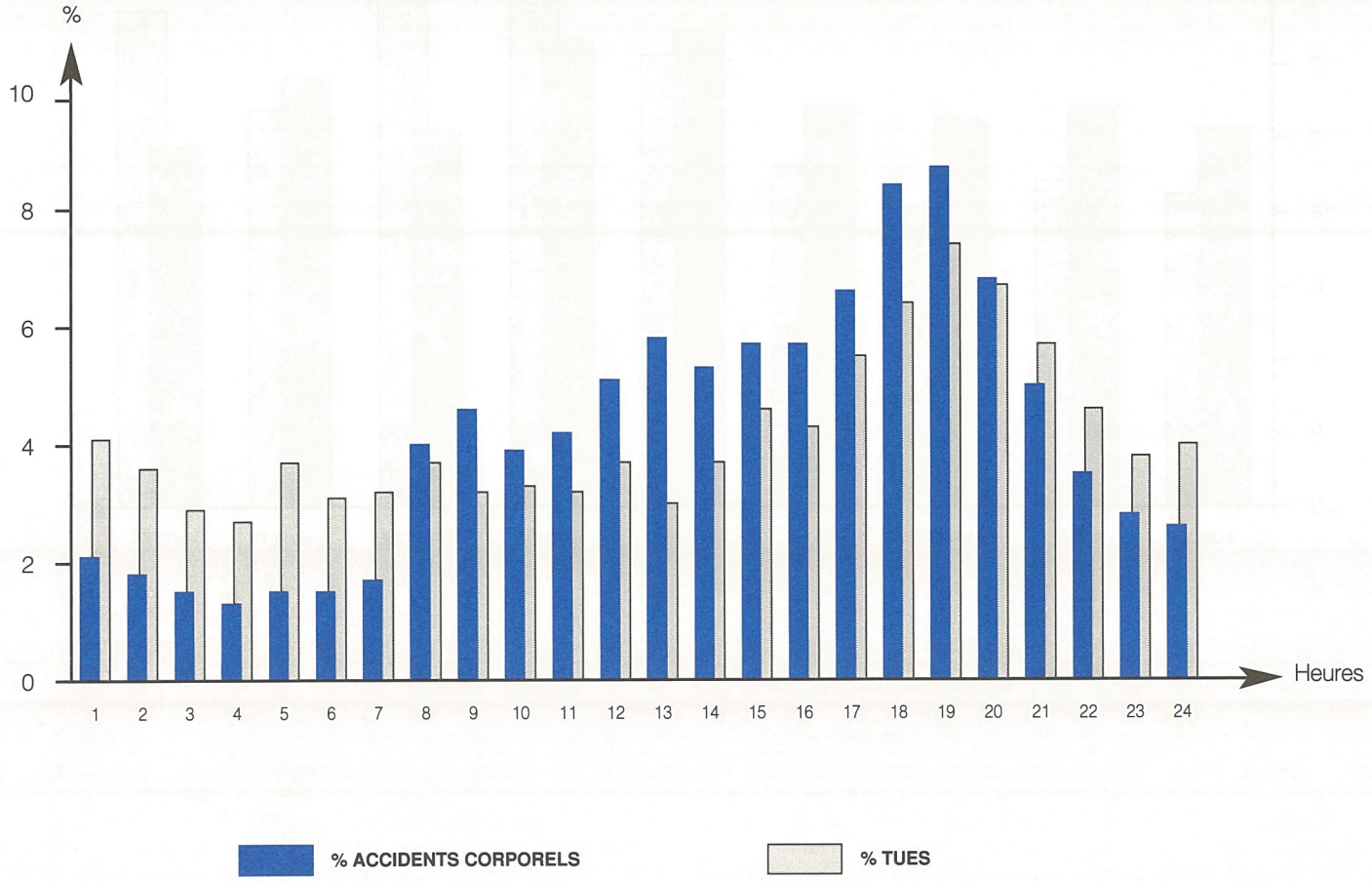
- les vendredis et les samedis pour les accidents corporels,
- les samedis, dimanches et vendredis pour les tués

avec des cœfficients multiplicateurs qui varient de 1,6 à 1,8 par rapport aux autres jours de la semaine.

On peut noter aussi le caractère très meurtrier des jours de fête.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON L'HEURE EN 1990

HEURE	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0 – 1 heure	3411	2,1	418	4,1
1 – 2 heures	2988	1,8	372	3,6
2 – 3 heures	2369	1,5	302	2,9
3 – 4 heures	2167	1,3	280	2,7
4 – 5 heures	2384	1,5	383	3,7
5 – 6 heures	2394	1,5	324	3,1
6 – 7 heures	2837	1,7	326	3,2
7 – 8 heures	6497	4,0	376	3,7
8 – 9 heures	7439	4,6	326	3,2
9 – 10 heures	6318	3,9	335	3,3
10 – 11 heures	6766	4,2	327	3,2
11 – 12 heures	8219	5,1	379	3,7
12 – 13 heures	9406	5,8	308	3,0
13 – 14 heures	8665	5,3	385	3,7
14 – 15 heures	9237	5,7	470	4,6
15 – 16 heures	9289	5,7	440	4,3
16 – 17 heures	10672	6,6	570	5,5
17 – 18 heures	13685	8,4	662	6,4
18 – 19 heures	14101	8,7	760	7,4
19 – 20 heures	11016	6,8	685	6,7
20 – 21 heures	8201	5,0	582	5,7
21 – 22 heures	5754	3,5	477	4,6
22 – 23 heures	4610	2,8	395	3,8
23 – 24 heures	4147	2,6	407	4,0
Indéterminée	1			
TOTAL	162573	100,0	10289	100,0



