sécurité routière

# Bilan annuel

# Statistiques et Commentaires

## Année 1992

Observatoire National
Interministériel
de Sécurité Routière

## COMITÉ DE RÉDACTION

– Olivier NOËL, *secrétaire général de l'Observatoire*
– Maryse LAGACHE, *chargée d'études à l'Observatoire*
– Serge DARRINÉ, *chargé d'études à l'Observatoire*
– Colette DECAMME, *assistante à l'Observatoire*
– Claude FILOU, *chargé d'études à l'INRETS*
– Michel HOURDEBAIGT, *chargé d'études à l'Observatoire*
– Yves PAGE, *chargé d'études à l'Observatoire*
– Marie-Andrée ROUGÈS, *chargée d'études à l'Observatoire*
– Christian TEILLET, *chef de la section statistique au ministère de l'Intérieur*
– Lieutenant-Colonel Guy OZENNE, *chef du bureau circulation à la direction générale de la Gendarmerie nationale au ministère de la Défense*
– Odile TIMBART, *responsable de la section pénale à la sous-direction de la statistique et des études au ministère de la Justice*

## COMITÉ DE LECTURE

– Les membres du comité de rédaction
– Hélène FONTAINE, *directeur du Département d'Évaluation et de Recherche en Accidentologie à l'INRETS*
– Christian MACHU, *directeur d'études au SETRA*
– Patrick LE BRETON, *chef de projet au SETRA*
– Patrick CHÉRON, *responsable de la météorologie routière à la DSCR/CNIR*
– Ruth BERGEL, *chargée de mission à l'OEST*
– Jacques ALEXIS, *chargé d'études au CETUR*



*Pour tous renseignements, s'adresser à :*

Observatoire national interministériel de sécurité routière
La grande arche
92055 PARIS - LA DÉFENSE CEDEX 04
Téléphone : 40 81 80 42 – 40 81 80 28
Fax : 40 81 80 99

# SOMMAIRE


## LIMINAIRE

Quelques définitions françaises ..... p. 3

## 1) Les principaux résultats

Synthèse des résultats de l'année 1992 ..... p. 7
Principales actions menées en 1992 ..... p. 10
Tendances générales ..... p. 13
Bilan 1992 et bilan des vingt années précédentes ..... p. 14
Bilan 1992/1991 – Global ..... p. 18
Bilan 1992/1991 – Par service de surveillance ..... p. 20
Parc en circulation ..... p. 21
Permis de conduire délivrés ..... p. 22
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants ..... p. 23

## 2) Les usagers

***Opinion***

Évolution de l'opinion publique face à quelques questions de sécurité routière entre 1991 et 1992 ..... p. 27

***Comportement***

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ..... p. 30
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme ..... p. 34
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC ..... p. 35
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes ..... p. 36
Ceinture de sécurité – taux de port en circulation ..... p. 37
Ceinture de sécurité – taux de port et de mortalité en cas d'accident corporel ..... p. 39
Casque – taux de port et de mortalité en cas d'accident corporel ..... p. 40

***Contrôles et infractions***

Évolution des principales infractions de 1986 à 1991 ..... p. 41
Infractions au code de la route en 1992 ..... p. 44
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture en 1992 ..... p. 46

***Sanctions***

Conduite en état alcoolique ; homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique ..... p. 49

## 3) Les typologies des accidents corporels

***Analyse générale 1992/1991***

Victimes par catégories d'usagers ..... p. 61
Victimes par classes d'âges ..... p. 63
Nombre de tués par classes d'âges et catégories d'usagers ..... p. 65
Accidents et victimes par catégories de réseaux ..... p. 66
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne ..... p. 69

***Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués***
Selon le mois ..... p. 71
Selon le jour de la semaine ..... p. 72
Selon l'heure ..... p. 73
Selon l'éclairement – la présence ou non d'une intersection ..... p. 74
Selon le type d'accident ..... p. 75

***Analyse relative des victimes en 1992***
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population ..... p. 76
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population ..... p. 77
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 78
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 79
Taux de tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée par rapport au parc ..... p. 80
Taux de victimes dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée par rapport au parc ..... p. 81

**4) Les comparaisons**
Départementales métropolitaines ..... p. 85
Départementales d'Outre-mer ..... p. 88
Régionales ..... p. 89
Internationales ..... p. 90

**5) Ensemble des accidents matériels et corporels** ..... p. 95

**6) Essai d'évaluation des dernières mesures prises**
Suivi de la modération de la circulation en agglomération ..... p.101
Efficacité du port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des voitures de tourisme ..... p.104
Les dispositifs de retenue pour enfants ..... p.108
Bilan après six mois d'application du permis à points ..... p.111

**7) Les acquis de la sécurité routière**
Les grandes dates de la sécurité routière ..... p.117
1988-1992... cinq ans de sécurité routière ..... p.119

**8) Bibliographie** ..... p.125

## QUELQUES 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.

Au moment où nous imprimons ce document, certaines données sont encore indisponibles pour 1992. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1993.

## LES CHIFFRES CLÉS DE 1992

– 143 362 accidents corporels
– 9 083 tués
– 198 104 blessés, dont 44 965 graves
– Circulation sur le seul Réseau National : + 1,8 % (provisoire)
– Parc de véhicules immatriculés au 31/12/1991 : 28 830 000 "quatre roues"
980 000 motocyclettes
– 1 001 051 permis de conduire délivrés

# 1
# PRINCIPAUX RÉSULTATS

# SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

***Une bonne année pour la sécurité routière et meilleur bilan depuis 1960***

1992 est une bonne année pour la sécurité routière. Les nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés continuent de décroître. Les diminutions, sans atteindre l'ampleur constatée en 1991 par rapport à 1990, sont cependant très sensibles et homogènes pour les accidents corporels (– 3,7 %) et les blessés (– 3,8 %), plus accentuée pour les tués (– 5,6 %) pour la première fois depuis 1987; par conséquent, la gravité, c'est-à-dire le nombre de tués pour 100 accidents, diminue légèrement pour passer de 6,5 en 1991 à 6,3 en 1992 avec une augmentation de la circulation, sur le seul Réseau National de 1,8 %.

Il faut remonter à 1960 pour retrouver un meilleur bilan, alors que la circulation, dans le même temps, a été multipliée par 4,4.

***Deux périodes bien marquées...***

L'année 1992 a vécu au rythme de l'application du permis à points.

Aussi peut-on distinguer deux périodes bien contrastées, l'une de janvier à mai inclus, l'autre de juin à décembre, allant du début de la campagne de communication sur sa mise en application à la pleine perception de ses effets.

Parmi les cinq premiers mois de l'année, trois (février, avril et mai) présentent un bilan global qui, sans être objectivement mauvais, est en retrait par rapport à celui des mois équivalents de 1991.

***La baisse des indicateurs s'est amorcée dès juin***

L'annonce de la mise en application du permis à points, dès le mois de juin, amorce une baisse significative de tous les indicateurs d'accidentologie, qui s'est poursuivie jusqu'en décembre. La diminution la plus forte a été atteinte en août 1992, comparé à août 1991, avec – 21,5 % de tués. Cette baisse s'est poursuivie régulièrement durant les mois d'automne pour atteindre en fin d'année les chiffres de 9 083 tués, 198 104 blessés dans 143 362 accidents corporels.

***La gravité des accidents a diminué***

La diminution de l'indice de gravité, qui reste cependant à un niveau élevé, mérite d'être soulignée, depuis douze ans, hormis les années 1985 et 1987, il augmentait régulièrement alors que les autres indicateurs décroissaient globalement. Ceci pourrait être à porter au crédit d'un changement de comportement des usagers qui deviendrait moins "agressif". Cette tendance favorable devra être confirmée en 1993.

***Le nombre de tués diminue plus fortement en milieu urbain***

Le nombre d'accidents corporels et celui des blessés diminuent de façon homogène en milieu urbain (respectivement – 4,1 % et – 4,3 %) et en rase campagne (respectivement – 2,7 % et – 2,8 %) mais la diminution est plus forte en milieu urbain. C'est en son sein que le nombre de tués décroît de façon la plus sensible (– 9,7 %).

***Les accidents de nuit sont plus graves***

Si les accidents diminuent de jour et de nuit, en 1992 par rapport à 1991, le tiers des accidents se produisant la nuit cause la moitié du nombre de tués. On corrèle aisément ces chiffres, en constatant la hausse ou le maintien des vitesses moyennes pratiquées de nuit sur la plupart des réseaux, sauf dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, où, par contre, le taux de dépassement des vitesses limites est particulièrement élevé.

***Le nombre de motocyclistes tués diminue pour la première fois depuis 1986***

Toutes les catégories d'usagers voient leurs indicateurs diminuer. En particulier celle des motocyclistes pour laquelle le nombre de tués décroît de 3,6 % quoique plus faiblement que les autres catégories. Ce sont les piétons et les usagers de véhicules utilitaires qui enregistrent les plus fortes diminutions du nombre de tués (– 12 %).

***On constate une évolution favorable sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes***

Sur tous les réseaux, à l'exception des autoroutes, les diminutions sont générales. Sur ces dernières les nombres d'accidents corporels et de blessés augmentent respectivement de 3,5 % et 2,2 % par rapport à 1991, où cependant, le nombre de tués diminue très légèrement. Enfin l'évolution plus rapide à la baisse du nombre de tués sur l'ensemble des réseaux entraîne une baisse de la gravité, sauf sur les routes départementales où elle reste stable.

***L'évolution de la France comparée aux pays de la CEE est bonne***

La comparaison de la sécurité routière en France avec celle des autres pays de la CEE, établie uniquement sur les sept premiers mois disponibles de 1992, est très contrastée : on observe un tassement des résultats des pays du "peloton de tête", de belles performances pour quelques pays dont la situation est plus préoccupante. Dans ce paysage, la France évolue favorablement, bien que la période d'effet du permis à points ne soit que partiellement prise en compte.

***La tendance est à la baisse depuis 20 ans...***

Quels éléments d'explication peut-on avancer ?

En premier lieu, il ne faut pas perdre de vue la tendance à la baisse du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés que l'on observe depuis vingt ans avec des ralentissements, des accélérations et parfois des inversions à la hausse temporaires. Aussi il convient d'analyser ce qui provoque ces variations.

***L'application du permis à points relance le mouvement à la baisse en rase campagne***

C'est la mise en application du permis à points le 1er juillet 1992 qui a favorisé la dynamique enregistrée dès le mois de juin. Les effets ont été immédiats surtout en rase campagne où les indicateurs étaient en hausse sensible pendant les cinq premiers mois de l'année comparés à la période équivalente de 1991. Les objectifs de prévention et de dissuasion de cette mesure ont, semble-t-il, responsabilisé les usagers. Dans un sondage réalisé en novembre 1992 (chapitre VI), ils affichent clairement l'attitude qu'ils comptent adopter vis-à-vis du permis à points. Cette baisse des accidents corporels, tués et blessés est en outre corrélée par la diminution, uniquement de jour il est vrai, de la vitesse moyenne sur tous les réseaux, sauf les autoroutes, pour les conducteurs de poids lourds, de voitures de tourisme et de motocyclettes, de l'ordre de 2 à 3 km/h.

***Le taux de port de la ceinture continue de croître aux places avant***

En outre, cette modification du comportement est également bien mise en évidence par les taux élevés de port de la ceinture aux places avant, en augmentation par rapport à 1991, qui oscillent entre 87 % et 94 % en rase campagne et, de façon plus dispersée il est vrai, entre 53 % à Paris et 62 % dans l'ensemble des villes de province. Le taux de port du casque augmente légèrement chez les motocyclistes. Par contre, on constate un léger relâchement chez les usagers de cyclomoteurs.

***Les forces de surveillance ont encore renforcé en 1992 les contrôles préventifs contre l'alcoolémie au volant***

L'amélioration du comportement est également sensible en matière d'alcoolémie. L'augmentation des contrôles préventifs en 1992 (+ 21 %) a entraîné une baisse constante du taux de positivité (nombre de dépistages positifs parmi les dépistages pratiqués) dans l'ensemble des dépistages effectués.

***Les effets météorologiques ont été globalement neutres***

Les effets de la météorologie sur la sécurité routière, neutres pendant le 1er quadrimestre, ont été sans doute défavorables à la sécurité routière en seconde période avec une succession de temps chauds, lourds et orageux en fin de printemps et pendant l'été, puis, surtout, une succession de phases très pluvieuses en octobre et novembre, mais à l'inverse, décembre a été favorable. Les bons résultats obtenus ne sont vraisemblablement pas à porter à leur crédit et donnent encore plus de poids à l'importance des effets du permis à points.

***L'enchaînement des mesures est un facteur qui influe sur le comportement de l'usager***

Un des facteurs, qui vraisemblablement contribue à modifier le comportement des usagers, est l'enchaînement de la mise en application de mesures de sécurité routière.

De ce point de vue, les trois autres mesures prises en 1992, le contrôle technique des véhicules et l'usage obligatoire des dispositifs de retenue pour enfants en vigueur dès le 1er janvier ainsi que la limitation à 50 km/h en cas de visibilité inférieure à 50 mètres appliquée à partir du 15 décembre, bien annoncées par des campagnes de communication appropriées, renforcent vraisemblablement chez l'usager l'importance attachée à la sécurité routière.

### *Les motocyclistes voient leur situation s'améliorer*

Les motocyclistes méritent un commentaire particulier. La détérioration assez régulière de leur situation depuis 1986 semble s'inverser cette année. En effet, tous les indicateurs d'accidentologie sont en baisse (– 3,6 % de tués, – 4,4 % de blessés graves et – 5,3 % de blessés légers). L'indice de gravité, par contre, reste stable. On peut corréler cette amélioration par la diminution de la vitesse moyenne pratiquée de jour sur tous les réseaux, sauf sur les autoroutes. Cette évolution positive peut être mise au crédit du plan d'action mis en place au cours de l'été 1991 dont les effets perceptibles en début d'année 1992, se sont renforcés avec la mise en application du permis à points. Ce plan d'action prévoyait l'obligation d'un minimum de 20 heures de formation, le contrôle des motos-écoles, l'expérimentation de l'accès progressif au permis moto, une campagne de communication sur le port du casque et un renforcement des sanctions.

### *Les perspectives*

Quels sont les perspectives ?

L'année 1993 sera également celle du permis à points : c'est sur la durée que l'on estimera si ses effets, très marqués en fin d'année 1992, perdureront et si les acquis seront consolidés.

En particulier, les retraits de points consécutifs à une procédure finale devraient commencer à être signifiés de manière importante aux contrevenants à la fin du 1er semestre 1993. Le délai moyen de traitement des procédures judiciaires, de l'ordre de 6 à 7 mois permet de penser que le rythme de croisière du dispositif ne sera atteint qu'à l'été 1994.

On devra surveiller particulièrement deux points :

– l'augmentation régulière de la vitesse moyenne sur autoroutes, causée peut-être par un sentiment de sécurité apprécié de façon excessive.

– l'augmentation de la vitesse de nuit dans les agglomérations ainsi que les taux de dépassement de vitesse limite. La faible densité de la circulation et la relative impunité, dont profitent les usagers, favorisent ce comportement.

La circulation routière devrait, compte tenu des perspectives économiques, croître à un rythme équivalent à celui de 1992.

# PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1992

## LA RÉGLEMENTATION




L'année 1992 a, à l'évidence, été dominée par la mise en application du permis à points puis par son réaménagement au cours du dernier quadrimestre.

Auparavant deux mesures réglementaires importantes étaient entrées en application au 1er janvier 1992 :

– 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,

– l'obligation d'utiliser des moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceintures de sécurité.

En ce qui concerne le permis à points l'ensemble des textes d'application relatifs à son entrée en vigueur sont datés du 25 juin 1992 ; ce sont le décret pris en application des articles L. 11 et L. 11-6 du code de la route, l'arrêté relatif à la formation spécifique des conducteurs, en vue de la reconstitution du nombre de points initial de leur permis de conduire et l'arrêté relatif aux conditions d'obtention du brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions.

La Commission du suivi du permis à points, dite "Commission ROCHÉ", a été chargée de réaménager le dispositif sans bien sûr en modifier le principe. Depuis le 1er décembre 1992, les décrets correspondants ayant été publiés le 23 novembre 1992, le nombre de points est porté à 12 et le barême est modifié pour mieux permettre de hiérarchiser les infractions selon leur gravité. En outre, une nouvelle grille des limites de vitesse pour les véhicules lourds est définie et est entrée en application le 1er décembre 1992.

D'autres textes ont été publiés en 1992 qui, en particulier, portent sur :

– l'éclairage et la signalisation,

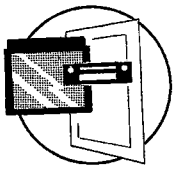
– les responsabilités des donneurs d'ordres aux transporteurs routiers de marchandises,

– le contrôle des excès de vitesse des conducteurs de poids lourds,

– l'apprentissage de la conduite des motocyclistes.

Enfin le décret du 4 décembre 1992 impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

## LA COMMUNICATION



La campagne de communication sur le permis à points a dominé l'année 1992.

Auparavant deux campagnes avaient été lancées sur deux thèmes :

La première, du 5 décembre 1991 jusqu'au 31 janvier 1992, sur les systèmes de retenues obligatoires pour le transport automobile des enfants de moins de 10 ans.

Son objectif était d'informer les usagers de l'obligation légale fixée au 1er janvier 1992. Elle comprenait la diffusion d'un spot sur A2 au cours des mois de décembre et janvier ; la mise en place de 4 millions de dépliants et 300 000 affichettes auprès des caisses primaires d'assurance maladie, des collectivités locales et des crèches et l'insertion d'informations dans la presse spécialisée, télévisée, féminine, enfants et automobile ainsi que sur minitel.

L'information des usagers a été réalisée à partir :

– d'un document grand public "Guide info" diffusé par les assureurs et les préfectures,

– d'une affichette pour les gendarmeries, les préfectures, les principales mairies,

– d'un dossier d'information pour les services ayant à informer le public,

– d'une campagne de presse quotidienne régionale en février,

– de conférences de presse à l'initiative des préfectures.

Parallèlement à la réalisation de ces deux campagnes de communication, les agences chargées des campagnes 1992 (et en option pour 1993 et 1994) ont été choisies après appel d'offres :

– l'agence SUCCESS-SLAD pour la publicité,

– l'agence FRANCOM pour les relations publiques et les relations avec la presse.

Le travail a aussitôt débuté avec chacune d'elles pour la campagne "permis à points" qui se déroula de juin à septembre (médias retenus : TV, cinéma, radio). Cette campagne entraîna une forte mobilisation des réseaux de sécurité routière et des autres ministères concernés (Justice, Intérieur et Défense).

La campagne de communication sur le permis à points s'est déroulée au cours du deuxième quadrimestre 1992.

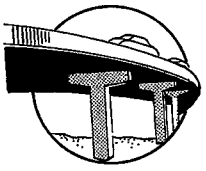
L'action de communication proprement dite a été précédée d'une campagne sur le comportement des usagers de la route. Celle-ci s'est traduite tout d'abord

par 122 passages à la télévision (deux spots de 30 secondes sur TF1, Antenne 2, FR3, Canal + et M6, entre le 30 mai et le 21 juin). Ces spots cherchent à faire comprendre l'inanité des conduites à risque en transposant dans un hall d'immeuble des comportements au volant.
Elle s'est poursuivie pendant l'été par la diffusion de 687 messages radio (dix spots différents pendant les week-ends de juillet à août sur dix stations), cette campagne faisant la liaison entre comportement, infraction et accidents.
Ces messages correspondant à des scénettes, en l'absence de tout jugement de valeur, attirent l'attention du conducteur sur divers thèmes de sécurité routière. Le ton est chaleureux, proche, mais rappelle cependant la sanction.
Le slogan commun des spots TV et radio était "savoir conduire, c'est savoir... vivre". Il intègre le concept de solidarité sur la route et de respect de la vie.
D'autres outils informatifs, spécifiques du permis à points, ont été créés et diffusés :
– un dossier d'information qui a été largement diffusé à la presse, aux préfectures, services du ministère de l'Équipement, formateurs de stages, associations, ministère de la Justice, ministère de l'Intérieur, ministère de la Défense, centres de formation des stages, parlementaires, présidents des conseils généraux... (tirage à 14 000 exemplaires),
– un dépliant grand public très largement diffusé par la plupart des organismes cités ci-dessus ; il l'a été également par des stations services, sur les aires bison fûté, par les sociétés d'autoroutes... (tirage à 6 000 000 d'exemplaires),
– un dépliant destiné aux professionnels de la route a été diffusé dans les préfectures, par les directions départementales de l'Équipement et par les fédérations de transporteurs routiers... (tirage à 70 000 exemplaires),
– une affiche grand format récapitulant l'ensemble de la réglementation a été diffusée à 9 000 exemplaires.

En fin d'année, la communication a été articulée autour de deux grandes actions :
– Le Mondial de l'automobile (du 8 au 18 octobre) où la sécurité routière était présentée sur un stand de 170 $m^2$. Les thèmes abordés étaient :
• les nouvelles technologies, par une maquette interactive,
• les 20 ans de la sécurité routière, par une courbe monumentale rappelant les grandes mesures prises et campagnes d'affichage effectuées,
• la formation des conducteurs (tests, simulateurs de conduite...),
• le contrôle de la vision (partenariat avec l'ASNAV).
Plus de 30 000 personnes ont visité le stand, participé aux jeux et concours et sont reparties avec une documentation.
– Le permis à points à l'occasion du passage de 6 à 12 points au 1er décembre.
Trois annonces, en demi-page, ont été publiées les 1er, 8 et 16 décembre dans l'ensemble de la presse mondiale et régionale, ainsi que dans les principaux périodiques.
Un nouveau fascicule informatif a été massivement diffusé (6 millions d'exemplaires), ainsi qu'un guide détaillé d'information pour les services.
10 000 affichettes ont été diffusées, et le minitel 3615 route a relayé l'information.
Une intense activité de presse a été facilitée par l'envoi massif d'un dossier de presse complet et attractif, comprenant, pour les télévisions, de petites séquences vidéos présentant les principales modifications du permis à points.
Par ailleurs, la fin de l'année a permis de conclure les études et de préparer le programme de communication de 1993, dont le thème général sera "les jeunes (15-24 ans) et leur accès à la motorisation". Cyclomotoristes, motards et automobilistes seront ainsi concernés par de grandes opérations visant à améliorer les comportements, dans la suite de l'action initiée dès milieu 1992 "savoir conduire, c'est savoir... vivre".

## LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU NATIONAL

### Petits aménagements de sécurité

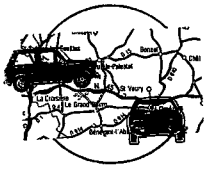


Les crédits d'initiative locale pour 1992, qui permettent de réaliser des petits aménagements de sécurité définis par les Directions Départementales de l'Équipement, ont été délégués en totalité aux Préfets de région lors du premier quadrimestre.
La dotation de 1992 s'élève à 84 MF, répartis à raison de 66 MF pour les aménagements sur les routes nationales et de 18 MF pour les aménagements sur les autoroutes non concédées, les voies rapides urbaines et les LACRA (Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier) aménagées à deux chaussées.
Les Préfets de région sont chargés de la répartition des crédits entre les départements.

### Suppression des Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels et aménagements de sécurité d'itinéraires

De nouvelles opérations ont été prises en considération par le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières. Elles viennent alimenter le "vivier" des opérations retenues au titre des aménagements de sécurité. Le montant total, par l'État, des opérations constituant ce vivier s'élève à près de 250 MF.
Le bilan des financements pour 1992 est donc le suivant :
– 55,3 MF pour les opérations déconcentrées au niveau régional,
– 28,6 MF pour les opérations spécifiques décidées au niveau national.

## LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



En 1992 et selon une procédure maintenant bien établie, 99 départements ont élaboré un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et 170 contrats ont été signés avec des collectivités locales.

Globalement, 60 MF ont été apportés par l'État et les collectivités locales : 20 MF par l'État au titre des PDASR hors contrats, 19 MF par l'État pour les contrats avec les collectivités qui ont elles-mêmes contribué à hauteur de 21 MF.

Plus de la moitié ont été affectés à des actions de communication et près d'un quart à des actions de formation.

Hormis une meilleur intégration du programme REAGIR dans la politique locale et une meilleure adhésion des collectivités aux objectifs prioritaires de l'État, on ne note pas d'évolutions sensibles entre 1991 et 1992 dans le processus d'élaboration des PDASR, ni dans le partenariat.

En ce qui concerne le programme REAGIR, les nouvelles orientations se mettent progressivement en place dans les départements à partir des forums d'IDSR organisés localement et du recyclage des anciens IDSR. Par ailleurs, les formations initiales (nouveau module de trois jours) se multiplient, favorisant le renouvellement des IDSR. Enfin, en 1992, un tiers des collèges techniques ont réalisé un programme d'actions intégré au PDASR.

La nouvelle banque de données REAGIR est en cours d'implantation sur les micro-ordinateurs des Préfectures permettant la saisie et la consultation des enquêtes du département, ainsi que la gestion du programme REAGIR (fichiers des IDSR, suivi des propositions des enquêtes). Trois autres services seront accessibles en début d'année sur le serveur central : l'ensemble des enquêtes REAGIR réalisées sur le territoire national, un fichier descriptif des actions locales de sécurité routière, et un ensemble d'informations regroupées dans une même rubrique "Actualités Sécurité Routière".

En ce qui concerne les actions réalisées dans les départements, il faut noter la prépondérance des actions touchant en priorité les jeunes (40 % du budget des contrats locaux pour plus de 200 actions), et notamment la promotion de l'AAC. Le thème de la modération de la vitesse en agglomération est aussi abordé dans la quasi-totalité des départements.

Enfin, en dehors de ces actions, le réseau local (Préfecture, chargés de mission sécurité routière, IDSR) a été très sollicité pour diffuser l'information lors de la mise en place du permis à points.

## LA FORMATION DU CONDUCTEUR



La loi du 10 juillet 1989 relative au permis à points, entrée en vigueur le 1er juillet 1992, prévoit pour les titulaires de permis de conduire de pouvoir récupérer quatre points à condition de suivre un stage dit de sensibilisation sur les causes et conséquences des accidents de la route (ce stage ne peut être suivi que tous les deux ans et permet de récupérer quatre points dans la limite de onze points).

Ces stages seront animés par un expert titulaire du Brevet d'Aptitude à la Formation des Moniteurs (BAFM) ou du Brevet d'Animateur pour la Formation des Conducteurs Responsables d'Infractions (BAFCRI) ainsi que par un titulaire du titre de psychologue. Ils seront dispensés par des organismes agréés par le Préfet et contrôlés par des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

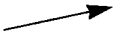
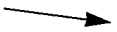
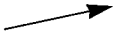
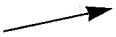
A cet effet, a été organisée en 1992, la première session du BAFCRI et du stage de qualification des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière chargés du contrôle des organismes agréés.

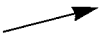
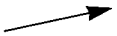
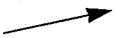
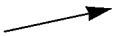
Par ailleurs, un décret en cours d'élaboration prévoit que les conducteurs titulaires du permis de conduire depuis au moins trois ans pourront à la suite de la perte totale de leurs points, ou d'une annulation judiciaire inférieure à un an, retrouver le droit de conduire après avoir subi avec succès l'épreuve théorique du code et un entretien avec un inspecteur sur les causes et conséquences des accidents de la route. Les conducteurs ayant encouru une annulation égale ou supérieure à un an devront également passer cet entretien ainsi que les épreuves théorique et pratique de l'examen.

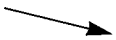
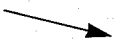
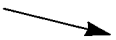
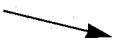
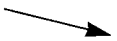
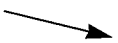
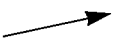
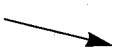
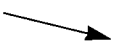
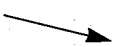
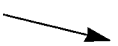
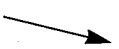
D'autre part, dans le souci de réduire l'insécurité routière des jeunes cyclomotoristes, le ministère a notamment consulté les professionnels de l'enseignement de la conduite sur le contenu et les modalités de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) donnant droit à l'accès à une formation pratique à la conduite des cyclomoteurs. En cas de réussite, le candidat obtient un Brevet de Sécurité Routière qui sera obligatoire dès 1995, pour les moins de seize ans, pour la conduite de ce type de deux roues.

Enfin a été créée à Nevers, l'Ecole Nationale de Sécurité Routière (association loi 1901) qui a pour mission entre autres de contribuer au succès des réformes importantes intervenues ces dernières années pour une meilleure sécurité sur les routes, sous l'impulsion des pouvoirs publics.

# TENDANCES GÉNÉRALES

| I - Les indicateurs de comportement | Année 1991 | Année 1992 | Caractéristiques 1992/1991 |
|---|---|---|---|
| Circulation |  |  | En légère augmentation, en particulier sur autoroutes. |
| Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme |  |  | Généralement en diminution sauf sur les autoroutes où elles augmentent. |
| Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme |  |  | Généralement en hausse (en particulier sur autoroutes de dégagement), sauf sur routes nationales et dans les traversées de petites agglomérations. |
| Port de la ceinture de sécurité |  |  | En augmentation en rase campagne et en agglomération (sauf à Paris et Toulouse). |

| II - Contrôles et sanctions | Année 1991 | Année 1992 | Caractéristiques 1992/1991 |
|---|---|---|---|
| Heures de contrôles et PV vitesse |  |  | Stagnation du nombre d'heures de contrôles mais légère augmentation du nombre d'infractions constatées. |
| Dépistages de l'alcoolémie |  |  | En augmentation, surtout en dépistages préventifs. |
| Contrôle du port de la ceinture de sécurité à l'avant |  |  | En diminution. |

| III - Les indicateurs de sécurité routière | Année 1991 | Année 1992 | Caractéristiques 1992/1991 |
|---|---|---|---|
| A – Globaux | | | |
| – accidents corporels |  |  | En diminution sauf en février et mai. |
| – tués |  |  | Globalement en diminution, principalement en août mais deux augmentations, en février et avril. |
| – blessés |  |  | Globalement en diminution mais trois augmentations en février, mars et mai. |
| – gravité |  |  | En diminution après quatre années consécutives de hausse. |
| B – Par catégories | | | |
| – usagers |  |  | Le nombre de tués diminue pour toutes les catégories sauf pour les cyclomotoristes pour lesquels il est stable. |
| – réseaux |  |  | Diminution de tous les indicateurs sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes où les nombres d'accidents corporels et de blessés augmentent. |

# BILAN 1992 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 (%) | |
| **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 | 284 414 | 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 |
| **1991** | 148 890 | – 8,4 | 9 617 | – 6,5 | 47 119 | 158 849 | 205 968 | – 8,8 | 6,5 |
| **1992** | 143 362 | – 3,7 | 9 083 | – 5,6 | 44 965 | 153 139 | 198 104 | – 3,8 | 6,3 |

Le bilan en accidents corporels, tués et blessés est le meilleur jamais enregistré sur la période considérée. Il faut remonter à 1960 pour trouver un meilleur bilan, quel que soit l'indicateur.

***Résultats par service de surveillance***

En 1992, par rapport à 1991 :

Si l'on considère les résultats par services de surveillance, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés sont à peu près homogènes (respectivement – 3,3 %, – 4,2 % et – 3,7 %). En revanche, sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont identiques (– 3,9 %), la diminution du nombre de tués est beaucoup plus forte (– 9,2 %), ce qui traduit une nette diminution de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, sur ce réseau.

***Indice de circulation***

La circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 1,8 % et la consommation de carburants de 2,0 %.

***Vitesses moyennes de jour***

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont significativement à la hausse sur les autoroutes de liaison et de dégagement (respectivement + 7 km/h et + 6 km/h). Sur les autres réseaux, les vitesses moyennes sont en baisse de 1 à 3 km/h, principalement sur les routes départementales à grande circulation où la vitesse chute, pour la première fois, en deçà de la vitesse limite autorisée sur ce réseau.

***Vitesses moyennes de nuit***

Les vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme sont en augmentation sur tous les réseaux (en particulier sur les autoroutes de dégagement : + 8 km/h), sauf sur les routes nationales où elles sont stables et les traversées de petites agglomérations où désormais les automobilistes roulent 22 km/h au dessus de la vitesse autorisée.

***Vitesses poids lourds et motocyclettes***

L'évolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds et les motocyclettes est la même que celle observée pour les voitures de tourisme, à savoir, en 1992, une hausse des vitesses moyennes sur autoroutes et une baisse sur les autres réseaux.

***Ceinture***

Le taux de port de la ceinture de sécurité est en augmentation aussi bien en rase campagne qu'en milieu urbain, sauf à Paris et Toulouse. Il convient de noter que le taux de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers aux places avant des véhicules est en progression constante depuis 1985.

***Contrôles sanctions***

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par les forces de l'ordre est stable alors que le nombre d'infractions relevées pour non respect des vitesses est en légère augmentation (+ 1,1 %). Le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité est en diminution de 2,9 %. En revanche, le nombre de dépistages pratiqués dans le cadre général de la circulation routière augmente de 3,5 % et le nombre de dépistages préventifs de 17,7 %. Il convient également de noter l'augmentation du nombre de dépistages positifs (+ 23,8 %) parmi les dépistages préventifs pratiqués alors que le nombre de dépistages positifs parmi les dépistages effectués dans le cadre général de la circulation routière diminue (– 5,0 %).

***Usagers***

La répartition des victimes par catégories d'usagers montre une diminution du nombre de tués pour toutes les catégories sauf pour les cyclomotoristes pour lesquels il est stable. La diminution est importante pour pour les piétons (– 12,2 %) et les usagers de camionnettes, poids-lourds et autres usagers (– 12,0 %). Les motocyclistes enregistrent la diminution la plus faible (– 3,6 %). Le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories, de façon assez homogène.

***Classes d'âges***

Par classes d'âges, le nombre de tués diminue pour toutes les classes sauf pour les 45-64 ans pour lesquels il augmente légèrement (+ 0,4 %). La diminution la plus faible (– 3,7 %) a été enregistrée par les 65 ans et plus et la plus forte (– 13,8 %) par les moins de 15 ans. Le nombre de blessés diminue de façon assez homogène pour toutes les classes d'âges de – 2,9 % pour les 45-64 ans à – 5,4 % pour les moins de 15 ans mais augmente légèrement (+ 0,3 %) pour les 65 ans et plus.

***Réseaux***

La répartition des accidents et des victimes par catégories de réseaux montre que le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes où il augmente (+ 3,5 %). La diminution est plus forte que pour l'ensemble des réseaux (– 3,7 %) sur les routes nationales et les routes express (– 6,8 %). Le nombre de tués diminue partout, mais faiblement sur les autoroutes (– 1,0 %). En revanche, la diminution est franche sur les voies communales (– 10,0 %) ainsi que sur les routes nationales et les routes express (– 7,7 %). Diminution également du nombre de blessés sur tous les réseaux, sauf sur les autoroutes où il augmente (+ 2,2 %).

***Milieu urbain rase campagne***

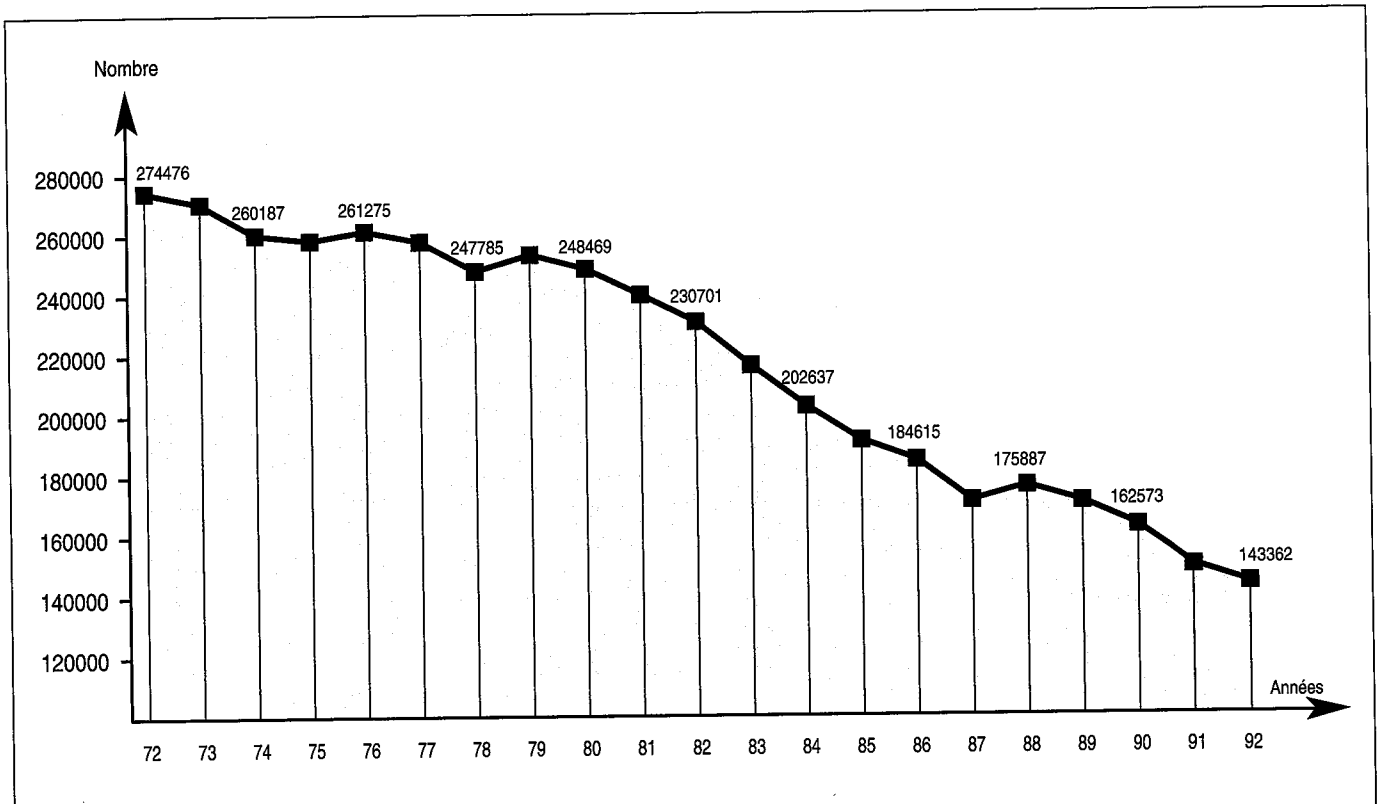
Les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent de façon homogène en rase campagne et en milieu urbain (ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route) mais les diminutions sont toutefois plus fortes en milieu urbain. En revanche, le nombre de tués diminue de façon beaucoup plus marquée en milieu urbain (– 9,7 %) qu'en rase campagne (– 3,2 %). De ce fait on assiste à une légère diminution de la gravité des accidents, en tués pour 100 accidents corporels, en rase campagne (– 0,7 %) et à une diminution beaucoup plus forte en milieu urbain (– 6,1 %).

***Départements***

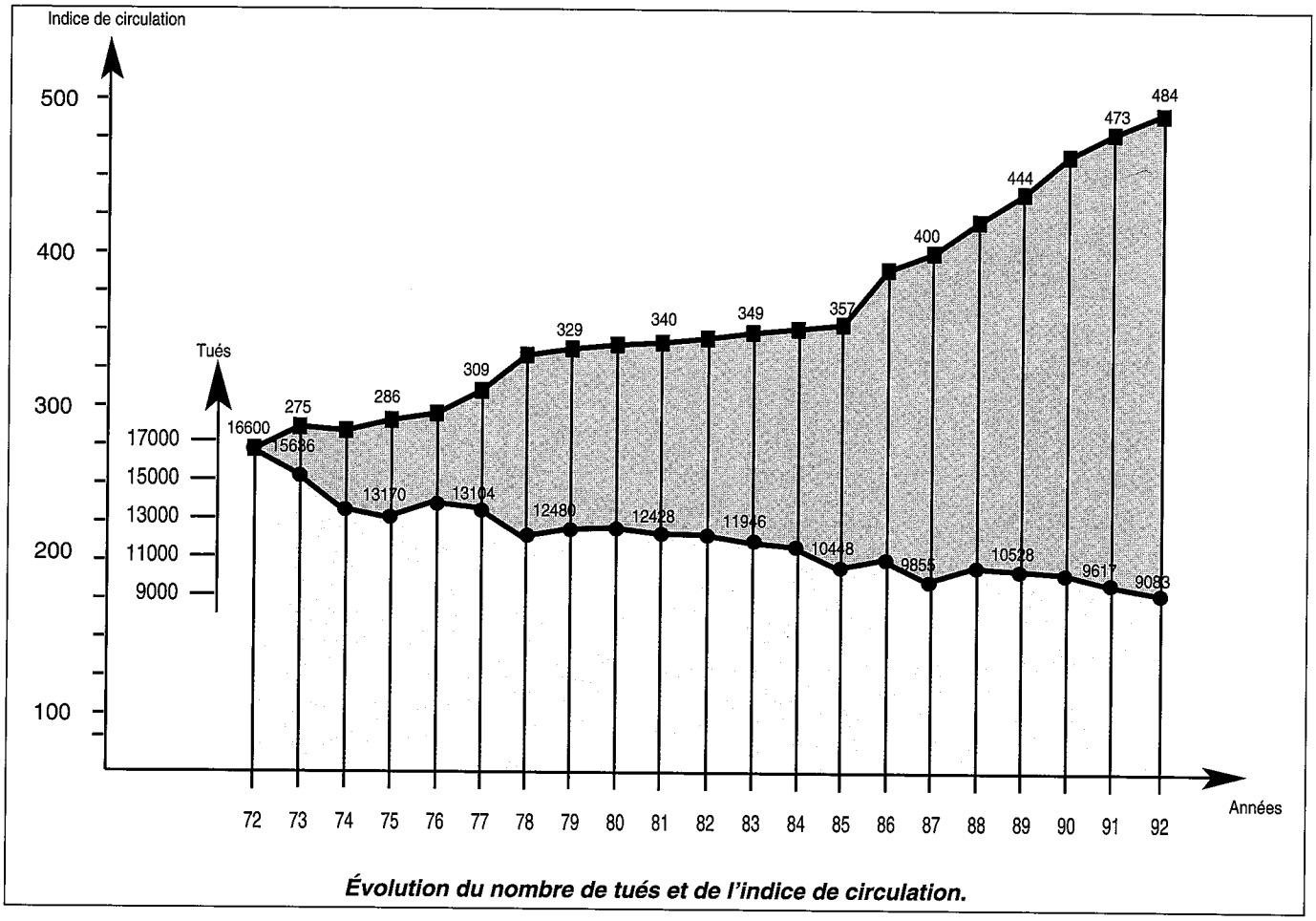
Le bilan des accidents corporels par départements montre que 24 d'entre eux évoluent très défavorablement et 25, très favorablement. Trois évoluaient déjà favorablement en 1991 par rapport à 1990 : la Creuse, l'Indre et la Haute-Marne et trois défavorablement : l'Ariège, le Loiret et le Val-de-Marne.