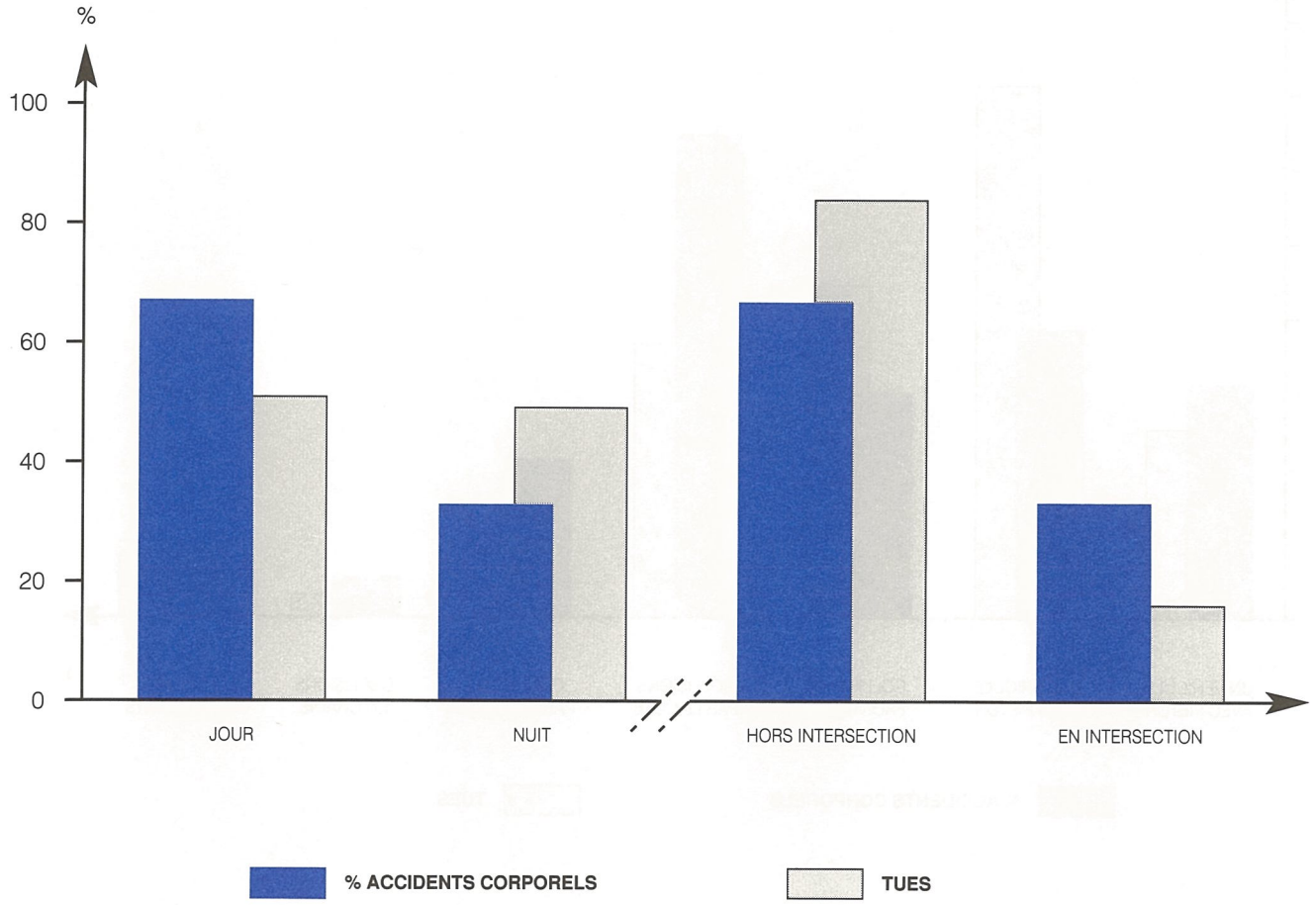
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 70 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (30 % du total), ils sont en contrepartie plus graves puisqu'ils représentent en effet 45 % du total des tués.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LES CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT ET LA PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION EN 1990

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	109 055	67,1	5 237	50,9
Nuit	53 518	32,9	5 052	49,1
Total	162 573	100,0	10 289	100,0

PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	108 525	66,8	8 633	83,9
En intersection	54 048	33,2	1 656	16,1
Total	162 573	100,0	10 289	100,0

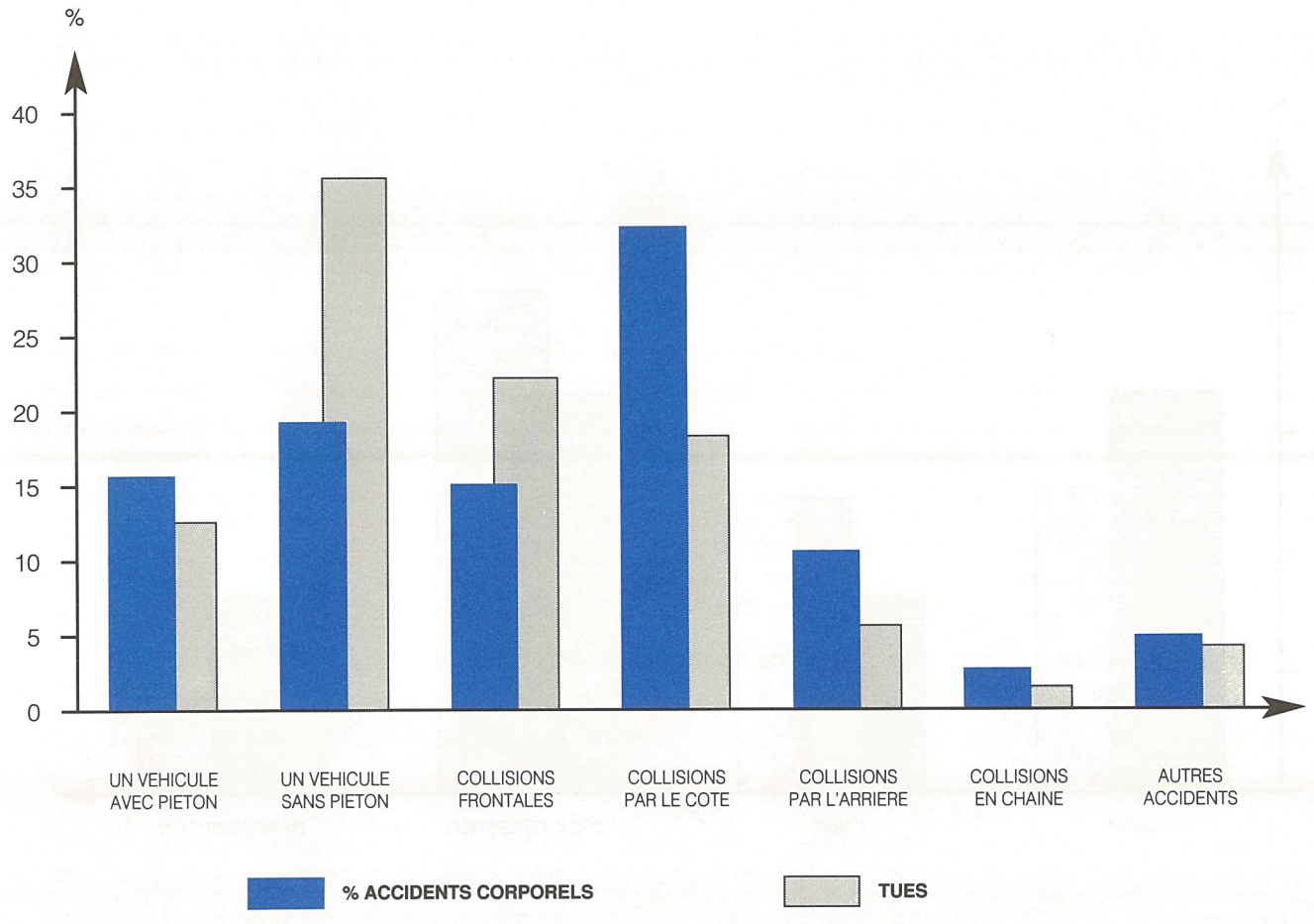


Un tiers des accidents corporels ont lieu la nuit et représentent la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que s'ils sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves.

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

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE TYPE D'ACCIDENT EN 1990

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule avec piéton	25 352	15,6	1 299	12,6
Un véhicule sans piéton	31 268	19,2	3 661	35,6
Deux véhicules et plus :				
– collisions frontales	24 452	15,0	2 289	22,2
– collisions par le côté	52 364	32,2	1 880	18,3
– collisions par l'arrière	17 040	10,5	579	5,6
– collisions en chaîne	4 244	2,6	152	1,5
– autres accidents	7 853	4,8	429	4,2
Tous accidents	162 573	100,0	10 289	100,0

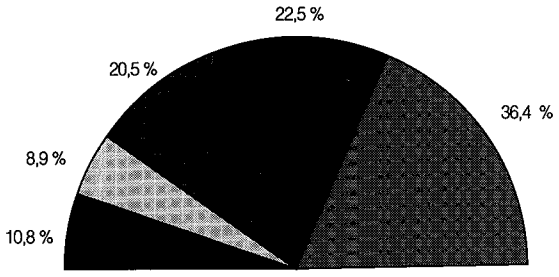


6 accidents corporels sur 10 sont la conséquence de la collision de 2 véhicules ou plus.
2 accidents corporels sur 10 se produisent sans tiers en cause (véhicule seul).

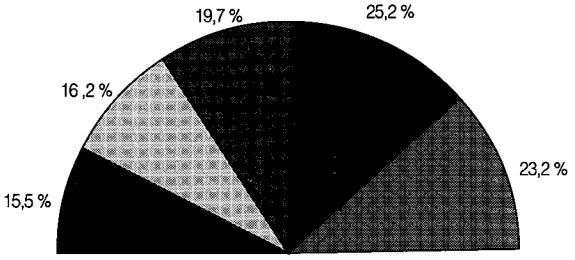
Au plan de la gravité, les accidents les plus graves sont dans l'ordre :
- les accidents sans tiers en cause qui occasionnent plus d'un tué sur trois,
- les collisions frontales, plus d'un tué sur cinq.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR ÂGE ET PAR CATÉGORIE D'USAGER EN 1990

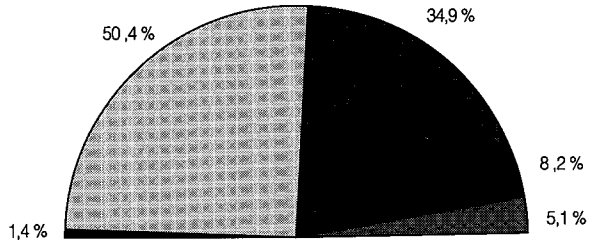
USAGERS	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE "DEUX ROUES" À MOTEUR		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
Âges	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
1 - 14 ans	152	10,8	62	15,5	23	1,4	226	3,6
15 - 24 ans	125	8,9	65	16,2	808	50,4	1 858	29,5
25 - 44 ans	288	20,5	79	19,7	559	34,9	2 282	36,3
45 - 64 ans	316	22,5	101	25,2	131	8,2	1 127	17,9
65 ans et plus	512	36,4	93	23,2	82	5,1	771	12,2
Indéterminé	14	1,0	1	0,2	0	*	31	0,5
Total	1 407	100,0	401	100,0	1 603	100,0	6 295	100,0