***Régions***

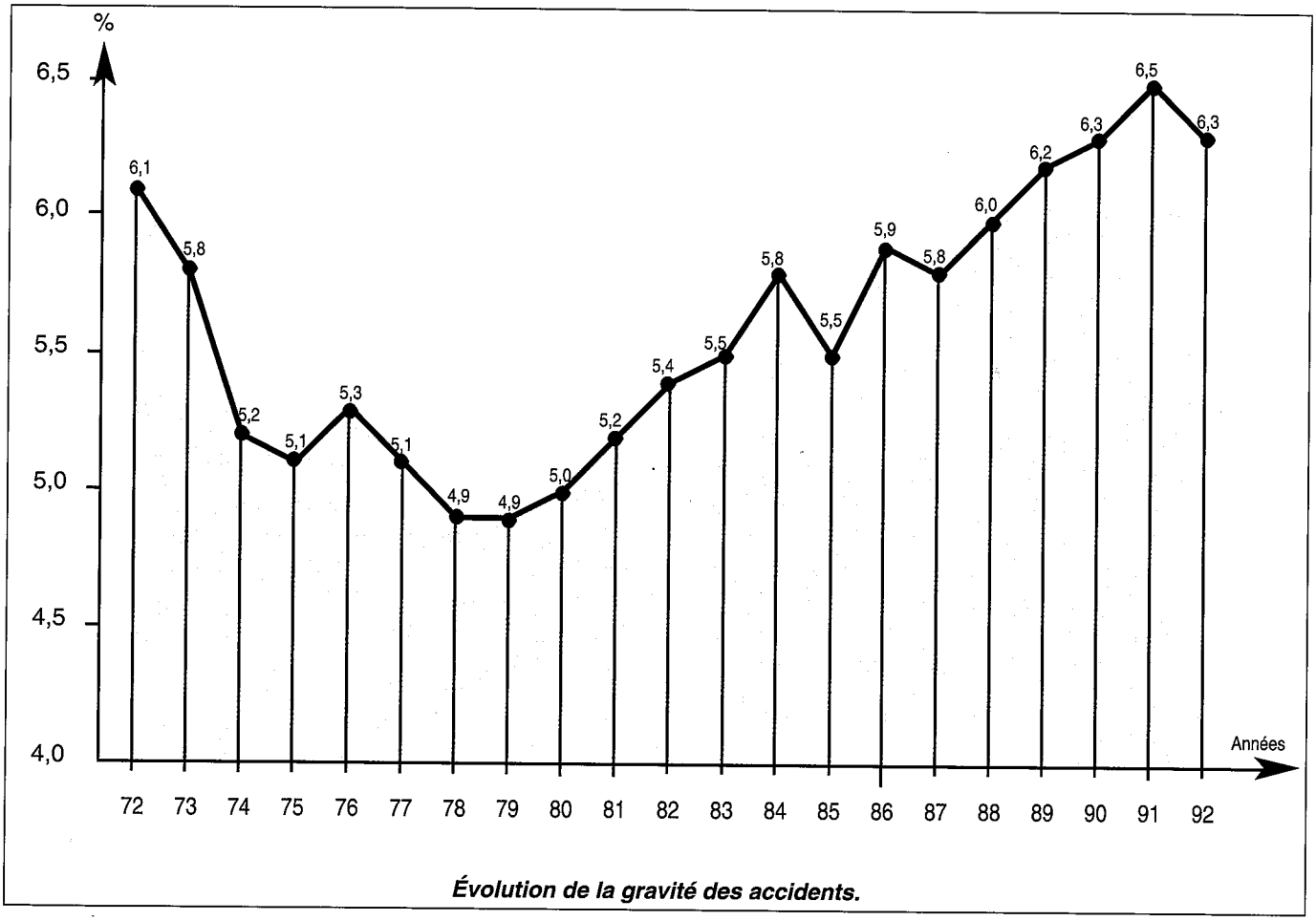
Le bilan des accidents corporels par régions laisse apparaître que parmi les cinq régions qui évoluent défavorablement en 1992, aucune n'était dans cette catégorie en 1991. Deux d'entre elles montrent une totale inversion de tendance : de favorable en 1991, les régions Lorraine et Basse-Normandie passent, en 1992, dans la catégorie défavorable. Parmi les six régions qui évoluent défavorablement, seule la région Rhône-Alpes était dans cette catégorie en 1991 ; les régions Poitou-Charentes et Provence - Alpes - Côte-d'Azur étant, en 1991, dans la catégorie défavorable. Seule la région Franche-Comté évolue, tout comme en 1991, de la même façon que la moyenne nationale.




***Évolution du nombre d'accidents corporels.***




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




***Évolution de la gravité des accidents.***

# BILAN 1992/1991 - GLOBAL

| | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS | | GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Évolution (%) | Nombre | Évolution (%) | | | Nombre | Évolution (%) | |
| **Janvier** | 10 791 | - 2,8 | 732 | - 0,7 | 3 372 | 11 514 | 14 886 | - 0,2 | 6,8 |
| **Février** | 10 907 | + 18,6 | 650 | + 13,6 | 3 268 | 11 671 | 14 939 | + 18,2 | 6,0 |
| **Mars** | 11 471 | - 0,2 | 671 | - 1,8 | 3 434 | 12 335 | 15 769 | + 0,7 | 5,8 |
| **Avril** | 11 539 | - 5,5 | 729 | + 7,5 | 3 603 | 12 073 | 15 676 | - 7,0 | 6,3 |
| **1er quadrimestre** | 44 708 | + 1,6 | 2 782 | + 4,2 | 13 677 | 47 593 | 61 270 | + 2,0 | 6,2 |
| **Mai** | 12 593 | + 4,0 | 762 | 0 | 3 985 | 13 594 | 17 579 | + 5,3 | 6,1 |
| **Juin** | 12 765 | - 6,8 | 776 | - 7,1 | 4 005 | 13 722 | 17 727 | - 6,7 | 6,1 |
| **Juillet** | 12 271 | - 11,5 | 876 | - 9,3 | 4 177 | 13 101 | 17 278 | - 12,6 | 7,1 |
| **Août** | 11 074 | - 10,4 | 790 | - 21,5 | 4 139 | 12 282 | 16 421 | - 8,0 | 7,1 |
| **2e quadrimestre** | 48 703 | - 6,4 | 3 204 | - 10,2 | 16 306 | 52 699 | 69 005 | - 5,8 | 6,6 |
| **Septembre** | 12 129 | - 9,0 | 765 | - 14,5 | 3 733 | 12 694 | 16 427 | - 11,4 | 6,3 |
| **Octobre** | 13 322 | - 4,5 | 788 | - 4,8 | 3 975 | 14 194 | 18 169 | - 3,8 | 5,9 |
| **Novembre** | 12 991 | - 1,0 | 791 | - 5,7 | 3 816 | 13 761 | 17 577 | - 2,8 | 6,1 |
| **Décembre** | 11 509 | - 7,6 | 753 | - 7,7 | 3 458 | 12 198 | 15 656 | - 8,5 | 6,5 |
| **3e quadrimestre** | 49 951 | - 5,5 | 3 097 | - 8,3 | 14 982 | 52 847 | 67 829 | - 6,6 | 6,2 |
| **Année 1992** | 143 362 | - 3,7 | 9 083 | - 5,6 | 44 965 | 153 139 | 198 104 | - 3,8 | 6,3 |

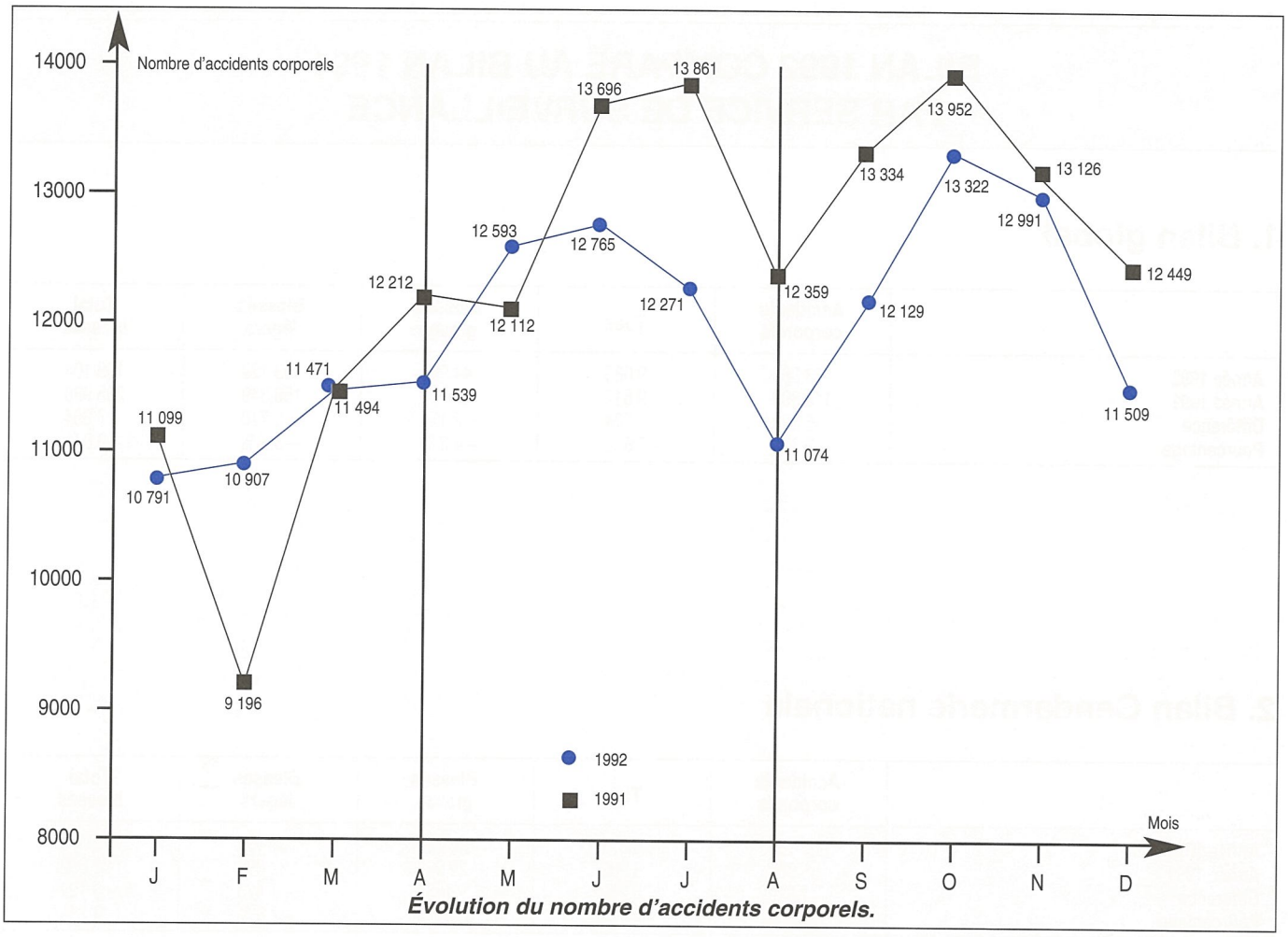
En 1992, par rapport à 1991, les nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés montrent que les bilans ont été très contrastés jusqu'en mai puis se sont améliorés à partir du mois de juin jusqu'à la fin de l'année.

Février a été le mois le plus défavorable, quel que soit l'indicateur retenu et les mois de juillet, août, septembre, les plus favorables.

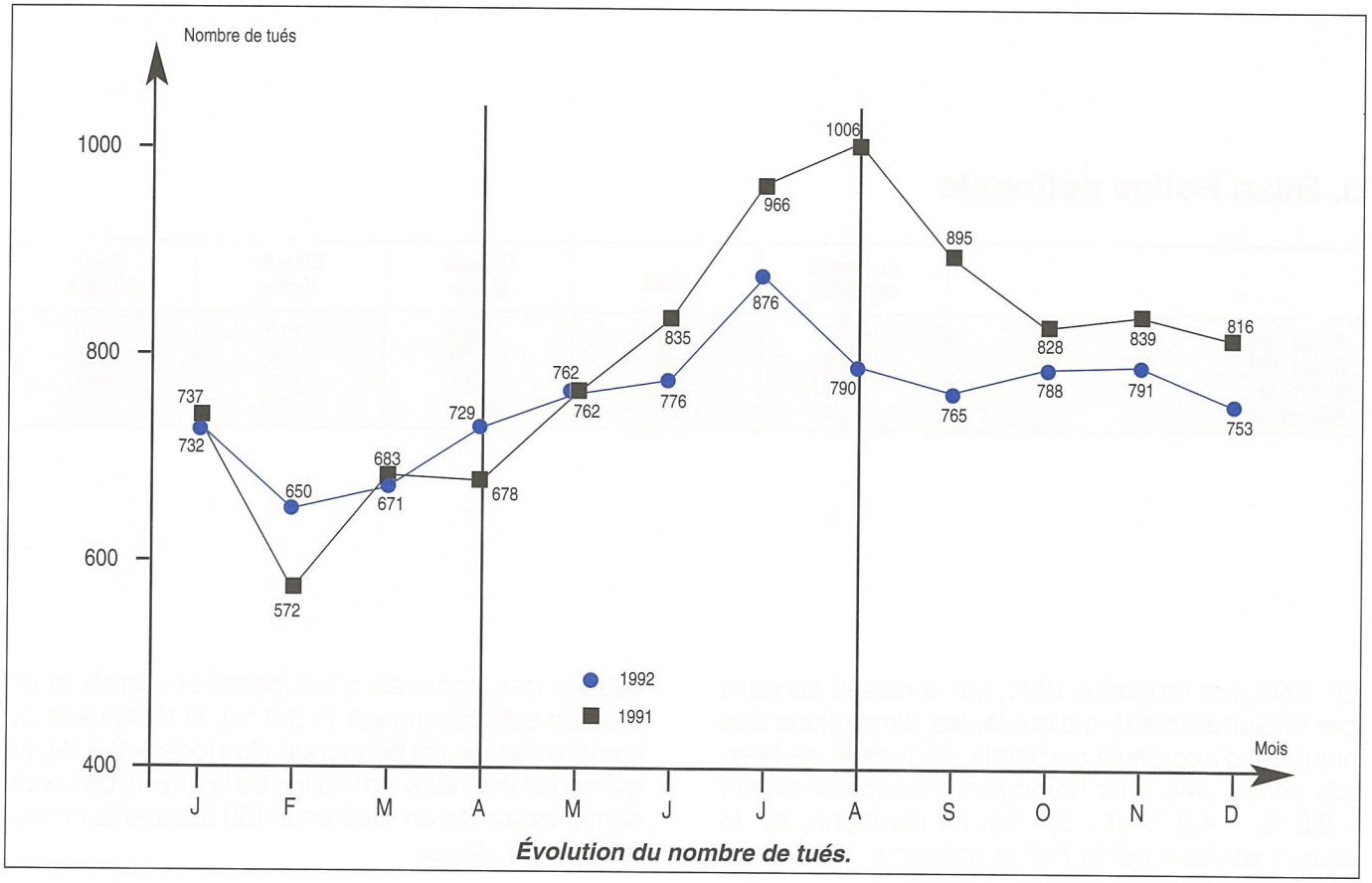
La première diminution nette du nombre de tués constatée en juin (- 7,1 %) est le résultat de l'effet d'annonce de la mise en application du permis à points le 1er juillet 1992.

Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels diminue sur l'année de 3,7 % mais a augmenté de 18,6 % en février. La diminution la plus forte a été enregistrée en juillet (- 11,5 %) puis s'est amenuisée de mois en mois jusqu'en novembre (- 1,0 %),
- le nombre de tués, en diminution de 5,6 % sur l'année, a connu un premier quadrimestre aux évolutions contrastées. On notera l'augmentation de 13,6 % en février. A partir de juin, les diminutions se sont confirmées, atteignant même - 21,5 % en août. Octobre a marqué une rupture avec, les mois suivants, des baisses moins spectaculaires. Si l'on compare le bilan de chaque mois du deuxième semestre à la moyenne des mêmes mois du deuxième semestre des cinq années précédentes, on obtient - 13,2 % pour juillet, - 16,1 % pour août, - 14,5 % pour septembre, - 13,7 % pour octobre, - 12,0 % pour novembre et - 14,1 % pour décembre, soit des diminutions homogènes ;
- le nombre de blessés, en diminution de 3,8 % sur l'année, a augmenté de 18,2 % en février. La diminution la plus forte a été enregistrée en juillet (- 12,6 %),
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,3 sur l'année, a atteint des valeurs élevées en juillet et août (7,1). La valeur la plus basse a été constatée en mars avec la valeur 5,8.




*Évolution du nombre d'accidents corporels.*




*Évolution du nombre de tués.*

# BILAN 1992 COMPARÉ AU BILAN 1991 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

## 1. Bilan global

| | Accidents corporels | Tués | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |
|---|---|---|---|---|---|
| Année 1992 | 143 362 | 9 083 | 44 965 | 153 139 | 198 104 |
| Année 1991 | 148 890 | 9 617 | 47 119 | 158 849 | 205 968 |
| Différence | - 5 528 | - 534 | - 2 154 | - 5 710 | - 7 864 |
| Pourcentage | - 3,7 % | - 5,6 % | - 4,6 % | - 3,6 % | - 3,8 % |

## 2. Bilan Gendarmerie nationale

| | Accidents corporels | Tués | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |
|---|---|---|---|---|---|
| Année 1992 | 53 235 | 6 671 | 28 362 | 51 426 | 79 788 |
| Année 1991 | 55 064 | 6 960 | 29 993 | 52 899 | 82 892 |
| Différence | - 1 829 | - 289 | - 1631 | - 1 473 | - 3 104 |
| Pourcentage | - 3,3 % | - 4,2 % | - 5,4 % | - 2,8 % | - 3,7 % |

## 3. Bilan Police nationale

| | Accidents corporels | Tués | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |
|---|---|---|---|---|---|
| Année 1992 | 90 127 | 2 412 | 16 603 | 101 713 | 118 316 |
| Année 1991 | 93 826 | 2 657 | 17 126 | 105 950 | 123 076 |
| Différence | - 3 699 | - 245 | - 523 | - 4 237 | - 4 760 |
| Pourcentage | - 3,9 % | - 9,2 % | - 3,1 % | - 4,0 % | - 3,9 % |

En 1992, par rapport à 1991, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés sont à peu près homogènes (respectivement - 3,3 %, - 4,2 % et - 3,7 %). En revanche, sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont identiques (- 3,9 %), la diminution du nombre de tués est beaucoup plus forte (- 9,2 %), ce qui traduit une nette diminution de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, sur ce réseau.

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

| QUATRE ROUES | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| Voitures particulières | 22 520 | 23 010 | 23 550 | 23 810 | ND |
| Véhicules utilitaires | 4 355 | 4 520 | 4 670 | 4 763 | ND |
| Tracteurs routiers | 150 | 160 | 170 | 187 | ND |
| Autocars - autobus | 65 | 68 | 70 | 70 | ND |

*ND : non disponible.*

*Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles*

| DEUX ROUES | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| Bicyclettes* | 17 000 | 19 000 | 19 000 | 19 000 | ND |
| Cyclomoteurs | 2 560 | 2 415 | 2 265 | 2 110 | ND |
| Motocyclettes | 853 | 878 | 913 | 980 | ND |

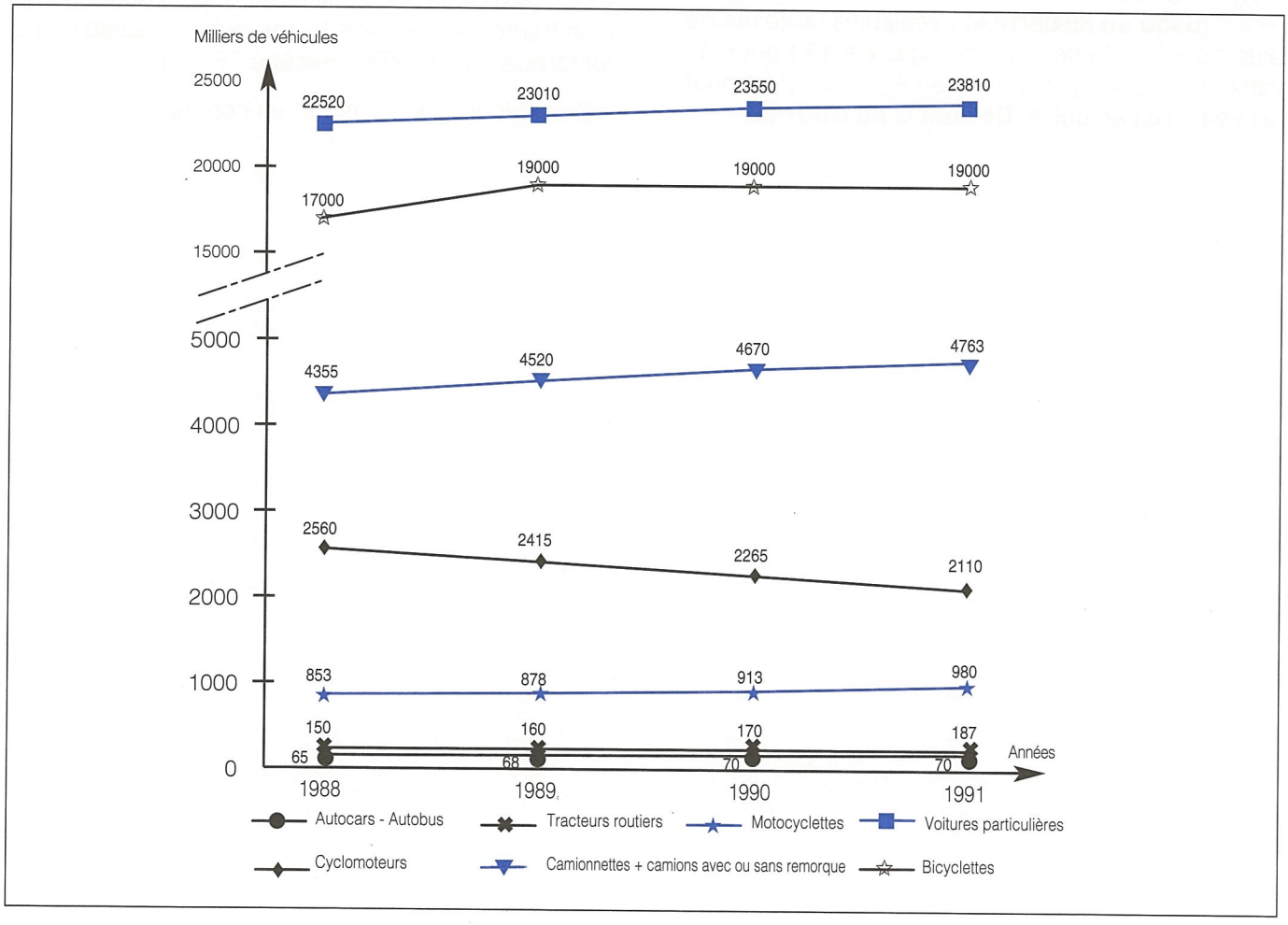
*ND : non disponible.*

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

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

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*

| | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Permis AT** | 557 | 397 | 410 | 462 | 420 | 273 |
| **Permis AL** | 23 754 | 23 711 | 24 375 | 20 503 | 19 824 | 14 423 |
| **Permis A** | 65 855 | 72 339 | 87 124 | 94 997 | 101 597 | 114 973 |
| **Permis B + BA** | 753 991 | 787 114 | 803 718 | 799 088 | 830 645 | 822 638 |
| **Permis CL + C*** | 11 236 | 12 627 | 13 134 | 15 596 | 18 772 | 25 924 |
| **Permis C + EC*** | 26 302 | 31 409 | 32 029 | 28 284 | 24 011 | 15 631 |
| **Permis D** | 19 149 | 17 317 | 14 277 | 10 984 | 11 452 | 7 189 |
| **Total** | 900 844 | 944 914 | 976 077 | 971 601 | 1 006 721 | 1 001 051 |

** au 01/07/1990*
*ND : non disponible.*

***Définition des permis :***

– AT : tricycles et quadricycles à moteur.
– AL : depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm³ et moins.
– A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm³.
– B : voitures de tourisme.
– BA : voitures de tourisme avec boîte automatique.
– CL : **jusqu'au 30/06/1990** : véhicules utilitaires de plus de 3,5 t et inférieurs ou égaux à 19 t pour les véhicules isolés ou inférieurs ou égaux à 12,5 t pour les véhicules articulés. **Devient C au 01/07/90.**

– C : **jusqu'au 30/06/90** : véhicules utilitaires de plus de 19 t isolés et de plus de 12,5 t articulés. **Devient EC au 01/07/90. Depuis le 01/07/90** : véhicules automobiles isolés, autres que ceux de la catégorie D, dont le PTAC excède 3,5 tonnes.