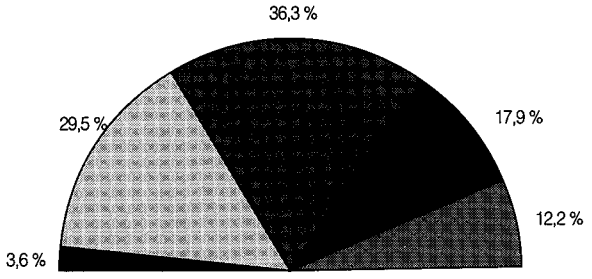
PIETONS



CYCLISTES



USAGERS DE DEUX ROUES A MOTEUR



USAGERS DE VOITURES DE TOURISME

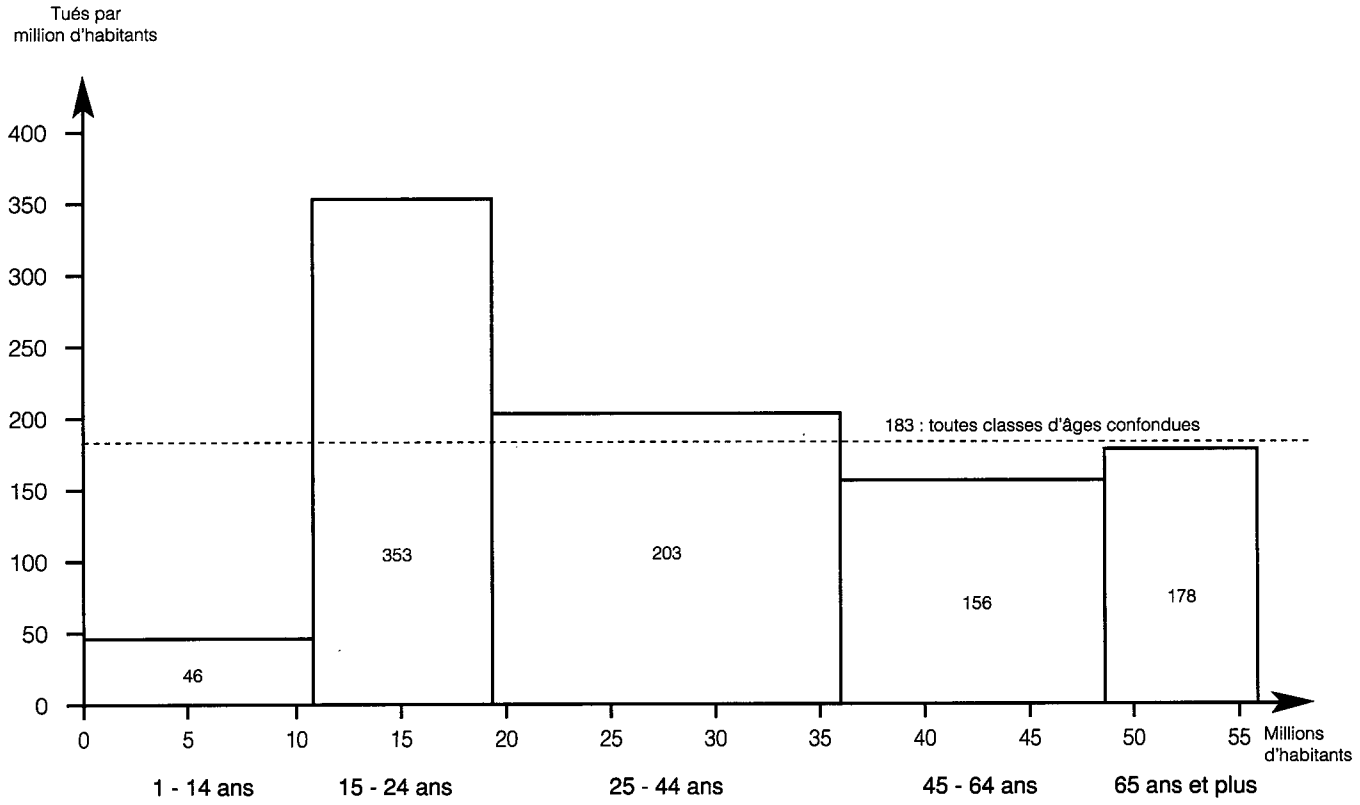
1 - 14 ANS | 15 - 24 ANS | 25 - 44 ANS | 45 - 64 ANS | 65 ANS ET PLUS

La répartition du nombre de tués par âge et par catégorie d'usager montre la part prépondérante des personnes de 65 ans et plus chez les piétons (37 %), de la classe 15 – 24 ans chez les usagers de "deux roues" à moteur (50 %), de la classe 25 – 44 ans (36 %) chez les usagers de voitures de tourisme.
Pour les cyclistes, on constate un certain équilibre entre les différentes classes d'âge.

TAUX DE TUÉS PAR RAPPORT À LA POPULATION INSEE EN 1990

CLASSES D'ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (1)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
1 – 14 ans	481	10560288	46
15 – 24 ans	2953	8376697	353
25 – 44 ans	3466	17088978	203
45 – 64 ans	1840	11828331	156
65 ans et plus	1503	8449691	178
Indéterminé	46		
Total	10289	56303985	183

(1) au recensement de 1990.

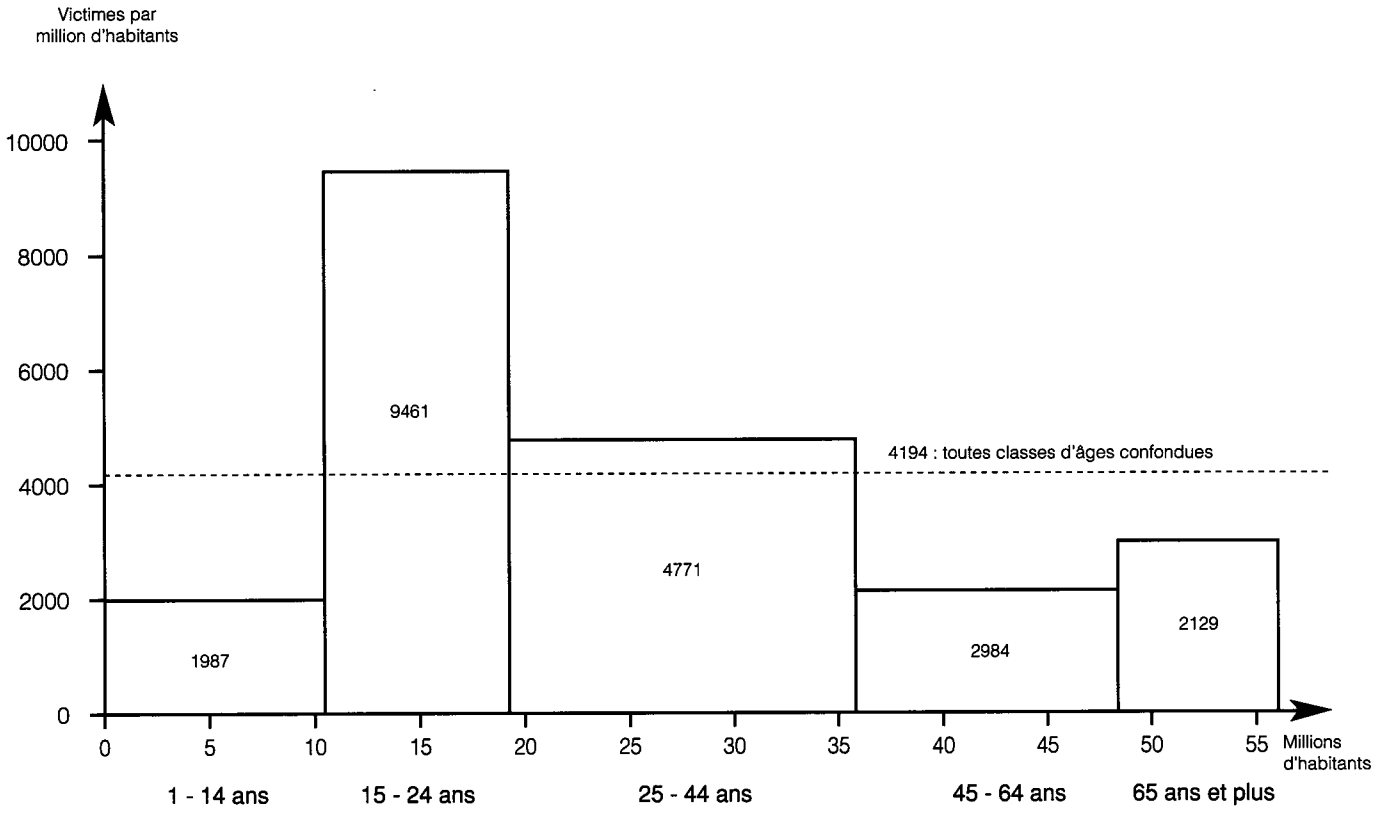


Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe 15 – 24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque près de deux fois plus fort que la moyenne ; la classe 1 – 14 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque quatre fois plus faible que la moyenne.

TAUX DE VICTIMES PAR RAPPORT À LA POPULATION INSEE EN 1990

CLASSES D'ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (2)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
1 - 14 ans	20981	10560288	1987
15 - 24 ans	79253	8376697	9461
25 - 44 ans	81525	17088978	4771
45 - 64 ans	35297	11828331	2984
65 ans et plus	17991	8449691	2129
Indéterminé	1102	-	-
Total	236149	56303985	4194

(1) victimes = tués + blessés
(2) au recensement de 1990.