– EC : ensemble des véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg.

– D : véhicules de transport en commun.

# ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

## 1. La circulation sur le Réseau National (parcours)

Résultats provisoires

| 1992/1991 | AUTOROUTES | ROUTES NATIONALES | ENSEMBLE |
|---|---|---|---|
| Janvier | + 5,3 % | + 2,1 % | + 3,5 % |
| Février | + 8,7 % | + 7,6 % | + 8,1 % |
| Mars | - 0,5 % | + 0,5 % | 0 |
| Avril | + 9,9 % | + 2,2 % | + 5,8 % |
| Mai | - 0,3 % | + 0,2 % | 0 |
| Juin | + 2,0 % | - 1,1 % | + 0,3 % |
| Juillet | - 7,9 % | - 2,1 % | - 4,9 % |
| Août | + 4,1 % | + 0,5 % | + 2,2 % |
| Septembre | + 2,6 % | - 0,5 % | + 1,0 % |
| Octobre | + 6,0 % | + 1,2 % | + 3,4 % |
| Novembre | + 1,5 % | - 1,0 % | + 0,2 % |
| Décembre | + 6,8 % | + 3,9 % | + 5,2 % |
| Ensemble | + 2,8 % | + 0,9 % | + 1,8 % |

## 2. La consommation de carburants

| 1992/1991 | SUPERCARBURANT + ESSENCE | GAZOLE | ENSEMBLE |
|---|---|---|---|
| Janvier | - 2,9 % | + 2,2 % | - 0,4 % |
| Février | + 7,3 % | + 18,5 % | + 12,8 % |
| Mars | - 0,3 % | + 11,6 % | + 5,4 % |
| Avril | + 1,6 % | + 8,1 % | + 4,7 % |
| Mai | - 9,8 % | - 0,2 % | - 5,3 % |
| Juin | + 3,2 % | + 9,4 % | + 6,2 % |
| Juillet | - 3,0 % | + 2,7 % | - 0,4 % |
| Août | - 5,9 % | + 3,1 % | - 2,1 % |
| Septembre | + 0,6 % | + 10,0 % | + 5,1 % |
| Octobre | - 5,4 % | + 1,2 % | - 2,1 % |
| Novembre | - 4,0 % | + 5,0 % | + 0,5 % |
| Décembre | + 1,6 % | + 8,5 % | + 5,0 % |
| Ensemble | - 1,9 % | + 6,2 % | + 2,0 % |

• En 1992, par rapport à 1991, la circulation sur le seul Réseau National a légèrement augmenté (+ 1,8 %) mais cette augmentation est inférieure à celle que l'on avait constatée en 1991 (+ 3,4 % par rapport à 1990), qui elle-même était déjà inférieure à celle constatée en 1990 : + 3,9 % par rapport à 1989. On assiste donc à un tassement dans l'augmentation de la circulation au cours des deux dernières années.

Il convient de noter la diminution de la circulation au cours du mois de juillet (- 4,9 %).

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 2 %. Cette hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 6,2 %) puisque l'on enregistre même une diminution de la consommation d'essence et de supercarburant (- 1,9 %). Cette constatation est la conséquence de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur diesel en circulation.

# 2
# LES USAGERS

# ÉVOLUTION DE L'OPINION PUBLIQUE FACE A QUELQUES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ENTRE 1991 ET 1992

Deux sondages d'opinion, présentant des questions communes, ont été réalisés à des dates différentes:
– le premier, en 1991, a été réalisé par la société RES ;
– le deuxième, en 1992, a été réalisé par la société SYLAB.

L'évolution de l'opinion entre ces deux sondages a été la suivante :

### *1re question*

*Je vais vous citer un certain nombre d'organismes, de professions ou d'associations en lien avec la sécurité sur les routes. Pour chacun, pensez vous qu'il est très actif, assez actif, peu ou pas du tout actif pour améliorer la sécurité sur les routes ?*

En 1991, seuls deux grands secteurs étaient jugés très actifs ou assez actifs :
– les médecins et les services d'urgence (87,2 %) qui voient leur niveau progresser,
– les policiers et les gendarmes (75,5 %),
et un seul secteur jugé peu actif (score inférieur à 40 %) : les chefs d'entreprise (27,2 %).
Quasiment tous les secteurs étaient considérés comme impliqués sans que le niveau d'implication des plus actifs n'ait réellement augmenté (à l'exception des médecins) par rapport à l'année 1988.

En 1992, les deux grands secteurs jugés très actifs ou assez actifs sont :
– les médecins et les services d'urgence (78 %),
– les policiers et les gendarmes (74 %).

Trois secteurs, au lieu d'un en 1991, sont jugés peu actifs (score inférieur à 40 %) :
– les tribunaux (36,2 %),
– les garagistes (35,9 %),
– les chefs d'entreprise (16,4 %).

Par rapport à 1991, il apparaît que les interviewés jugent toujours les services d'intervention (médecins et services d'urgence) et les forces de l'ordre comme très ou assez actifs.

Cependant on constate une évolution de la perception des interviewés quant au rôle joué par les différents acteurs, à savoir un rôle moins actif joué par la majorité des organismes et des institutions (recul du score "très" et "assez" actif de 0,7 à 10,8 points depuis un an), alors que le gouvernement (+ 9,8 points) et les constructeurs automobiles (+ 7,5 points) sont crédités d'un regain d'activité dans le domaine de la sécurité routière.

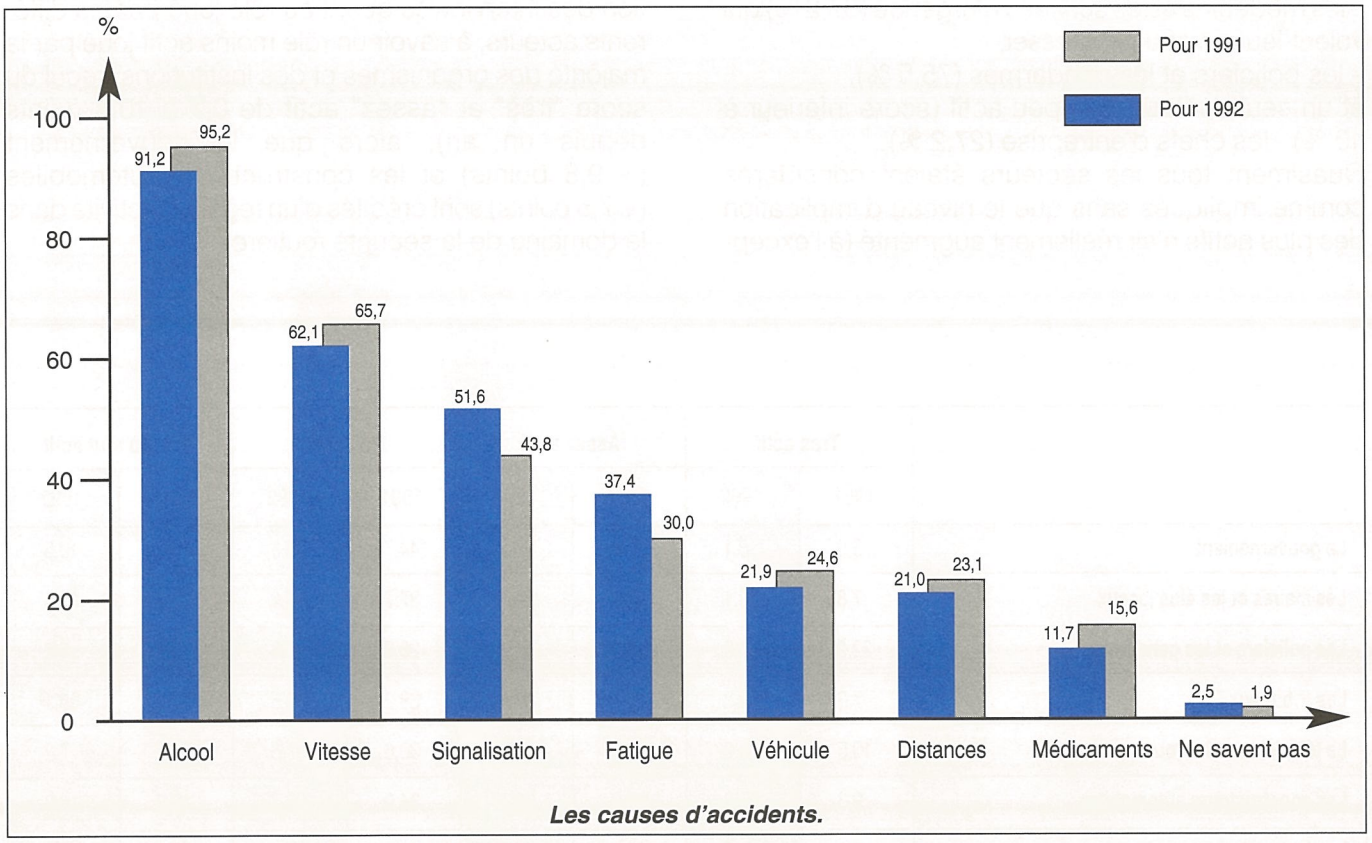
| | Très actif | | Assez actif | | Peu actif | | Pas du tout actif | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | 1992 | 1991 | 1992 | 1991 | 1992 | 1991 | 1992 |
| **Le gouvernement** | 5,5 | 8,1 | 37,6 | 44,8 | 44,7 | 33,5 | 10,8 | 10,5 |
| **Les maires et les élus locaux** | 7,8 | 8,1 | 45,7 | 39,7 | 37,7 | 35,2 | 7,3 | 11,9 |
| **Les policiers et les gendarmes** | 22,2 | 22,0 | 53,3 | 51,9 | 20,0 | 19,8 | 3,6 | 5,2 |
| **Les tribunaux** | 7,8 | 8,8 | 33,1 | 27,4 | 38,2 | 30,5 | 11,2 | 15,1 |
| **La télévision et les journaux** | 10,5 | 15,2 | 53,0 | 47,6 | 30,6 | 27,5 | 5,3 | 7,2 |
| **Les constructeurs automobiles** | 9,3 | 16,2 | 42,9 | 43,5 | 34,0 | 23,7 | 12,0 | 10,9 |
| **Les garagistes** | 5,1 | 5,8 | 38,1 | 30,1 | 36,1 | 32,7 | 16,7 | 22,7 |
| **Les médecins et les services d'urgence** | 52,7 | 38,4 | 34,5 | 39,4 | 7,1 | 10,7 | 3,1 | 7,4 |
| **Les éducateurs et les formateurs** | 16,0 | 17,2 | 50,0 | 42,9 | 24,6 | 18,5 | 3,8 | 5,1 |
| **Les associations de victimes de la route** | 23,6 | 27,6 | 40,0 | 32,1 | 18,2 | 14,2 | 4,5 | 4,0 |
| **Les assurances** | 8,7 | 7,0 | 34,8 | 33,6 | 42,5 | 30,7 | 11,6 | 20,9 |
| **Les chefs d'entreprises** | 4,0 | 2,6 | 23,2 | 13,8 | 40,2 | 30,4 | 23,5 | 31,6 |

Cette évolution s'inscrit :
– d'une part dans un contexte de mise en place de nouveaux décrets en 1992 (contrôle technique périodique des véhicules, sièges bébé et réhausseurs pour les enfants, le permis à points),
– d'autre part dans la mise en avant de la sécurité des passagers par les constructeurs automobiles (airbags, système procon-ten, barres latérales dans les portières, etc.) à une époque où la démonstration de la vitesse et de la puissance des véhicules n'est plus autorisée dans les spots publicitaires.

***2e question***

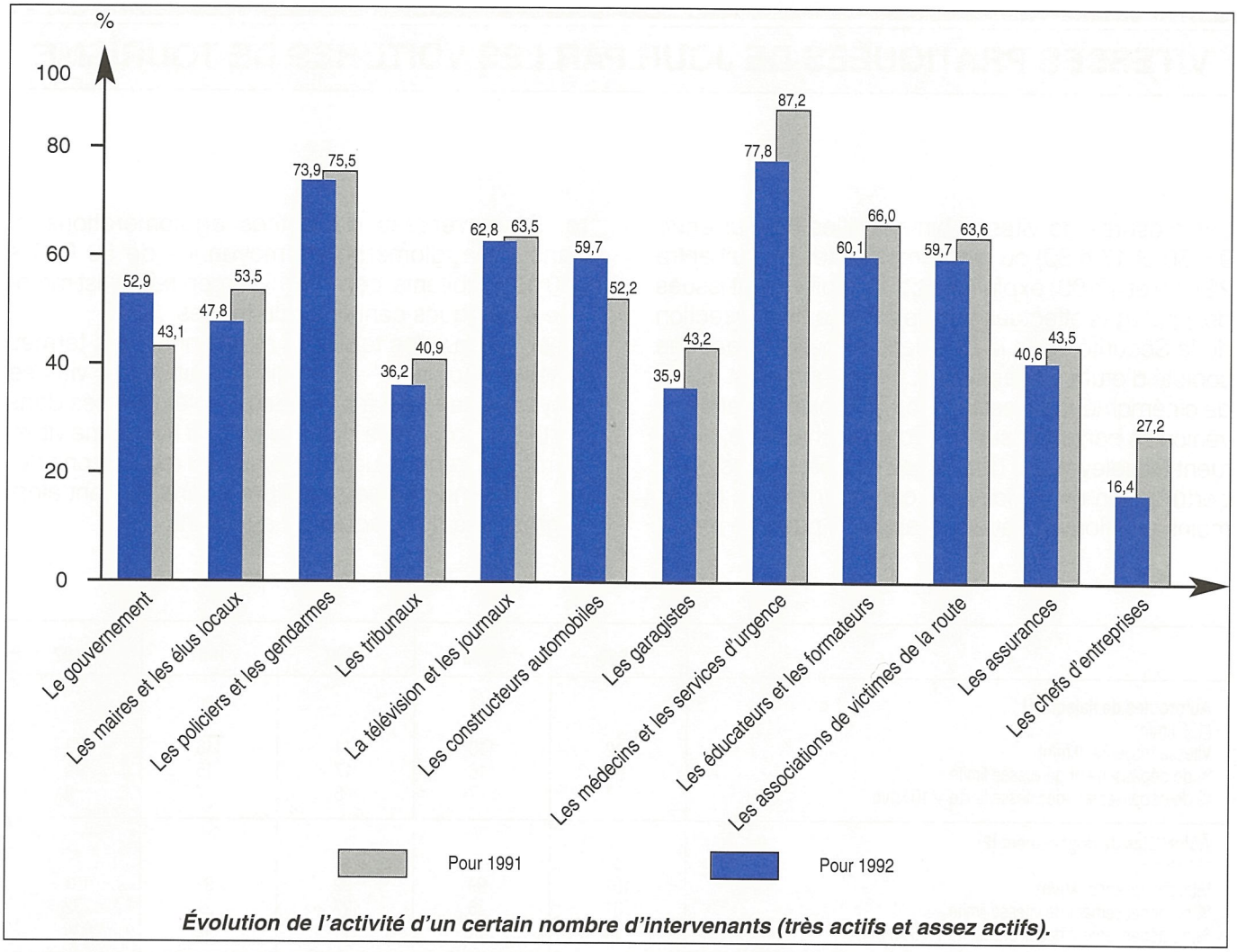
*Parmi la liste suivante, quelles sont les trois causes d'accidents qui, selon vous, sont les plus importantes?*

| | 1991 | 1992 |
|---|---|---|
| **La consommation d'une quantité trop élevée d'alcool** | 95,2 | 91,2 |
| **Les excès de vitesse** | 65,7 | 62,1 |
| **Le non-respect de la signalisation** | 43,8 | 51,6 |
| **La conduite en état de fatigue** | 30,0 | 37,4 |
| **Le mauvais état du véhicule** | 24,6 | 21,9 |
| **Le non-respect des distances de sécurité** | 23,1 | 21,0 |
| **La prise de médicaments déconseillée en cas de conduite** | 15,6 | 11,7 |
| **Ne savent pas** | 1,9 | 2,5 |




***Les causes d'accidents.***

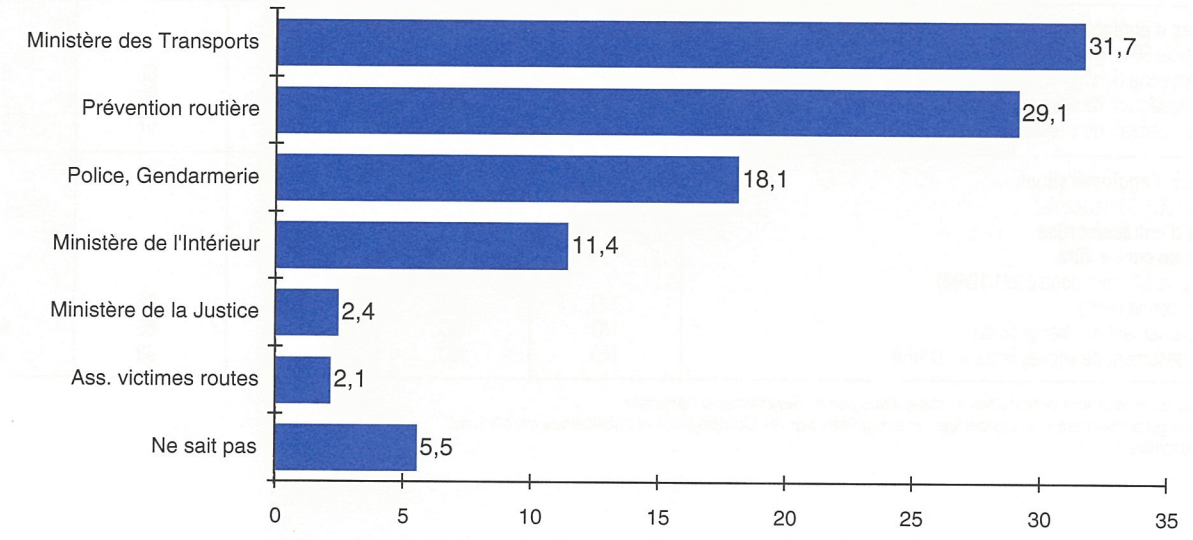
La consommation trop élevée d'alcool et les excès de vitesse sont toujours considérés, loin devant les autres causes, comme les deux principaux facteurs d'accidents.
Toutefois, en un an, deux causes d'accidents ont progressé dans l'opinion publique :
– le non-respect de la signalisation : +7,8 points,
– la conduite en état de fatigue : +7,4 points
alors que toutes les autres sont en régression.