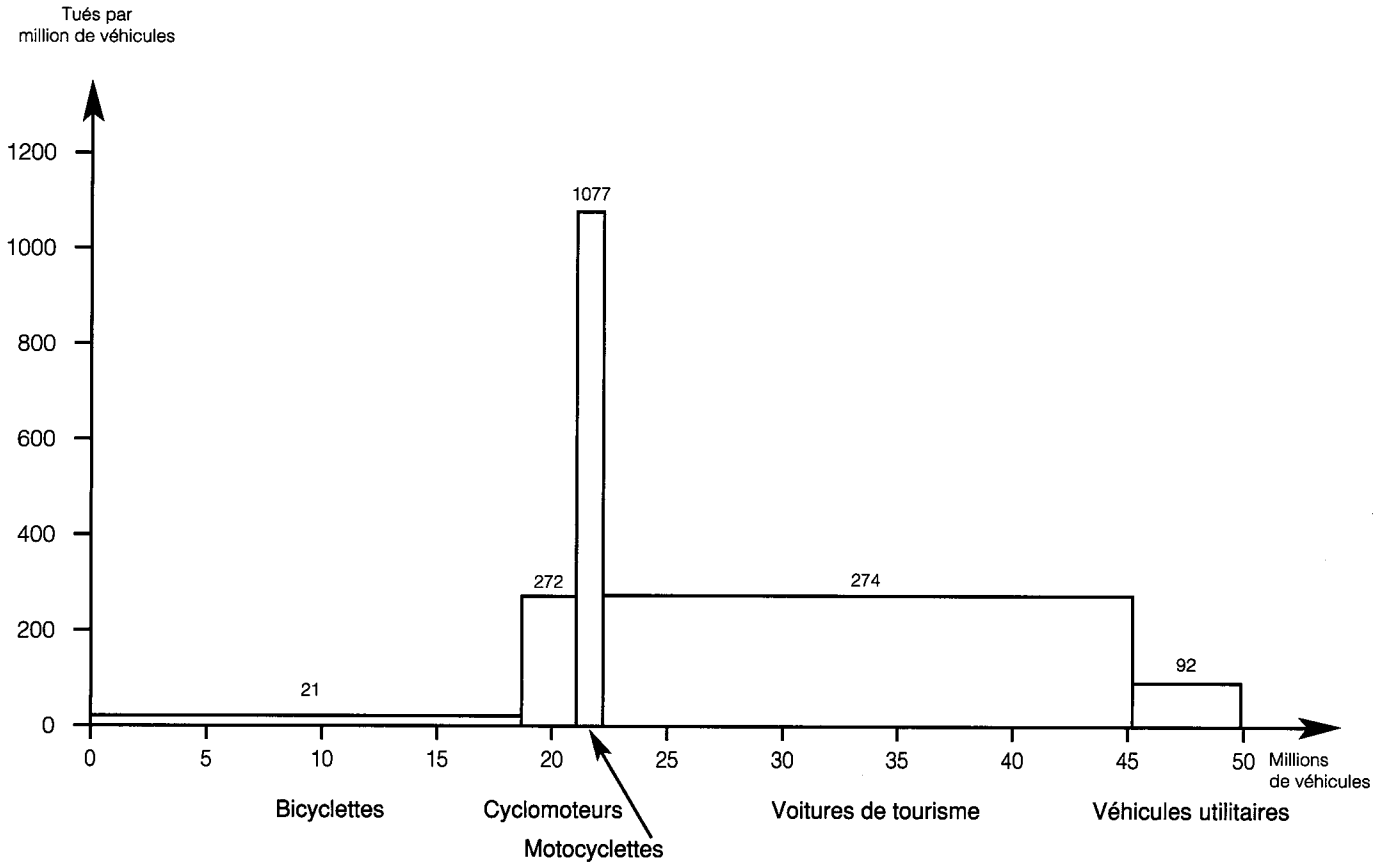
Par classes d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe 15 – 24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque de deux fois plus fort que la moyenne ; les classes 1 – 14 ans et 65 ans et plus étant de très loin les moins exposées avec un facteur de risque environ deux fois plus faible que la moyenne.

TAUX DE TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1990

Afin de calculer le sur ou sous-risque des usagers de véhicules, il faudrait connaître le taux d'occupation moyen des véhicules. A défaut, dans les quatre pages suivantes, il s'agit donc du sur ou sous-risque des véhicules et non de celui des usagers.

VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	401	19 000 000	21
Cyclomoteurs	657	2 415 000	272
Motocyclettes	946	878 000	1 077
Voitures de tourisme	6 295	23 010 000	274
Véhicules utilitaires	432	4 680 000	92
Transports en commun	32	68 000	(4)

(1) Tués à l'intérieur des véhicules.
(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance Dommage.
(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la "faiblesse" des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.



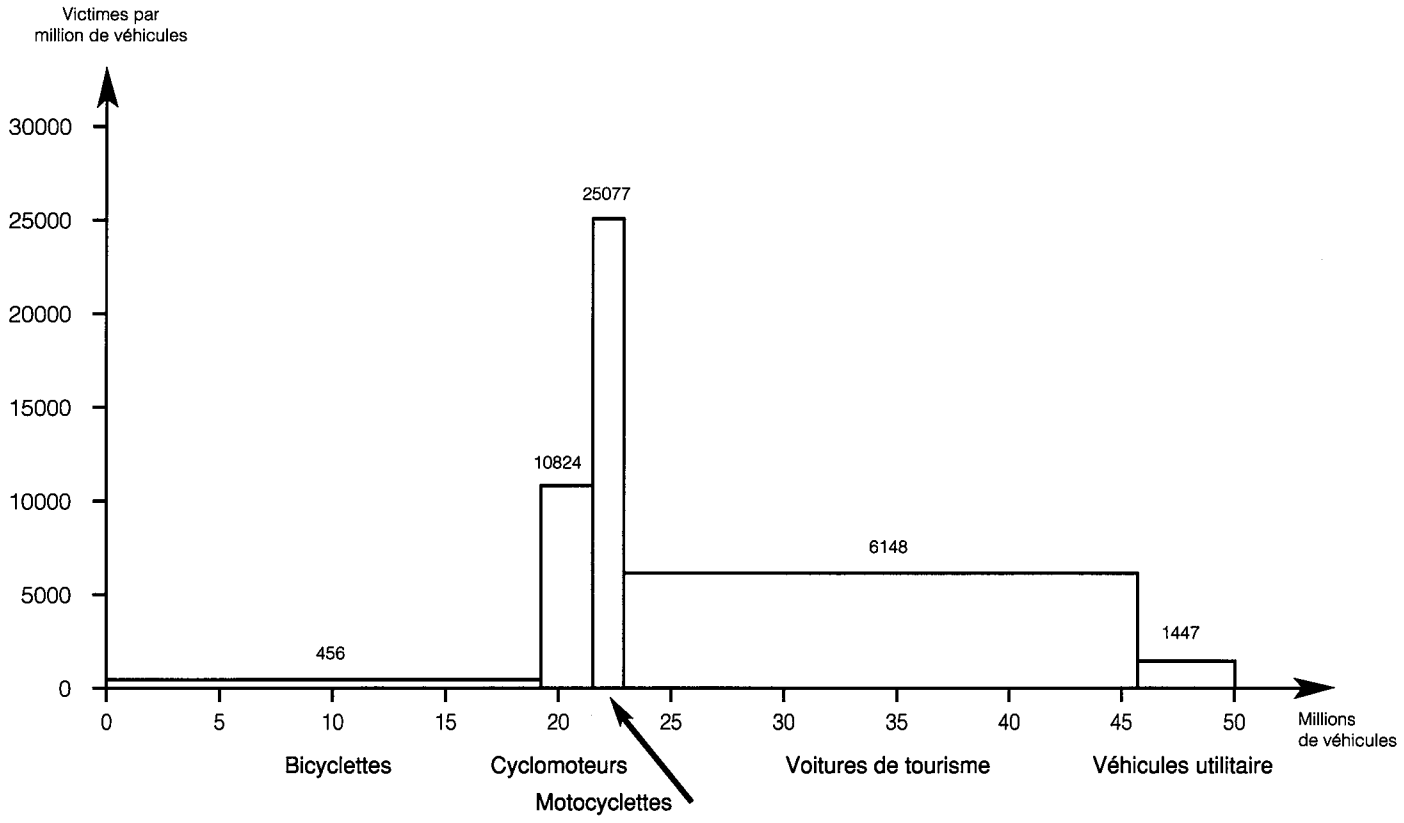
A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1990 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 4) et le sous-risque des véhicules utilitaires (division par un facteur 3).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1990