***Évolution de l'activité d'un certain nombre d'intervenants (très actifs et assez actifs).***

Par rapport au sondage réalisé en 1991, un point d'investigation a été introduit concernant l'organisme ou l'institution responsable au niveau national de la sécurité routière. Le ministère des Transports obtient la première position, suivi de près par la prévention routière.

| | |
|---|---|
| Ne sait pas | 5,5 |
| Associations de victimes de la route | 2,1 |
| Ministère de la Justice | 2,4 |
| Ministère de l'Intérieur | 11,4 |
| Police, Gendarmerie | 18,1 |
| Prévention routière | 29,1 |
| Ministère des Transports | 31,7 |




***Institutions responsables de la sécurité routière selon l'opinion française.***

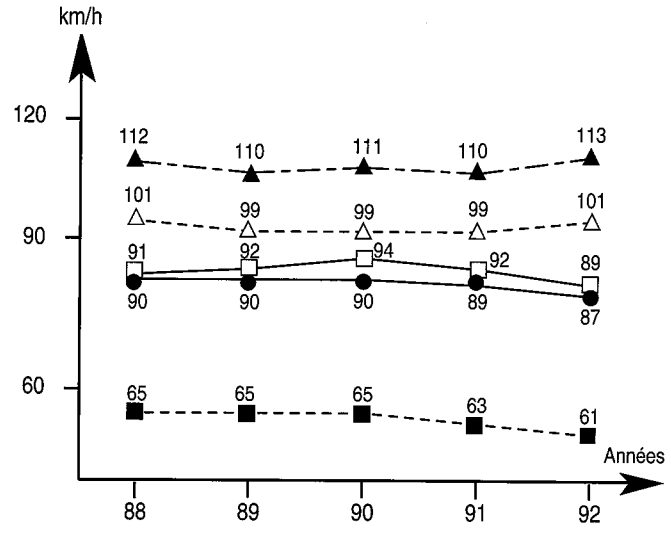
# VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

Les mesures de vitesse bimestrielles (le jour entre 9 h 30 et 17 h 30) ou quadrimestrielles (la nuit entre 22 h 00 et 4 h 00) exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières par une société d'études spécialisée. Les enquêteurs, munis de cinémomètres Mesta 206 ou 208, placés dans des véhicules banalisés sur le bord de la chaussée, effectuent les relevés sur des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres.

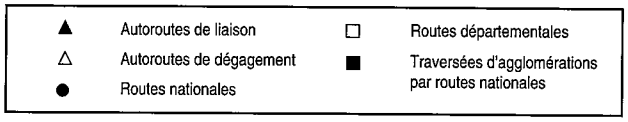
Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes "vitesse moyenne", il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau routier considéré : c'est une vitesse dite "libre", caractérisant alors l'agressivité du conducteur au volant.

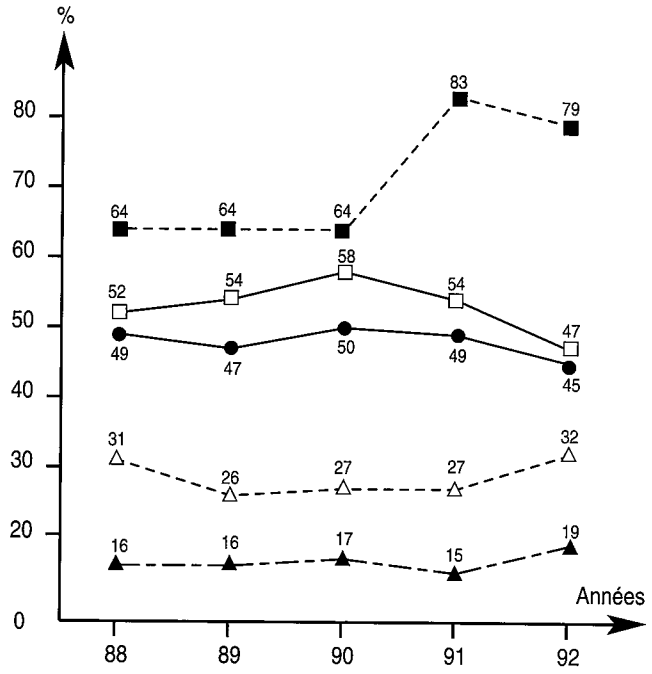
| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Autoroutes de liaison (1)** (130 km/h) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 112 | 110 | 111 | 110 | 113 |
| % de dépassement de vitesse limite | 16 | 16 | 17 | 15 | 19 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 7 | 7 | 8 | 7 | 9 |
| **Autoroutes de dégagement (2)** (110 km/h) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 101 | 99 | 99 | 99 | 101 |
| % de dépassement de vitesse limite | 31 | 26 | 27 | 27 | 32 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 14 | 11 | 11 | 12 | 14 |
| **Routes nationales** (90 km/h) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 90 | 90 | 90 | 89 | 87 |
| % de dépassement de vitesse limite | 49 | 47 | 50 | 49 | 45 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 27 | 25 | 26 | 24 | 22 |
| **Routes départementales à grande circulation** (90 km/h) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 91 | 92 | 94 | 92 | 89 |
| % de dépassement de vitesse limite | 52 | 54 | 58 | 54 | 47 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 30 | 30 | 34 | 30 | 25 |
| **Traversées d'agglomérations** (-5 000 habitants) **par RN** (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 65 | 65 | 65 | 63 | 61 |
| % de dépassement de vitesse limite | 64 | 64 | 64 | 83 | 79 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 36 | 33 | 36 | 57 | 51 |
| **Traversées d'agglomérations** (20 000 à 100 000 habitants) **sur voies d'entrées/sorties et artères en centre ville** (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | ND | ND | ND | 56 | 55 |
| % de dépassement de vitesse limite | ND | ND | ND | 63 | 61 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | ND | ND | ND | 33 | 32 |

*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.*

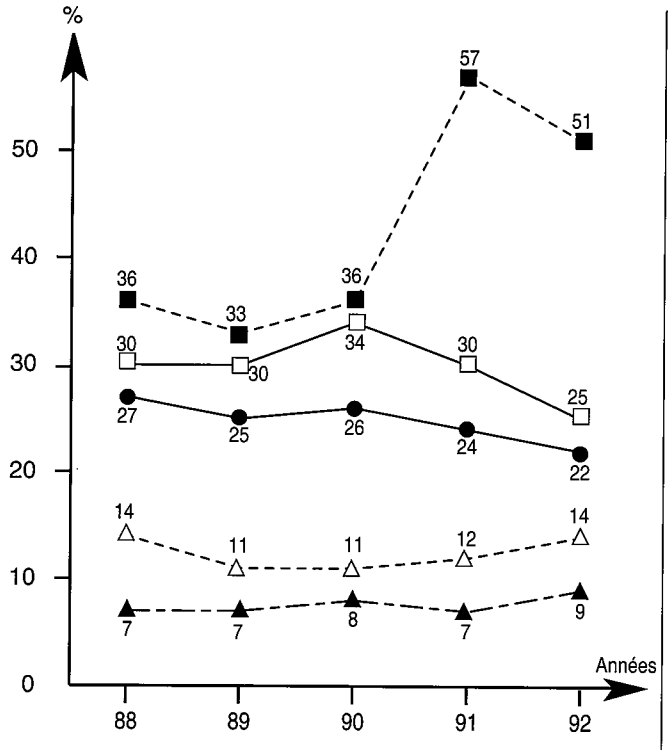



***Vitesses moyennes pratiquées de jour.***




***% de dépassement de la vitesse limite.***



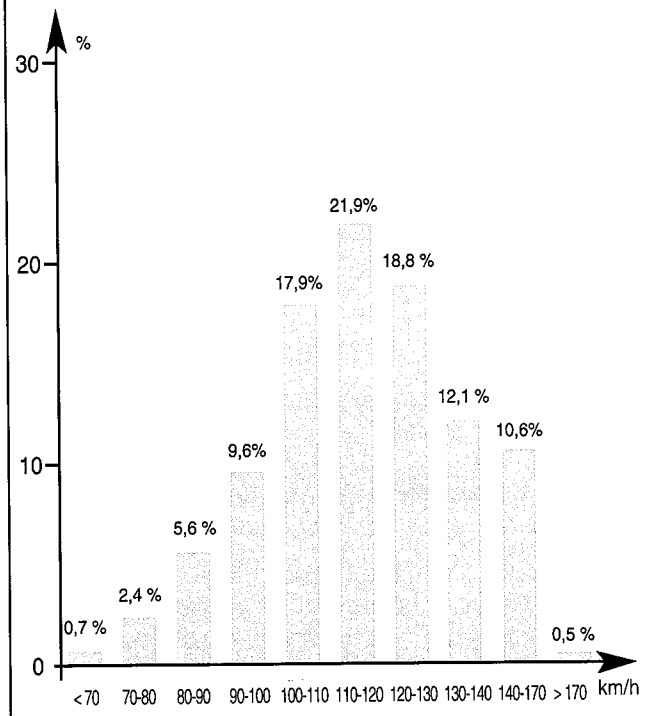

***% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h.***

**Le jour,** en 1992 par rapport aux années antérieures, on distingue nettement deux types d'évolution en matière de comportement "vitesse" chez les automobilistes. Sur les autoroutes de liaison et de dégagement, les vitesses moyennes sont significativement à la hausse (respectivement + 3 km/h et + 2 km/h), ainsi que, corrélativement, les taux de dépassement des vitesses limites. Sur les autres réseaux, les vitesses moyennes sont en baisse de 1 à 3 km/h, principalement sur les routes départementales à grande circulation où la vitesse chute pour la première fois en deçà de la vitesse limite autorisée.
En agglomération, la vitesse moyenne a tendance à baisser mais reste néanmoins très au-dessus de la vitesse réglementaire (61 km/h en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants; 55 km/h dans les agglomérations moyennes).

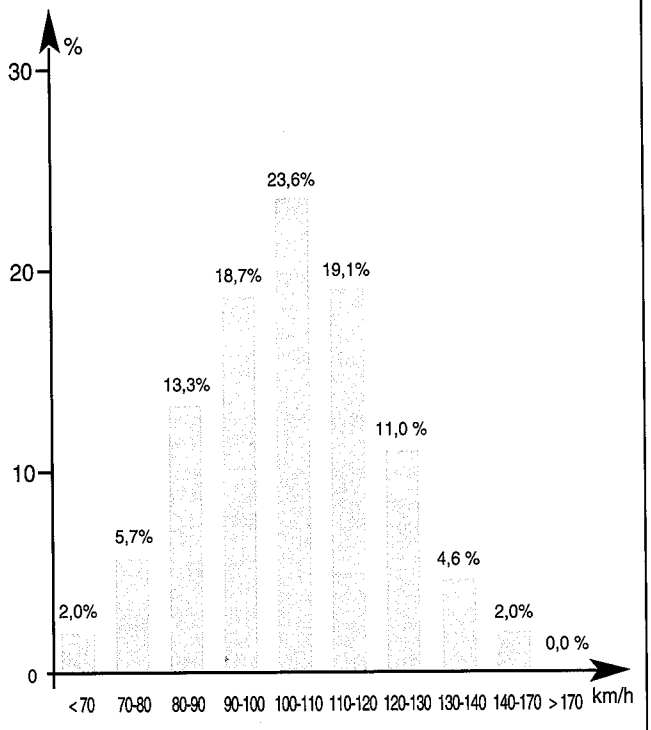
Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes de vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale, et le pourcentage des voitures dépassant des vitesses excessives. Le tableau suivant synthétise l'information pour l'année 1992 :

| VITESSE DE JOUR | MODE | + 20 km/h | + 30 km/h |
|---|---|---|---|
| **Autoroutes de liaison** | 110-130 km/h | ND | ND |
| **Autoroutes de dégagement** | 100-110 km/h | 4,8 % | 2 % |
| **Routes nationales à 2 x 2 voies** | 100-110 km/h | 5,4 % | 2 % |
| **Routes nationales 2 ou 3 voies** | 80-90 km/h | 7,5 % | 2,6 % |
| **Routes départementales à grande circulation** | 80-90 km/h | 9,3 % | 3,6 % |
| **Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5000 habitants** | 50-60 km/h | 21,5 % | 8 % |
| **Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes** | 40-50 km/h | 6,8 % | 1,6 % |
| **Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes** | 50-60 km/h | 18,6 % | 5,2 % |

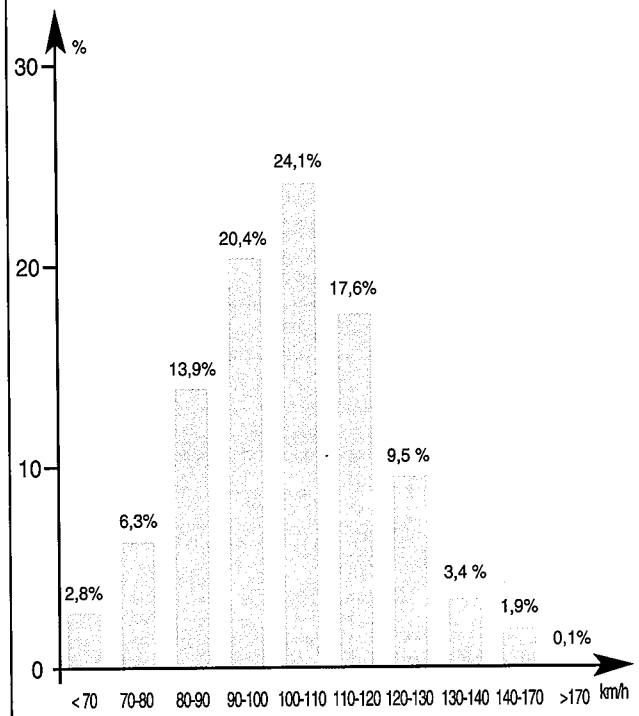
## *RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR*



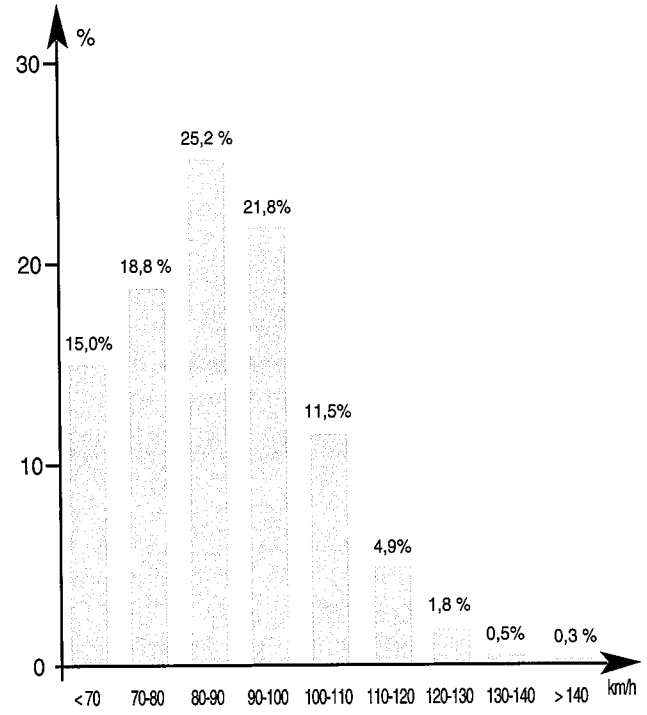

***Autoroutes de liaison.***




***Autoroutes de dégagement.***

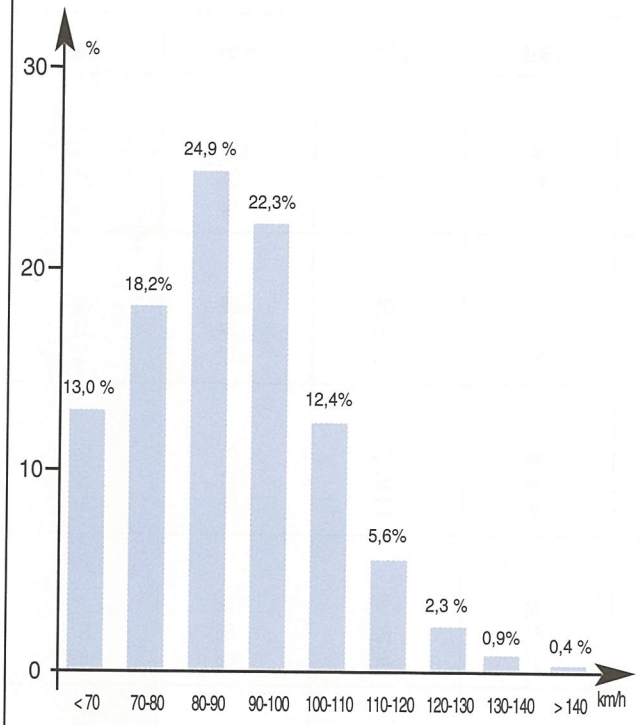



***Routes nationales à 2 x 2 voies.***

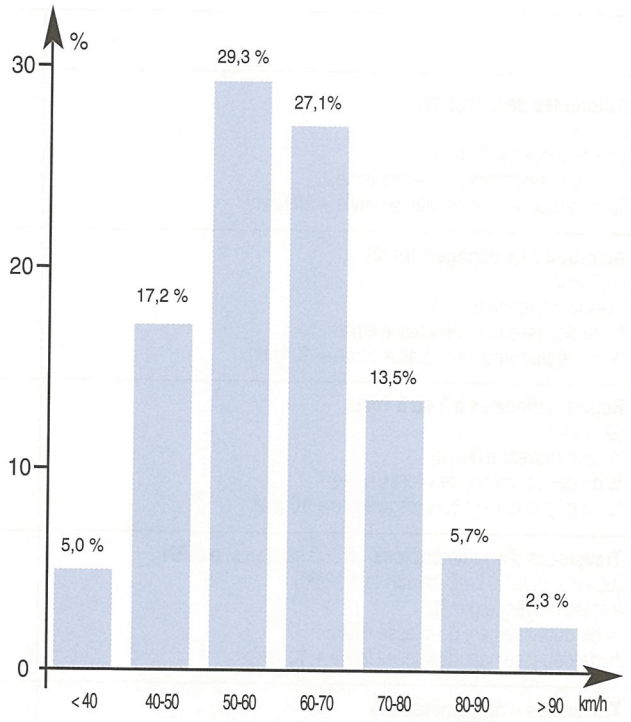



***Routes nationales à 2 ou 3 voies.***

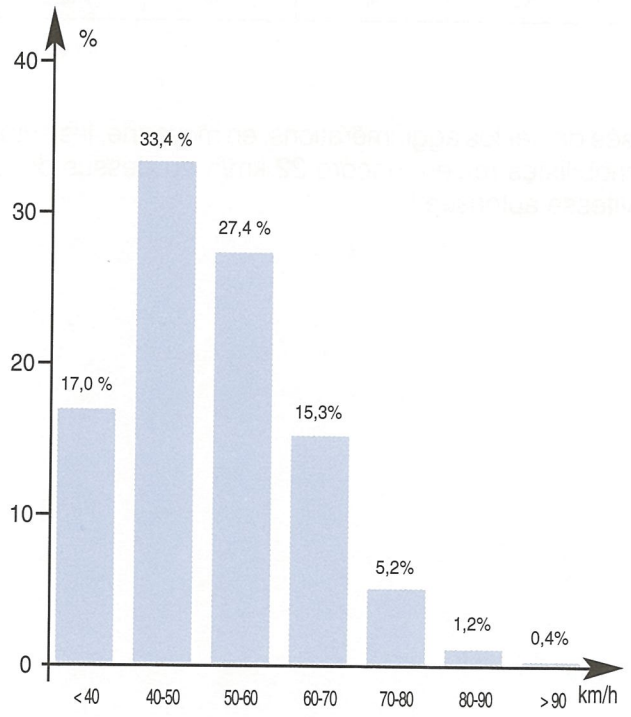
## RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



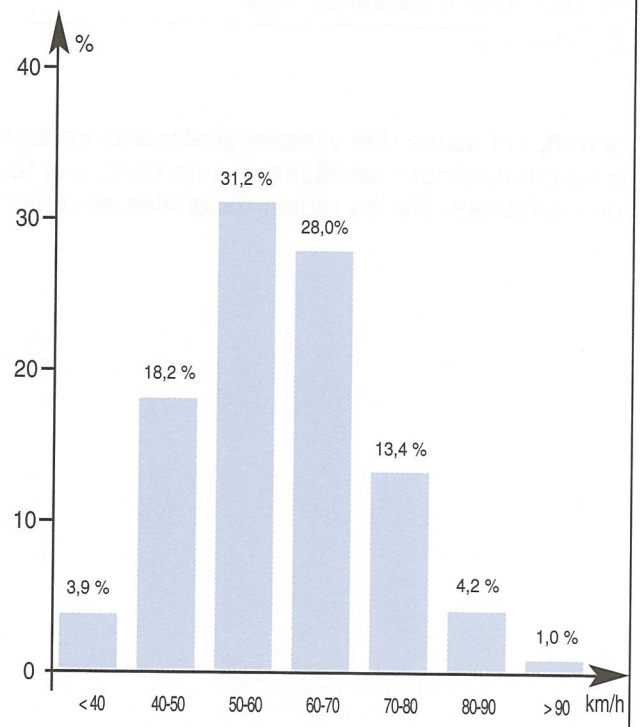

*Routes départementales à grande circulation.*




*Routes nationales en traversée de petites agglomérations.*




*Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes.*




*Entrées/sorties des agglomérations moyennes.*

# VITESSES PRATIQUÉES DE NUIT PAR LES VOITURES DE TOURISME

| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Autoroutes de liaison (1)** (130 km/h) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 111 | 106 | 108 | 112 | 113 |
| % de dépassement de vitesse limite | 19 | 11 | 13 | 21 | 21 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 10 | 6 | 6 | 12 | 11 |
| **Autoroutes de dégagement (2)** (110 km/h) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 100 | 101 | 101 | 99 | 102 |
| % de dépassement de vitesse limite | 25 | 31 | 30 | 27 | 33 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 15 | 16 | 15 | 12 | 18 |
| **Routes nationales à 2 ou 3 voies** (90 km/h) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 94 | 94 | 93 | 91 | 91 |
| % de dépassement de vitesse limite | 55 | 58 | 52 | 51 | 52 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 33 | 35 | 29 | 26 | 31 |
| **Traversées d'agglomérations** (-5 000 habitants) **par RN** (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 74 | 74 | 74 | 74 | 72 |
| % de dépassement de vitesse limite | 82 | 80 | 83 | 96 | 97 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | 57 | 57 | 58 | 83 | 89 |
| **Traversées d'agglomérations** (20 000 à 100 000 habitants) **sur voies d'entrées/sorties et artères en centre ville** (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90) | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | ND | ND | ND | 61 | 62 |
| % de dépassement de vitesse limite | ND | ND | ND | 77 | 80 |
| % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h | ND | ND | ND | 49 | 52 |

*ND : non disponible.*

**La nuit,** la hausse des vitesses pratiquées concerne essentiellement les réseaux autoroutiers et les voies urbaines. Sur les routes nationales en traversée de petites agglomérations, en moyenne, les automobilistes roulent encore 22 km/h au dessus de la vitesse autorisée !

# VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE PLUS DE 3,5 TONNES DE PTAC

## 1. La réglementation

(valable jusqu'au 1er décembre 1992)

| LIMITATION DES VITESSES | < 10 tonnes | 10-19 tonnes | > 19 tonnes | Transports matières dangereuses |
|---|---|---|---|---|
| **Autoroutes de liaison** | 130 (110)* | 90 | 80 | 80 |
| **Autoroutes de dégagement** | 110 (100)* | 90 | 80 | 80 |
| **Routes nationales ou départementales à 2 ou 3 voies** | 90 (90)* | 80 | 80 | 60 |
| **Routes nationales à 2 x 2 voies** | 110 (100)* | 80 | 80 | 60 |
| **Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants** | 50 | 50 | 50 | 50 |

** par temps de pluie*

## 2. Les vitesses pratiquées sur les différents réseaux routiers

| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Autoroutes de liaison** | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 78,0 | 76,3 | 76,9 | 78,1 | 82,0 |
| % de dépassement de la vitesse limite | 30,0 | 27,5 | 23,5 | 25,3 | 41,2 |
| % de dépassement de la vitesse limite +10 km/h | 5,6 | 6,3 | 4,0 | 5,0 | 12,5 |
| **Autoroutes de dégagement** | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 78,2 | 78,2 | 77,9 | 77,4 | 80,2 |
| % de dépassement de la vitesse limite | 25,8 | 22,9 | 18,8 | 19,0 | 25,5 |
| % de dépassement de la vitesse limite +10 km/h | 5,0 | 4,5 | 3,4 | 3,8 | 6,0 |
| **Routes nationales 2 ou 3 voies** | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 77,9 | 78,7 | 79,8 | 77,6 | 75,5 |
| % de dépassement de la vitesse limite | 40,0 | 40,9 | 43,3 | 37,4 | 30,5 |
| % de dépassement de la vitesse limite +10 km/h | 12,5 | 14,7 | 15,2 | 13,0 | 7,5 |
| **Routes départementales à grande circulation** | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 77,7 | 79,6 | 81,1 | 78,7 | 76,6 |
| % de dépassement de la vitesse limite | 38,7 | 42,1 | 43,4 | 37,2 | 29,1 |
| % de dépassement de la vitesse limite +10 km/h | 15,4 | 17,2 | 16,8 | 13,2 | 8,2 |
| **Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants** | | | | | |
| Vitesse moyenne (km/h) | 60,9 | 60,4 | 61,4 | 59,6 | 56,6 |
| % de dépassement de la vitesse limite | 71,8 | 70,7 | 69,8 | 78,1 | 69,9 |
| % de dépassement de la vitesse limite +10 km/h | 43,1 | 41,6 | 41,3 | 45,6 | 35,0 |

Les enquêtes spécialisées pour les relevés des vitesses ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC, la nuit.

Les évolutions constatées pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC sont les mêmes que celles observées pour les voitures de tourisme, à savoir, en 1992, une hausse des vitesses moyennes sur autoroutes et une baisse sur les autres réseaux.

# VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES MOTOCYCLETTES

| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Autoroutes de liaison**<br>Vitesse moyenne (km/h)<br>% de dépassement de vitesse limite | 117,7<br>22 | 117,2<br>26 | 117,8<br>25 | 112,9<br>21 | 120,9<br>31 |
| **Autoroutes de dégagement**<br>Vitesse moyenne (km/h)<br>% de dépassement de vitesse limite | 106,9<br>42 | 104,4<br>37 | 105,6<br>36 | 105,7<br>38 | 109,6<br>45 |
| **Routes nationales 2 ou 3 voies**<br>Vitesse moyenne (km/h)<br>% de dépassement de vitesse limite | 103,8<br>66 | 101,7<br>63 | 101,4<br>66 | 103,4<br>69 | 100,5<br>67 |
| **Routes départementales à grande circulation**<br>Vitesse moyenne (km/h)<br>% de dépassement de vitesse limite | 96,1<br>59 | 103<br>67 | 99,9<br>75 | 104,5<br>69 | 103,5<br>65 |
| **Route nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants**<br>Vitesse moyenne (km/h)<br>% de dépassement de vitesse limite | 72,7<br>74 | 71,5<br>78 | 70,6<br>65 | 70,7<br>83 | 69,3<br>87 |

Les enquêtes spécialisées pour les relevés des vitesses ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les motocyclettes, la nuit.
Les évolutions constatées pour les motocyclettes sont les mêmes que celles observées pour les voitures de tourisme, à savoir, en 1992, une hausse des vitesses moyennes sur autoroutes et une baisse sur les autres réseaux.

# PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR, AUX PLACES AVANT DES VÉHICULES, DE 1988 A 1992

Comme pour les mesures de vitesse, les mesures quadrimestrielles de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circulation. En ville, les relevés sont effectués dans le centre.

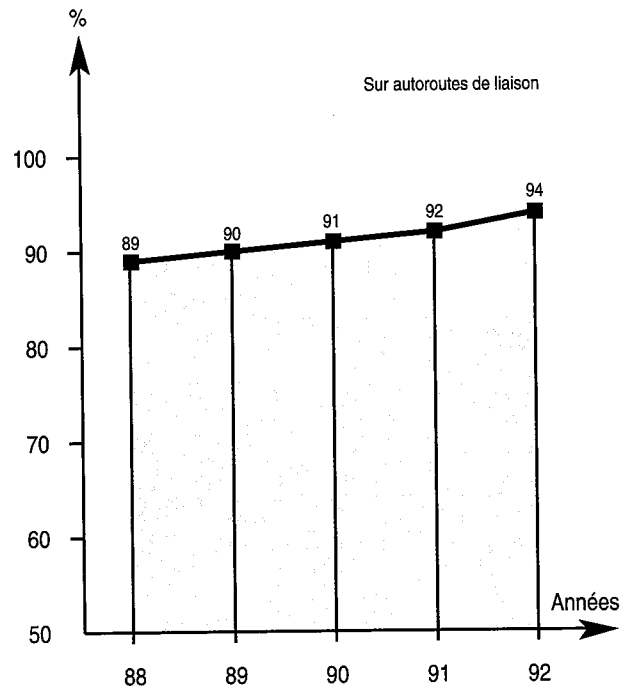
## 1. Hors agglomération

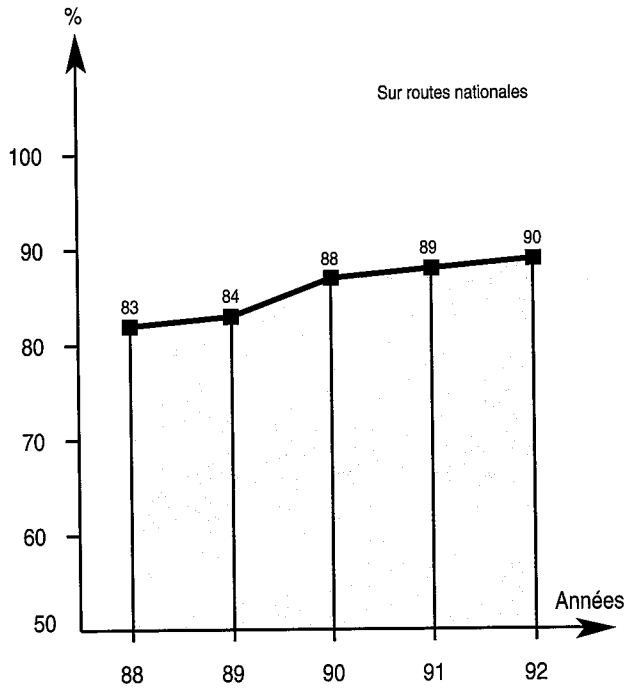
| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Autoroutes de liaison** | 89 | 90 | 91 | 92 | 94 |
| **Autoroutes de dégagement** | 79 | 82 | 83 | 83 | 83 |
| **Routes nationales** | 83 | 84 | 88 | 89 | 90 |
| **Routes départementales à grande circulation** | 84 | 85 | 87 | 89 | 90 |
| **Routes nationales en traversées d'agglomérations** | 80 | 82 | 83 | 86 | 87 |

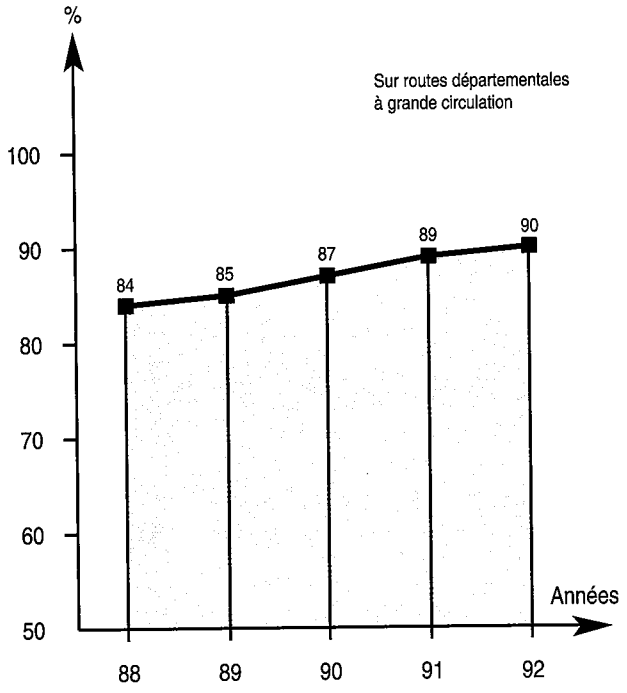
## 2. En agglomération

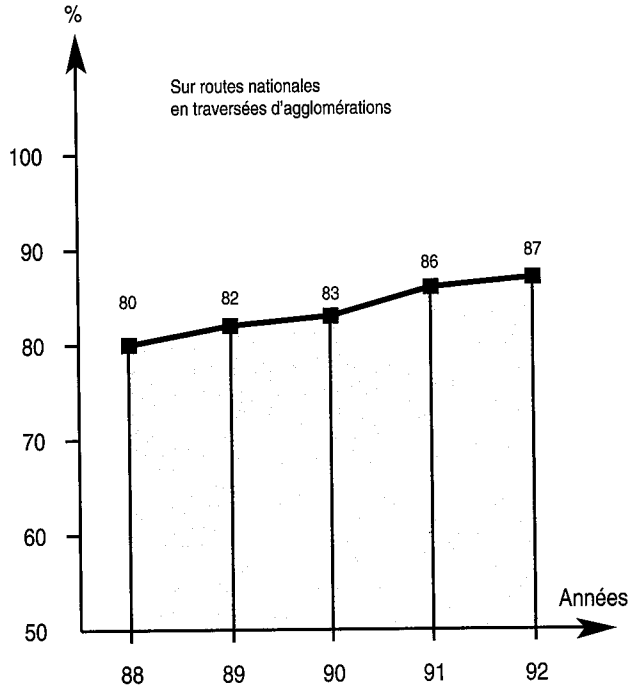
| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Metz** | 71 | 75 | 78 | 80 | 81 |
| **Lille** | 68 | 71 | 77 | 79 | 80 |
| **Nantes** | 66 | 73 | 69 | 73 | 75 |
| **Lyon** | 44 | 44 | 42 | 43 | 45 |
| **Toulouse** | 43 | 43 | 45 | 54 | 53 |
| **Avignon** | 29 | 30 | 32 | 36 | 39 |
| **Ensemble province** | 54 | 56 | 57 | 61 | 62 |
| **Paris** | 48 | 48 | 49 | 54 | 53 |

D'une manière générale, le taux de port de la ceinture de sécurité augmente en rase campagne comme en agglomération (sauf à Paris et Toulouse). On peut remarquer que le taux de port de la ceinture de sécurité par les occupants avant des voitures de tourisme est en progression constante depuis 1988 et même depuis 1985.




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

# 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 | 1991 | 1992 |
|---|---|---|
| Ensemble des conducteurs et passagers avant ceinturés | 83 965 | 81 219 |
| Impliqués ceinturés | 71 559 | 69 831 |
| Impliqués non ceinturés | 12 406 | 11 388 |
| Taux de port | 85,2 % | 86,0 % |

| TAUX DE MORTALITÉ | 1991 | 1992 |
|---|---|---|
| Tués avec ceinture | 2 089 | 2 054 |
| Tués sans ceinture | 1 064 | 989 |
| Taux de mortalité des impliqués ceinturés | 2,92 | 2,94 |
| Taux de mortalité des impliqués non ceinturés | 8,58 | 8,68 |

***Efficacité de la ceinture à l'avant***

Au cours des 12 derniers mois s'achevant en décembre 1992, 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 fois moins nombreux parmi les automobilistes ceinturés que parmi ceux qui ne l'étaient pas.

# CASQUE

(Réseau rase campagne – Gendarmerie nationale)

(Conducteurs et passagers impliqués dans les accidents corporels)

| CYCLOMOTEURS (n'excédant pas 50 cm³) | 1991 | 1992 |
|---|---|---|
| Ensemble des usagers impliqués | 6 387 | 6 290 |
| Impliqués casqués | 5 319 | 5 204 |
| Impliqués non casqués | 1 068 | 1 086 |
| Taux de port | 83,3 % | 82,7 % |

| CYCLOMOTEURS - taux de mortalité | 1991 | 1992 |
|---|---|---|
| Tués avec casque | 234 | 210 |
| Tués sans casque | 91 | 78 |
| Taux de mortalité des impliqués casqués | 4,40 | 4,04 |
| Taux de mortalité des impliqués non casqués | 8,52 | 7,18 |

| MOTOCYCLETTES | 1991 | 1992 |
|---|---|---|
| Ensemble des usagers impliqués | 6 606 | 6 134 |
| Impliqués casqués | 5 826 | 5 441 |
| Impliqués non casqués | 780 | 693 |
| Taux de port | 88,2 % | 88,7 % |

| MOTOCYCLETTES - taux de mortalité | 1991 | 1992 |
|---|---|---|
| Tués avec casque | 469 | 493 |
| Tués sans casque | 76 | 65 |
| Taux de mortalité des impliqués casqués | 8,05 | 9,06 |
| Taux de mortalité des impliqués non casqués | 9,74 | 9,38 |

### *Efficacité du casque*

Au cours des 12 mois s'achevant en décembre 1992, le rapport entre les taux de mortalité des impliqués casqués et des impliqués non casqués fait apparaître, qu'en moyenne, les tués ont été 1,8 fois moins nombreux parmi les **cyclomotoristes** casqués que parmi ceux qui ne l'étaient pas et seulement 1,04 fois moins nombreux parmi les **motocyclistes** casqués que parmi ceux qui ne l'étaient pas.

# ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1986 ET 1991

Entre 1986 et 1991, le nombre d'heures de contrôle a augmenté de 26 %, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 5,2 %.

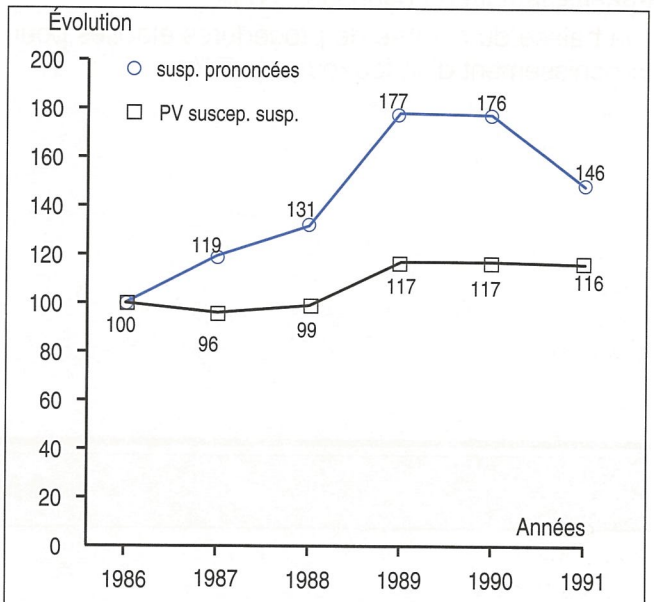
Sur la même période, le nombre total d'infractions relevées a augmenté de 20 %. A noter toutefois que l'intégration dans le bilan, à compter de 1987, d'infractions annexes à la circulation routière fausse la comparaison.

On constate une diminution importante des infractions au stationnement (– 33 % en 5 ans), qui représentaient 71 % du total en 1986 et n'en représentent plus que 40 %.

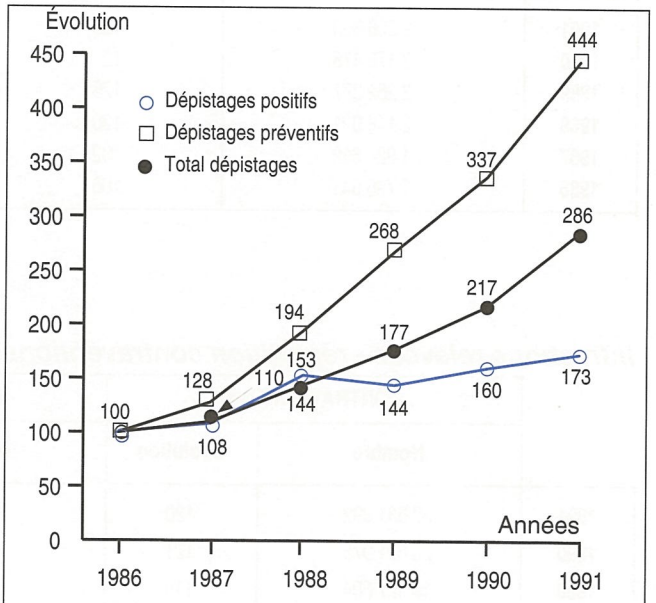
Les évolutions à peu près parallèles des heures de contrôles effectuées et des infractions relevées (respectivement 26 % et 20 %) sont comparables à l'évolution de la circulation sur le seul réseau national qui a atteint 26 %.

Sur 5 ans, on assiste à un développement important des suspensions administratives du permis de conduire (46 %), alors que, sur la même période, le nombre d'infractions commises, susceptibles d'entraîner une suspension, n'a augmenté que de 16 %. Cette évolution est sans doute la conséquence d'un renforcement du volet répressif par l'autorité préfectorale et d'un meilleur fonctionnement des commissions de suspension du permis de conduire.

Le domaine de l'alcoolémie a bénéficié sur cette période d'une mobilisation très importante de l'ensemble des forces de l'ordre. En 5 ans, le nombre de dépistages pratiqués a été multiplié par 2,9 avec un effort soutenu et continu à compter de 1988. Cette évolution est la conséquence du développement des dépistages préventifs qui ont été multipliés par 4,4 sur la période. Parallèlement le nombre de dépistages positifs augmentait (multiplié par 1,75), mais à un rythme plus lent que l'évolution générale des dépistages. On peut certainement attribuer une part de cette évolution à l'effet dissuasif du développement des contrôles sans toutefois perdre de vue que c'est le nombre de dépistages préventifs pratiqués qui a le plus augmenté et que c'est dans ce type de dépistage que l'on retrouve le taux de positivité le plus faible.

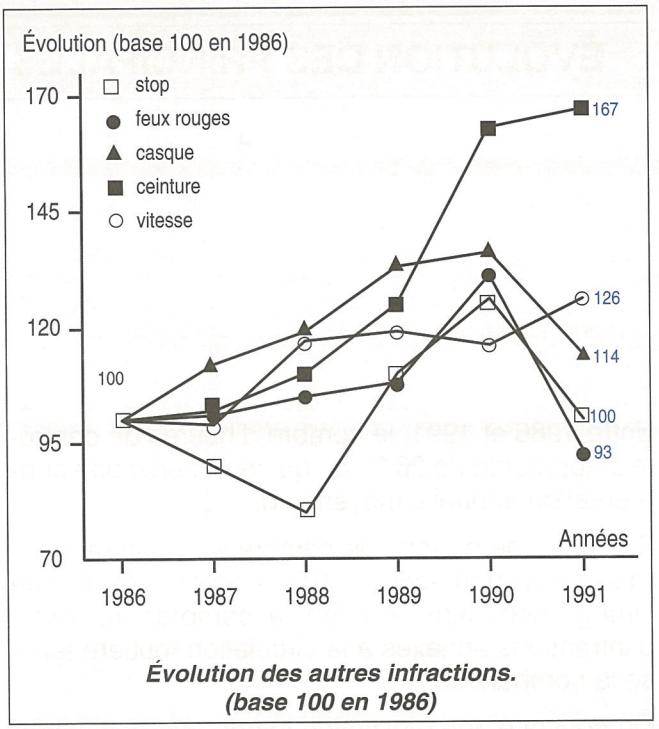



***Évolution des suspensions administratives du permis de conduire. (base 100 en 1986)***




***Évolution de l'alcoolémie. (base 100 en 1986)***

En ce qui concerne les cinq principales autres infractions, on note :
– l'augmentation identique (26 %) du nombre d'infractions relevées pour non respect de la vitesse autorisée et du nombre d'heures fonctionnaires consacrées à ces contrôles, qui montre la mobilisation des forces de l'ordre sur ce sujet,
– le développement du nombre d'infractions relevées pour le défaut de port de la ceinture de sécurité (67 %), et plus faiblement pour défaut de port du casque (14 %),
– la stabilité du nombre d'infractions relevées pour franchissement du panneau "STOP",
– la baisse du nombre de procédures établies pour franchissement d'un feu rouge (– 7 %).