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES	PARC (2)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	8658	19000000	456
Cyclomoteurs	26141	2415000	10824
Motocyclettes	22018	878000	25077
Voitures de tourisme	141468	23010000	6148
Véhicules utilitaires	6771	4680000	1447
Transports en commun	1434	68000	(4)

(1) Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules.
(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance Dommage.
(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.

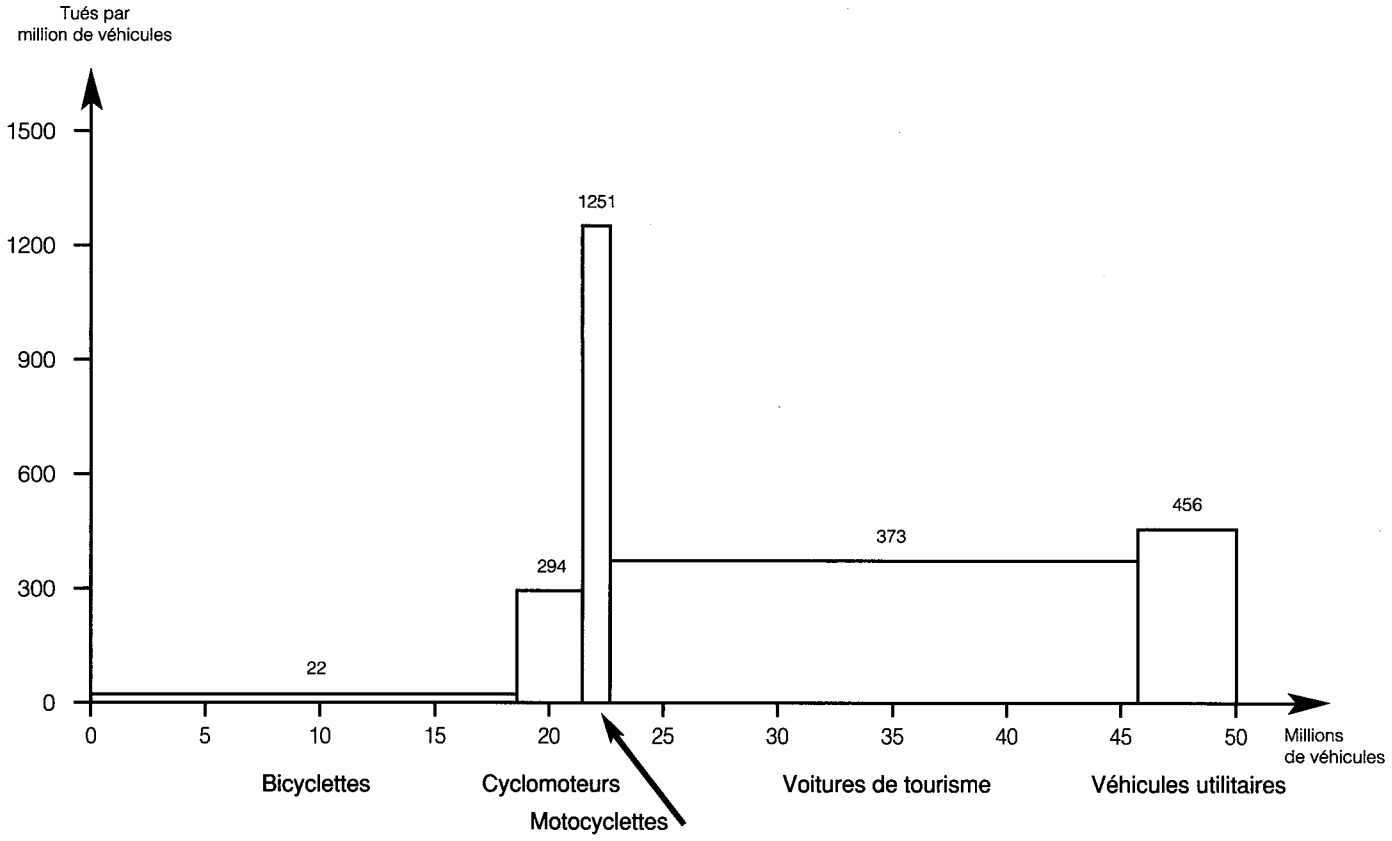


A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1990 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules a été ramené au parc. Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 1,8) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4). En revanche, les véhicules utilitaires présentent un sous-risque (division par un facteur 4).

TAUX DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1990

VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2)	TUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	420	19000000	22
Cyclomoteurs	710	2415000	294
Motocyclettes	1098	878000	1251
Voitures de tourisme	8590	23010000	373
Véhicules utilitaires	2132	4680000	456
Transports en commun	171	68000	(4)

(1) Tués en et hors des véhicules de la catégorie donnée
(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance Dommage.
(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.

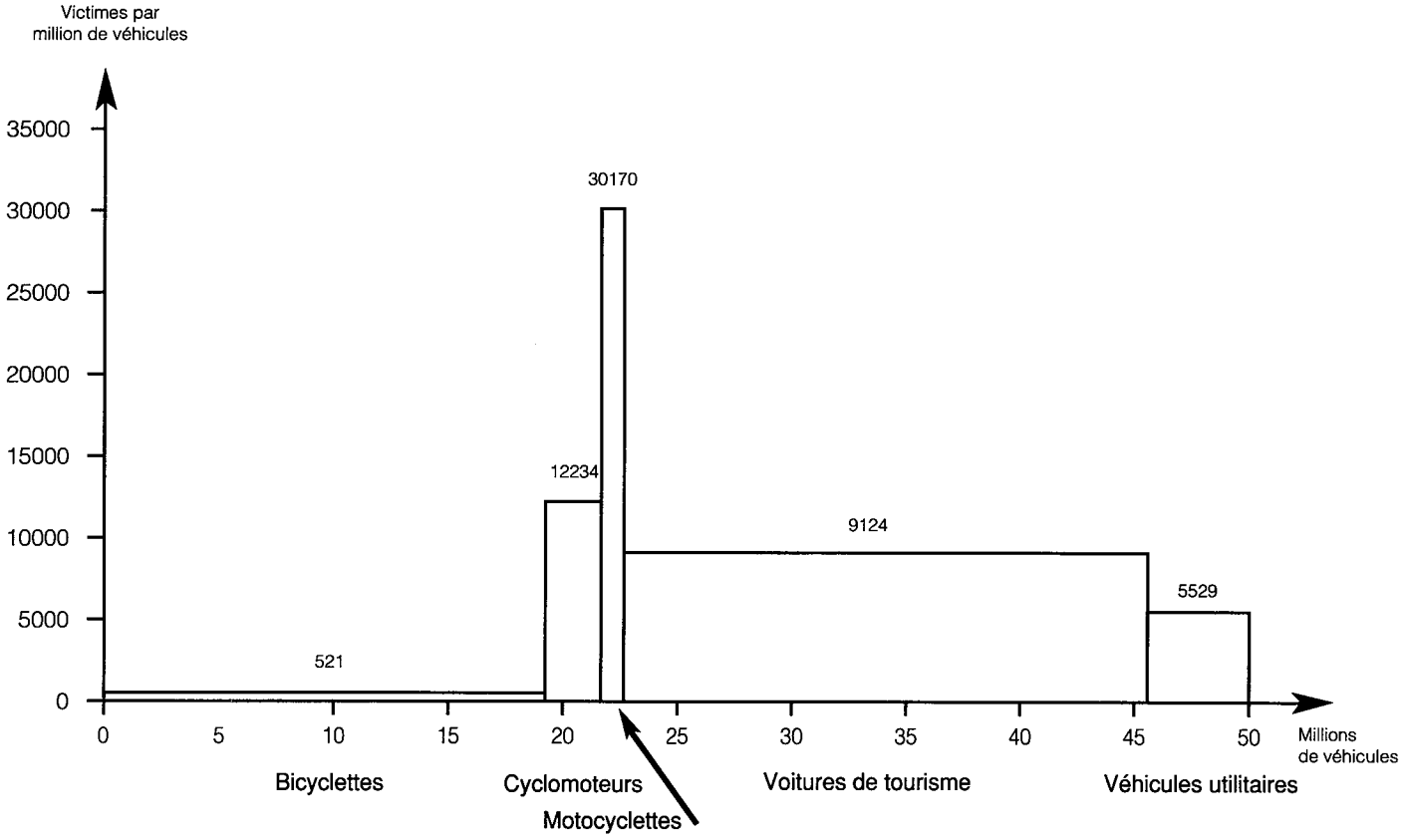


A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1990 par catégories d'usagers, le nombre de tués, dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée, a été ramené au parc.
Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des véhicules utilitaires (multiplication par un facteur 1,2) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,4). En revanche, les cyclomoteurs présentent un léger sous-risque (division par un facteur 1,3).

TAUX DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1990

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2)	VICTIMES DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes (3)	9908	19000000	521
Cyclomoteurs	29544	2415000	12234
Motocyclettes	26489	878000	30170
Voitures de tourisme	209944	23010000	9124
Véhicules utilitaires	25875	4680000	5529
Transports en commun	3383	68000	(4)

(1) Victimes (tués + blessés) en et hors des véhicules de la catégorie donnée.
(2) Chambre syndicale des constructeurs automobiles/Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance Dommage.
(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.



A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1990 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée, a été ramené au parc.
Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 1,3) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,3). En revanche, les véhicules utilitaires présentent un sous-risque (division par un facteur 1,7).

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

- ***le Ministère de l'Intérieur :***

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

  Direction centrale des polices urbaines – Bureau circulation.

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

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

- ***le Ministère de la Défense :***

  Gendarmerie nationale – Bureau circulation routière.

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

  Service d'études techniques des routes et autoroutes – Direction de la sécurité et de la circulation routières.

- ***le Comité professionnel du pétrole.***

- ***l'Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance dommage.***

- ***le Comité Français des Constructeurs Automobiles.***

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

ISBN en cours

Imprimerie nouvelle de viarmes - 30 34 67 10