***Évolution des autres infractions. (base 100 en 1986)***

# ANNEXE

### *Évolution des contrôles*

| | HEURES DE CONTRÔLES | |
|---|---|---|
| | Nombre | Évolution |
| **1991** | 2 256 800 | 126 |
| **1990** | 2 176 478 | 121 |
| **1989** | 2 252 377 | 125 |
| **1988** | 2 148 021 | 120 |
| **1987** | 1 824 612 | 102 |
| **1986** | 1 796 541 | 100 |

### *Infractions relevées - répartition contraventions/délits*

| | CONTRAVENTIONS | | dont STATIONNEMENTS | | DÉLITS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution |
| **1991** | 20 531 892 | 120 | 8 217 215 | 67 | 187 761 | 105 |
| **1990** | 20 601 975 | 121 | 9 142 125 | 75 | 201 617 | 113 |
| **1989** | 19 527 804 | 114 | 8 833 775 | 72 | 180 278 | 101 |
| **1988** | 17 308 843 | 101 | 8 150 853 | 67 | 128 307 | 72 |
| **1987** | 18 316 505 | 107 | 9 354 947 | 76 | 182 867 | 102 |
| **1986** | 17 068 944 | 100 | 12 236 655 | 100 | 178 635 | 100 |

## *Suspensions administratives du permis de conduire*

| | PV susceptibles d'entraîner suspensions | | SUSPENSIONS PRONONCÉES | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution |
| **1991** | 1 087 223 | 116 | 390 625 | 146 |
| **1990** | 1 101 930 | 117 | 469 275 | 176 |
| **1989** | 1 099 340 | 117 | 472 881 | 177 |
| **1988** | 927 442 | 99 | 350 843 | 131 |
| **1987** | 899 567 | 96 | 317 886 | 119 |
| **1986** | 938 136 | 100 | 267 312 | 100 |

## *Alcoolémie*

| | DÉPISTAGES | | dont DÉPISTAGES PRÉVENTIFS | | dont DÉPISTAGES POSITIFS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution |
| **1991** | 6 393 439 | 286 | 3 830 563 | 444 | 125 866 | 173 |
| **1990** | 4 868 579 | 217 | 2 907 551 | 337 | 116 613 | 160 |
| **1989** | 3 956 734 | 177 | 2 310 553 | 268 | 105 027 | 144 |
| **1988** | 3 234 997 | 144 | 1 673 381 | 194 | 111 510 | 153 |
| **1987** | 2 452 932 | 110 | 1 108 221 | 128 | 78 601 | 108 |
| **1986** | 2 238 978 | 100 | 862 770 | 100 | 72 958 | 100 |

## *Autres infractions*

| | INFRACTIONS VITESSE | | NON PORT DE LA CEINTURE | | NON PORT DU CASQUE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution |
| **1991** | 1 259 590 | 126 | 628 712 | 167 | 159 274 | 114 |
| **1990** | 1 153 539 | 116 | 612 862 | 163 | 189 773 | 136 |
| **1989** | 1 190 403 | 119 | 468 956 | 125 | 186 121 | 133 |
| **1988** | 1 168 378 | 117 | 412 455 | 110 | 165 679 | 119 |
| **1987** | 983 719 | 99 | 383 528 | 102 | 156 205 | 112 |
| **1986** | 996 502 | 100 | 375 892 | 100 | 139 791 | 100 |

| | FRANCHISSEMENT FEUX ROUGES | | FRANCHISSEMENT STOP | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Évolution | Nombre | Évolution |
| **1991** | 254 183 | 93 | 121 548 | 100 |
| **1990** | 358 540 | 131 | 152 826 | 126 |
| **1989** | 295 618 | 108 | 134 030 | 110 |
| **1988** | 286 745 | 105 | 97 058 | 80 |
| **1987** | 277 824 | 101 | 108 759 | 90 |
| **1986** | 274 010 | 100 | 121 424 | 100 |

# LES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE EN 1992

## BILAN GÉNÉRAL

Le bilan de l'année 1992 confirme les tendances dégagées en 1991.
- Baisse sensible des procès-verbaux dressés pour franchissement du panneau stop ou d'un feu rouge fixe.
- Légère baisse des infractions constatant les défauts de port du casque ou de la ceinture de sécurité.
- Augmentation sensible des infractions relevées pour non respect des limitations de vitesse.
- Forte augmentation du nombre des contrôles de l'imprégnation alcoolique.

## LES INFRACTIONS À LA LIMITATION DE LA VITESSE

En matière de contrôle de la vitesse, l'augmentation du volume horaire consacré à ces contrôles par les forces de l'ordre, et leur efficacité d'autre part, sont de nouveau à souligner.
En effet, le nombre de procès-verbaux rédigés est en augmentation, passant de 1 259 590 en 1991 à 1 273 184 en 1992 (soit + 1,1 %), alors que le nombre d'heures est resté stable, 2 256 800 heures fonctionnaires en 1991 et 2 256 671 pour 1992.

## LES CONTRÔLES SPÉCIFIQUES (casque, ceinture, feux rouges, stops)

Parallèlement à l'année précédente, les procès-verbaus dressés en matière de "contrôles spécifiques" ont connu des évolutions diverses :
- diminution particulièrement sensible pour le franchissement du panneau stop : 106 476 en 1992 contre 121 548 en 1991, soit – 12,4 %,
- faible diminution pour les défauts du port de la ceinture de sécurité : 610 595 en 1992 contre 628 712 l'année précédente (soit – 2,9 %), et pour les défauts du port du casque : 157 721 en 1992 contre 159 274 (soit – 1,0 %),
- réelle augmentation pour le franchissement de feux rouges : 273 095 en 1992 contre 254 183 en 1991, soit + 7,4 %.

## LE CONTRÔLE DE L'IMPRÉGNATION ALCOOLIQUE

Les opérations de contrôle de l'imprégnation alcoolique ont amené les forces de l'ordre à pratiquer 6 615 717 dépistages de l'alcoolémie au volant, dont 4 638 200 pour les seuls contrôles préventifs. En 1991 ces deux chiffres étaient respectivement de 6 393 439 (soit + 3,5 % pour 1992) et 3 830 563 (soit + 17,7 % pour 1992).
En 1992, 119 601 dépistages se sont révélés positifs, soit 1,8 usager du réseau routier sur cent dépistés (1,8 %). Ce taux dit de "positivité" a diminué depuis l'an passé (2,0 % en 1991).

## *Synthèse des infractions*

| INFRACTIONS | 1991 | 1992 | Evolution en % |
|---|---|---|---|
| **Défaut de port du casque** | 159 274 | 157 721 | - 1,0 |
| **Défaut du port de la ceinture** | 628 712 | 610 595 | - 2,9 |
| **Franchissement de stop** | 121 548 | 106 476 | - 12,4 |
| **Franchissement de feux rouges** | 254 183 | 273 095 | + 7,44 |
| **À la limitation de vitesse** | 1 259 590 | 1 273 184 | + 1,1 |
| Dont - en agglomération | 615 214 | 642 296 | + 4,4 |
| - hors agglomération | 270 200 | 263 798 | - 2,4 |
| - sur autoroute | 195 032 | 194 541 | - 0,3 |
| - des véhicules de plus de 10 tonnes | 19 680 | 13 522 | - 30,9 |
| - excessive en raison des circonstances | 74 622 | 70 747 | - 5,2 |
| **Heures de contrôle fonctionnaires** | 2 256 800 | 2 256 671 | 0 |
| **Ensemble des contrôles de l'imprégnation alcoolique** | 6 393 439 | 6 615 717 | + 3,5 |
| Dont contrôles préventifs | 3 830 563 | 4 638 200 | + 21,0 |
| **Dépistages positifs** | 125 866 | 119 601 | - 5,0 |

# CONTRÔLES DE LA VITESSE, DE L'ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LA GENDARMERIE NATIONALE, LA POLICE URBAINE ET LES COMPAGNIES RÉPUBLICAINES DE SÉCURITÉ

(Hors Préfecture de police de Paris et Police de l'air et des frontières)

Les chiffres contenus dans les quatre tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans l'étude "évolution des principales infractions de 1986 à 1991" 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 Police urbaine et les Compagnies républicaines de sécurité, les données pour la Préfecture de police de Paris et la Police de l'air et des frontières n'étant pas encore disponibles.

## Contrôles de la vitesse

| VITESSE | | GENDARMERIE NATIONALE | POLICE URBAINE | CRS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| **Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)** | Année 1992 | 1 911 979 | 243 908 | 99 354 | 2 255 241 |
| | Année 1991 | 1 914 195 | 226 558 | 112 858 | 2 253 611 |
| | Année 1990 | 1 823 743 | 259 468 | 123 617 | 2 206 828 |
| | Année 1989 | 1 829 819 | 269 679 | 143 154 | 2 242 652 |
| | Année 1988 | 1 769 248 | 220 117 | 158 656 | 2 148 021 |
| **Nombre d'infractions relevées** | Année 1992 | 721 552 | 215 058 | 178 140 | 1 114 750 |
| | Année 1991 | 734 214 | 201 378 | 184 731 | 1 120 323 |
| | Année 1990 | 625 498 | 196 896 | 177 383 | 999 777 |
| | Année 1989 | 642 204 | 199 184 | 190 084 | 1 031 472 |
| | Année 1988 | 643 624 | 171 462 | 178 787 | 993 873 |

## Contrôles du port de la ceinture

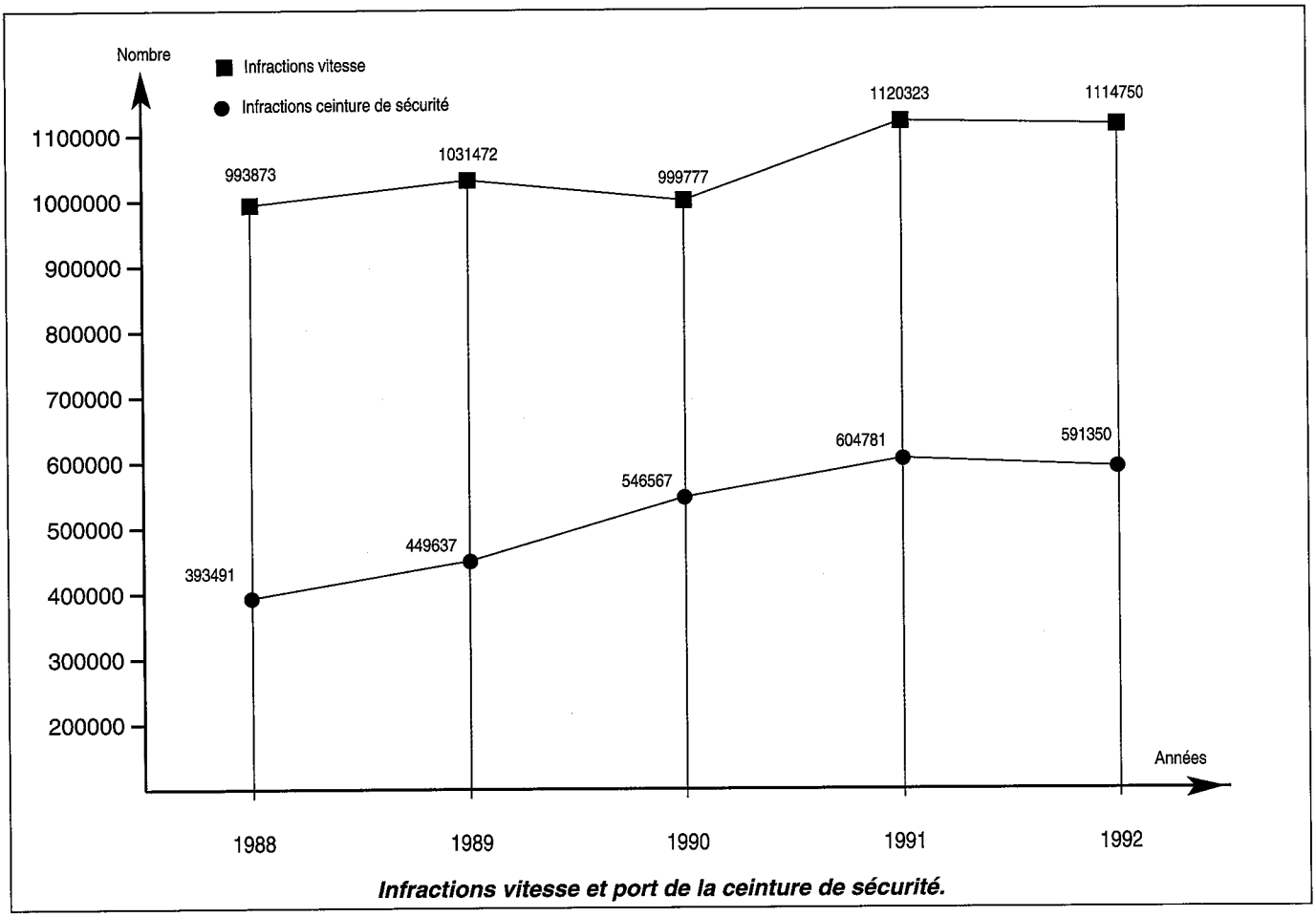
| CEINTURE DE SÉCURITÉ | | GENDARMERIE NATIONALE | POLICE URBAINE | CRS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nombre d'infractions relevées** | Année 1992 | 446 300 | 107 693 | 37 357 | 591 350 |
| | Année 1991 | 457 346 | 109 375 | 38 060 | 604 781 |
| | Année 1990 | 381 895 | 126 922 | 37 750 | 546 567 |
| | Année 1989 | 289 192 | 124 290 | 36 155 | 449 637 |
| | Année 1988 | 238 583 | 122 490 | 32 418 | 393 491 |

## Contrôles de l'alcoolémie

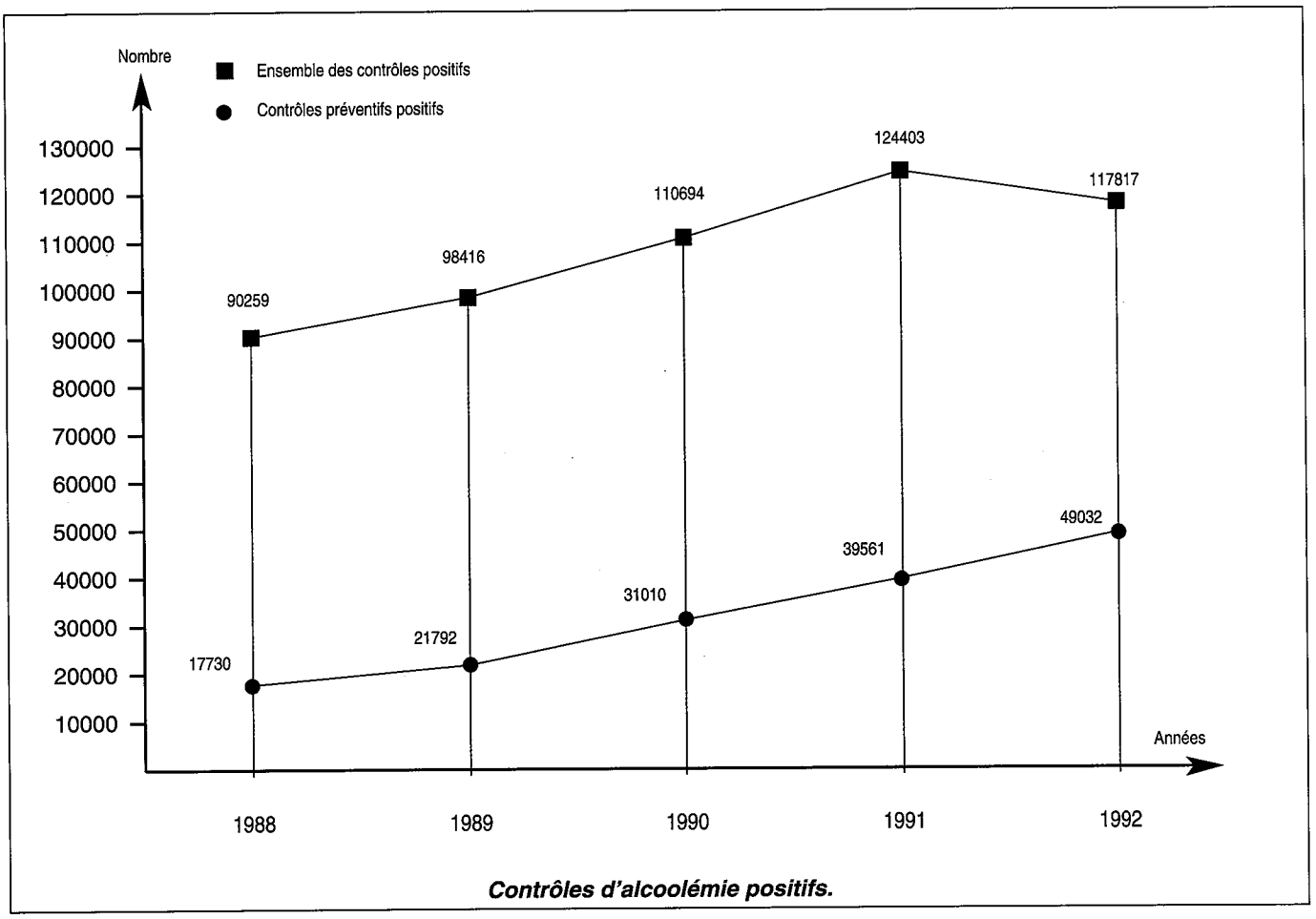
| CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ETHYLOTESTS | | GENDARMERIE NATIONALE | POLICE URBAINE | CRS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nombre de dépistages pratiqués** | Année 1992 | 3 765 491 | 713 560 | 135 028 | 4 614 079 |
| | Année 1991 | 2 949 851 | 758 548 | 104 043 | 3 812 442 |
| | Année 1990 | 2 071 731 | 706 435 | 103 066 | 2 881 232 |
| | Année 1989 | 1 627 666 | 577 069 | 87 545 | 2 292 280 |
| | Année 1988 | 1 251 219 | 359 245 | 55 371 | 1 665 835 |
| **Nombre de dépistages positifs** | Année 1992 | 43 020 | 5 531 | 481 | 49 032 |
| | Année 1991 | 33 801 | 5 390 | 370 | 39 561 |
| | Année 1990 | 24 921 | 5 727 | 362 | 31 010 |
| | Année 1989 | 16 264 | 5 178 | 350 | 21 792 |
| | Année 1988 | 13 922 | 3 483 | 325 | 17 730 |

| TOUS CONTRÔLES PAR ALCOOTESTS ET ETHYLOTESTS | | GENDARMERIE NATIONALE | POLICE URBAINE | CRS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nombre de dépistages pratiqués** | Année 1992 | 5 252 146 | 1 067 984 | 270 260 | 6 590 390 |
| | Année 1991 | 5 017 291 | 1 116 825 | 296 634 | 6 430 750 |
| | 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 |
| **Nombre de dépistages positifs** | Année 1992 | 80 378 | 35 732 | 1 707 | 117 817 |
| | Année 1991 | 87 452 | 34 770 | 2 181 | 124 403 |
| | 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 |

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Police urbaine et les Compagnies républicaines de sécurité et le nombre d'infractions relevées pour non respect des vitesses sont stables (respectivement + 0,1 % et – 0,5 %). Le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité est en diminution de 2,2 %. En revanche, le nombre de dépistages pratiqués dans le cadre général de la circulation routière augmente de 2,5 % et le nombre de dépistages préventifs de 21,0 %. Il convient également de noter l'augmentation du nombre de dépistages positifs (+ 23,9 %) parmi les dépistages préventifs pratiqués alors que le nombre de dépistages positifs parmi les dépistages effectués dans le cadre général de la circulation routière diminue (– 5,3 %).




***Infractions vitesse et port de la ceinture de sécurité.***




***Contrôles d'alcoolémie positifs.***

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

***Avant-propos***

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

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission de l'infraction, le prononcé de la peine et son inscription au Casier judiciaire quand elle est devenue définitive, les données disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 1991 dont on a estimé la partie de celles dont l'inscription ne sera effective que dans le courant de l'année 1993 (délais de recours).

Les données 1990 provisoires analysées dans le bilan annuel de 1991 ont été remplacées dans les tableaux d'évolution par les données définitives.
L'ensemble du champ couvert par les données statistiques justice est constitué des délits et des contraventions de 5e classe relatives à la sécurité routière – tableau 1.

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

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

Une condamnation donnée peut réprimer une seule infraction ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres. Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :

– comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans chaque condamnation,

– comptabiliser les condamnations en les rattachant à la nature de l'infraction citée en premier quand il y a pluralité d'infractions.

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

- conduites en état alcoolique + délit de fuite,
- homicides involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,
- blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite.

L'approche *"infraction"* conduit à comptabiliser trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire, une blessure involontaire.

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

Le tableau 1 permet de visualiser ces deux types d'approches, dans le cours du texte, l'analyse des peines, des mesures et des condamnés s'appuiera toujours sur l'unité de compte "condamnation".

***Tableau 1 – Nombre de condamnations prononcées et d'infractions sanctionnées en 1987 et 1991 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 | |
|---|---|---|---|---|
| | 1991 | 1987 | 1991 | 1987 |
| **DÉLITS** | **129 558** | **116 293** | **144 369** | **133654** |
| **Circulation routière** | 114 111 | 97 620 | 127 835 | 113 619 |
| • conduite en état alcoolique | 94 379 | 75 252 | 96 699 | 78 216 |
| • délit de fuite | 9 651 | 12 105 | 12 185 | 15 246 |
| • refus d'obtempérer | 4 459 | 4 367 | 6 810 | 6 982 |
| • refus de vérification de l'état alcoolique | 1 012 | 1 239 | 3 481 | 4 720 |
| • conduite malgré suspension de permis | 3 770 | 3 510 | 6 458 | 5 729 |
| • défaut de plaques ou usage de fausses plaques | 456 | 658 | 1 641 | 1 933 |
| • conduite sans permis (récidive) | 231 | 330 | 325 | 535 |
| • autres | 153 | 159 | 236 | 258 |
| **Homicides involontaires** | 2 662 | 3 235 | 2 730 | 3 336 |
| • par conducteur | 2 043 | 2 452 | 2 081 | 2 515 |
| • par conducteur en état alcoolique | 619 | 783 | 649 | 821 |
| **Blessures involontaires** | 12 785 | 15 438 | 13 804 | 16 699 |
| • par conducteur | 7 039 | 8 970 | 7 350 | 9 413 |
| • par conducteur en état alcoolique ITT < = 3 mois | 4 636 | 4 976 | 5 179 | 5 530 |
| • par conducteur en état alcoolique ITT > 3 mois | 1 110 | 1 492 | 1 275 | 1 756 |
| **CONTRAVENTIONS DE 5e CLASSE** | 42 891 | 44 052 | 62 851 | 61 659 |
| **Circulation routière** | 42 891 | 44 052 | 62 851 | 61 859 |
| • défaut d'assurances | 32 132 | 33 340 | 42 353 | 42 345 |
| • conduite sans permis | 10 216 | 9 327 | 20 122 | 18 321 |
| • appareils perturbateurs d'instrument de police | 345 | 859 | 376 | 993 |
| • autres | 198 | 526 | 220 | 539 |

## CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Avec 94 379 condamnations en 1991, soit une augmentation de 109 % par rapport à 1984 (et une légère augmentation par rapport au chiffre définitif des condamnations 1990), la conduite en état alcoolique est le contentieux sanctionné le plus important dépassant même le vol simple au niveau national. Il représente un peu plus de 20 % des condamnations prononcées pour délits cette même année. Ces chiffres constituent la réponse pénale donnée par l'Institution judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la Police et la Gendarmerie depuis plusieurs années : 124 403 dépistages positifs en 1991 soit 12 % de plus qu'en 1990.

**Les infractions** (voir encadré de méthode)

**En 1991, 96 699 infractions de conduite en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations.**

Parmi ces dernières, 2 319 ne faisaient mention de cette infraction qu'en seconde position, 14 522 étaient suivies d'une ou plusieurs autres infractions, enfin 82 177 n'étaient accompagnées d'aucun autre délit ou contravention de 5e classe.

Parmi les infractions associées à la conduite en état alcoolique se trouvent un meurtre, 11 298 délits et 5 612 contraventions de 5e classe (tableau 3).

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

| | Total condamnations | Évolution % | | Dispense de peine | Peines d'emprisonnement | | | | Amende | | Mesures de substitution |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | par an | par rapport à 84 | | nombre | % | dont sursis total | % | nombre | % | |
| **1984** | 45 204 | | | 23 | 23 325 | *51,6* | 21 220 | *91,0* | 16 466 | *36,4* | 5 390 |
| **1985** | 50 988 | *+ 12,8* | *+ 12,8* | 19 | 27 881 | *54,7* | 25 315 | *90,8* | 16 276 | *31,9* | 6 812 |
| **1986** | 61 554 | *+ 20,7* | *+ 36,2* | 34 | 37 635 | *61,1* | 33 780 | *89,8* | 16 549 | *26,9* | 7 336 |
| **1987** | 75 252 | *+ 22,3* | *+ 66,5* | 19 | 53 743 | *71,4* | 47 317 | *88,0* | 13 533 | *18,0* | 7 957 |
| **1988** | 84 059 | *+ 11,7* | *+ 86,0* | 29 | 62 982 | *74,9* | 56 682 | *90,0* | 13 298 | *15,8* | 7 750 |
| **1989** | 95 304 | *+ 13,4* | *+ 110,8* | 23 | 75 497 | *79,2* | 68 541 | *90,8* | 11 585 | *12,2* | 8 199 |
| **1990** | 93 043 | *- 2,4* | *+ 105,8* | 28 | 75 490 | *81,1* | 68 212 | *90,4* | 9 699 | *10,4* | 7 826 |
| **1991** | 94 379 | *+ 1,4* | *+ 108,8* | 46 | 75 826 | *80,3* | 68 384 | *90,2* | 9 038 | *9,6* | 9 539 |

Les délits associés à des conduites en état alcoolique sont à 70,5 % relatifs, eux aussi, à la circulation routière :
– refus de vérification sur l'état alcoolique (20,5 %),
– conduite malgré suspension du permis (18,6 %),
– délits de fuite (13,5 %),
– refus d'obtempérer (13 %),
– homicides ou blessures involontaires (2,7 %).
Les autres délits visés comme infractions associées sont essentiellement des rebellions et outrages à agent de l'autorité publique (12,5 %) et des vols dont la qualification dans la condamnation précède généralement celle de conduite en état alcoolique.
Les contraventions associées relèvent, elles aussi, essentiellement du même domaine : défaut d'assurance et conduite sans permis.

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

| 1991 | Nombre | % |
|---|---|---|
| **MEURTRE** | **1** | |
| **DÉLITS** | **11 298** | **100,0** |
| **Circulation routière** | **7 661** | **67,8** |
| dont délits de fuite | 1 526 | 13,5 |
| refus d'obtempérer | 1 470 | 13,0 |
| refus vérification état alcoolique | 2 311 | 20,5 |
| conduite malgré suspension de permis | 2 106 | 18,6 |
| **Ordre administratif et judiciaire** | **1 412** | **12,5** |
| dont outrage à agent | 690 | 6,1 |
| rebellion | 504 | 4,5 |
| violences sur agent de l'autorité | 134 | 1,2 |
| **Commerce et transports d'armes** | **195** | **1,7** |
| **Homicides, blessures involontaires par conducteur** | **301** | **2,7** |
| **Coups et violences volontaires** | **258** | **2,3** |
| **Vols et recels** | **1000** | **8,9** |
| **Destruction et dégradations** | **207** | **1,8** |
| **Autres** | **264** | **2,3** |
| **CONTRAVENTIONS DE 5e CLASSE** | **5 612** | **100,0** |
| **Circulation routière** | **5 328** | **94,9** |
| dont défaut d'assurance | 3 069 | 54,7 |
| conduite de véhicule sans permis | 2 254 | 40,2 |
| **Blessures involontaires, conduite de véhicules** | **194** | **3,5** |
| **Coups et blessures volontaires** | **61** | **1,1** |
| **Autres** | **29** | **0,5** |

**Les condamnés** (tableau 4)

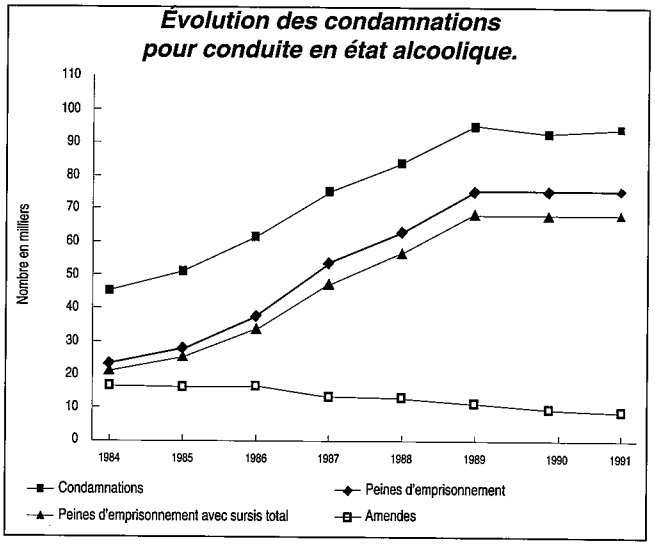
Les auteurs sont très largement de sexe masculin, 96 % en 1991. La part des femmes, bien qu'en augmentation constante depuis 84, dépasse légèrement les 4 % en 1991 (à titre de comparaison, elle est de 16 % dans les condamnations pour vols simples). Les étrangers ne représentent que 7,4 % de la population concernée, soit trois fois moins que dans un contentieux comme le vol simple.

Le vieillissement sensible de la population depuis 1984 se confirme en 1991, la part des 18–25 ans est de 18 % en 1991, soit deux points de moins qu'en 1990, tandis que celle des plus de 40 ans ne cesse d'augmenter (33 % en 1991 contre 28 % en 1984).

***Tableau 4 – Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés***

| | 1991 | | 1984 | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | Nombre | % |
| **Total** | 94 379 | 100,0 | 45 204 | 100,0 |
| **Hommes** | 90 483 | 95,9 | 44 110 | 97,6 |
| **Femmes** | 3 896 | 4,1 | 1 094 | 2,4 |
| **Français** | 84 949 | 90,0 | | |
| **Étrangers** | 6 933 | 7,3 | (1) | |
| **Non déclarés** | 2 497 | 2,6 | | |
| **Mineurs** | 145 | 0,2 | 151 | 0,3 |
| 18-20 ans | 2 254 | 2,4 | 1 875 | 4,1 |
| 20-25 ans | 14 658 | 15,5 | 9 069 | 20,1 |
| 25-30 ans | 16 065 | 17,0 | 8 303 | 18,4 |
| 30-40 ans | 30 054 | 31,8 | 13 071 | 28,9 |
| 40-60 ans | 28 205 | 29,9 | 11 647 | 25,8 |
| 60 ans et + | 2 998 | 3,2 | 1 088 | 2,4 |

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




**Les peines** (tableaux 2, 6, 7)

Si depuis 1989 le nombre de peines d'emprisonnement prononcées est resté stable, on observe par contre une diminution importante du nombre d'amendes prononcées à titre principal au profit des peines de substitution. Bien que près de deux fois plus nombreuses en 1991 qu'en 1984, ces dernières représentaient néanmoins en 1984, une part plus importante des peines prononcées qu'en 1991 (respectivement 12 % et 10 %).

***Les peines d'emprisonnement***

**Porteuses d'un danger social, les conduites en état alcoolique sont désormais sanctionnées par des peines d'emprisonnement.** En effet, elles tou-

chent en 1991, 8 condamnations sur 10 et sont accompagnées dans 90 % des cas d'un sursis total.

Ces rapports ont considérablement évolué dans le temps puisqu'en 1984, la peine privative de liberté n'était prononcée qu'une fois sur deux (voir tableau 2).

Le sursis total **simple** reste, de loin, la modalité d'exécution du sursis total la plus fréquente avec 91 % des cas. Sa part décroît néanmoins régulièrement sur la période au profit du sursis **avec mise à l'épreuve** (6,5 %) et du sursis avec **TIG** qui atteint 2,4 %.

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

La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est, comme en 1990 de 2 mois, celle du sursis total se situe autour de 1,5 mois. Près de 23 % des emprisonnements fermes ont une durée inférieure à 1 mois et plus de trois sur quatre sont inférieurs à 3 mois. Les peines encourues pour ce type d'infractions vont de deux mois à deux ans.

### *Les amendes*

En 1991, le nombre des amendes prononcées à titre principal a encore diminué, il représente désormais moins de 10 % des peines prononcées (contre 36 % en 1984) pour un montant moyen de 2 200 F.

Les amendes viennent désormais alourdir les peines d'emprisonnement. En 1991, leur nombre s'élève à 49 863 dont près de 90 % sont associées à des emprisonnements avec sursis total. Le montant moyen est dans ce cas de 1 800 F.

### *Les mesures*

Prononcées comme substitut à l'emprisonnement, elles représentent 10 % des peines en 1991. Les suspensions de permis de conduire représentent près de trois mesures sur quatre, suivies par les TIG, les annulations de permis et, de façon plus marginale, les confiscations ou immobilisations de véhicule.

En 1991, 88 145 mesures ont été prononcées comme mesures de sûreté c'est-à-dire qu'elles accompagnaient presque chaque condamnation. Ce rapport était légèrement plus faible en 1984 (8 condamnations sur 10).

En 1991, comme en 1984, ces mesures sont toutes liées au permis de conduire. Les annulations de permis et les interdictions de délivrance du permis sont beaucoup plus fréquemment prononcées en 1991 qu'en 1984 au détriment des simples suspensions.

**Infraction unique – Infractions multiples** (tableaux 5 et 6)

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

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

| 1991 | Ensemble | Dispense de peine | Emprisonnement | | Amende | Peine de substitution |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nombre | dont sursis total | | |
| **Ensemble** | 94 379 | 46 | 75 826 | 68 384 | 9 038 | 9 469 |
| **%** | *100* | *0,0* | *80,3* | *72,5* | *9,6* | *10,0* |
| **Infraction unique** | 82 177 | 37 | 65 172 | 60 859 | 8 524 | 8 444 |
| **%** | *100* | *0,0* | *79,3* | *74,1* | *10,4* | *10,3* |
| **Infractions multiples** | 12 202 | 9 | 10 654 | 7 525 | 514 | 1 025 |
| **%** | *100* | *0,1* | *87,3* | *61,7* | *4,2* | *8,4* |

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

| 1991 | Ensemble | Emprisonnement ferme avec ou sans sursis | | | | | Moyenne (en mois) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | moins d'1 mois | 1 mois à moins de 3 mois | 3 mois à moins de 6 mois | 6 mois à moins d'1 an | plus d'1 an | |
| **Ensemble** | 7 442 | 1 695 | 3 988 | 1 204 | 459 | 96 | 2 |
| **%** | *100* | *22,8* | *53,6* | *16,2* | *6,2* | *1,3* | |
| **Infraction unique** | 4 313 | 1 277 | 2 478 | 438 | 89 | 31 | 1,4 |
| **%** | *100* | *29,6* | *57,5* | *10,2* | *2,1* | *0,7* | |
| **Infractions multiples** | 3 129 | 418 | 1 510 | 766 | 370 | 65 | 2,7 |
| **%** | *100* | *13,4* | *48,3* | *24,5* | *11,8* | *2,1* | |

En effet, la pluralité d'infractions dans une condamnation est un facteur d'alourdissement de la sanction. En effet, dans ce cas, plus de 87 % des peines sont des emprisonnements accompagnés seulement 7 fois sur 10 de sursis total. Cet alourdissement se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus alors que 4 % des peines prononcées à titre principal.
Cette plus grande sévérité se lit également dans les durées moyennes fermes d'emprisonnement. Celles-ci se situent à 1,4 mois quand l'infraction est unique, et passent à 2,7 mois dans le cas contraire. De même les peines inférieures à un mois d'emprisonnement ferme sont deux fois moins prononcées en cas d'infractions multiples, tandis que la tranche 6 mois à moins d'1 an représente, dans ce dernier cas, près de 12 % au lieu d'un peu plus de 2 %.

### *La durée des procédures*

En 1991, la durée moyenne de procédure pour les condamnations pour conduite en état alcoolique s'établissait à 5 mois. Ce délai moyen est légèrement inférieur quand la condamnation ne comporte qu'une seule infraction (4,8 mois), il s'allonge d'un mois en cas de pluralité d'infractions.

Depuis 1984, la durée des procédures s'est nettement raccourcie puisqu'elle était alors légèrement supérieure à 9 mois.

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

| 1991 | Peines principales | Peines associées | | | *Dont suspension de permis |
|---|---|---|---|---|---|
| | | nombre | dont | | |
| | | | amendes | mesures* | |
| **Ensemble** | **94 379** | **138 036** | **49 863** | **88 145** | **65 154** |
| **Dispense de peine** | **46** | | | | |
| **Emprisonnement** | **75 826** | **123 855** | **47 201** | **76 632** | **56 704** |
| Ferme | 6 265 | 9 653 | 2 385 | 7 255 | 985 |
| Sursis partiel | 1 177 | 1 884 | 383 | 1 500 | 101 |
| simple | 233 | 400 | 91 | 309 | 60 |
| probatoire | 944 | 1 484 | 292 | 1 191 | 41 |
| Sursis total | 68 384 | 112 318 | 44 433 | 67 877 | 55 618 |
| simple | 62 309 | 103 748 | 42 007 | 61 734 | 53 476 |
| probatoire | 4 433 | 7 043 | 1 940 | 5 102 | 1 731 |
| TIG | 1 642 | 1 527 | 486 | 1 041 | 411 |
| **Amende** | **9 038** | **8 879** | **194** | **8 685** | **7 950** |
| **Peine de substitution** | **9 351** | **5 299** | **2 468** | **2 825** | **500** |
| **Mesure éducative** | **118** | **3** | **0** | **3** | **0** |

* Parmi les 123 855 peines associées aux 75 826 peines d'emprisonnement prononcées à titre principal, 47 201 sont des amendes, 76 632 des mesures complémentaires qui comprennent 56 704 suspensions de permis de conduire.

## HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE

**Les homicides involontaires** (tableau 8)

Bien qu'en légère augmentation par rapport à 1990, le nombre d'homicides involontaires par conducteur en état alcoolique sanctionné en 1991 reste encore nettement inférieur à celui enregistré les années précédentes.

En 1991, les juges ont prononcé pour cette infraction 100 condamnations de moins qu'en 1989.

*A titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont en diminution en 1991 par rapport à 1990.*

### *Les infractions*

**En 1991, 649 infractions d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations.**

Parmi celles-ci, 30 ne faisaient mention de cette infraction qu'en seconde position, après d'autres atteintes corporelles de moindre gravité, des conduites en état alcoolique et des délits de fuite ou encore après quelques infractions relatives aux vols.

Dans 321 condamnations, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique est la seule incrimination. Dans les autres cas, la condamnation sanctionne plusieurs infractions qui sont la plupart du temps des blessures involontaires.

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

| | Ensemble | Dispense de peine | Peine d'emprisonnement | | | | Amende | | Mesure de substitution | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nombre | % | dont sursis total | % | nombre | % | nombre | % |
| **1984** | 665 | | 560 | *84,2* | 406 | *72,5* | 72 | *10,8* | 33 | *5,0* |
| **1985** | 632 | | 552 | *87,3* | 413 | *74,8* | 54 | *8,5* | 26 | *4,1* |
| **1986** | 664 | | 595 | *89,6* | 420 | *70,6* | 43 | *6,5* | 26 | *3,9* |
| **1987** | 783 | 1 | 725 | *92,6* | 406 | *56,0* | 33 | *4,2* | 24 | *3,1* |
| **1988** | 685 | 1 | 656 | *95,8* | 348 | *53,0* | 14 | *2,0* | 14 | *2,0* |
| **1989** | 714 | | 687 | *96,2* | 365 | *53,1* | 10 | *1,4* | 17 | *2,4* |
| **1990** | 607 | | 591 | *97,4* | 317 | *53,6* | 4 | *0,7* | 12 | *2,0* |
| **1991** | 619 | | 601 | *97,1* | 296 | *49,3* | 3 | *0,5* | 15 | *2,4* |

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

**97 % des peines prononcées sont des emprisonnements dont plus de la moitié comporte une partie ferme.**

Après la forte aggravation des sanctions liée à la réforme législative de juillet 1987, la part de sursis total dans les peines d'emprisonnement ne cesse de décroître : 56 % en 1987 contre 49,3 % en 1991.

La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est de l'ordre de 7 mois, la moitié des peines fermes ayant une durée inférieure au minimum encouru de 6 mois *(les peines encourues vont de 6 mois à 4 ans).*

L'emprisonnement n'est jamais prononcé seul, chaque condamnation comporte au moins une mesure de sûreté (deux dans la moitié des cas) et 1/3 des peines d'emprisonnement avec sursis total sont accompagnées d'une amende.

*Les homicides involontaires non aggravés par l'état alcoolique sont sanctionnés deux fois sur trois par des peines d'emprisonnement, presque toujours accompagnées de sursis total.*

La structure des peines varie peu selon que l'infraction est unique ou suivie d'autres infractions, les durées fermes passent de 6 mois à un peu plus de 7 mois et demi et une peine sur trois a une durée supérieure à un an (20 % en cas d'infraction unique).

***Tableau 9 – Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales***

| 1991 | Ensemble | Emprisonnement | | Amende | Mesure de substitution |
|---|---|---|---|---|---|
| | | nombre | dont sursis total | | |
| **Ensemble** | 619 | 601 | 296 | 3 | 15 |
| **%** | *100* | *97,1* | *47,8* | *0,5* | *2,4* |
| **Infraction unique** | 321 | 308 | 168 | 3 | 10 |
| **%** | *100* | *96,0* | *52,3* | *0,9* | *3,1* |
| **Infractions multiples** | 298 | 293 | 128 | 0 | 5 |
| **%** | *100* | *98,3* | *43,0* | *0,0* | *1,7* |

***Tableau 10 – Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes***

| 1991 | Ensemble | Emprisonnement ferme avec ou sans sursis | | | | | Moyenne en mois |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | moins d'1 mois | 1 mois à moins de 3 mois | 3 mois à moins de 6 mois | 6 mois à moins d'1 an | plus d'1 an | |
| **Ensemble** | 305 | 11 | 74 | 68 | 72 | 80 | 6,9 |
| **%** | *100* | *3,6* | *24,3* | *22,3* | *23,6* | *26,2* | |
| **Infraction unique** | 140 | 6 | 33 | 37 | 37 | 27 | 6,1 |
| **%** | *100* | *4,3* | *23,6* | *26,4* | *26,4* | *19,3* | |
| **Infractions multiples** | 165 | 5 | 41 | 31 | 35 | 53 | 7,6 |
| **%** | *100* | *3,0* | *24,8* | *18,8* | *21,2* | *32,1* | |

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

| 1991 | Peines principales | Peines associées | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nombre | dont | |
| | | | amendes | mesures |
| **Ensemble** | **619** | **1 200** | **172** | **1 028** |
| **Emprisonnement** | **601** | **1174** | **171** | **1 003** |
| Ferme | 94 | 190 | 19 | 171 |
| Sursis partiel | 211 | 431 | 48 | 383 |
| simple | 167 | 342 | 40 | 302 |
| probatoire | 44 | 89 | 8 | 81 |
| Sursis total | 296 | 553 | 104 | 449 |
| simple | 248 | 491 | 92 | 399 |
| probatoire | 16 | 30 | 1 | 29 |
| TIG | 32 | 32 | 11 | 21 |
| **Amende** | **3** | **2** | | **2** |
| **Peine de substitution** | **15** | **24** | **1** | **23** |

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

En 1991, le nombre de condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique est resté stable. Il représente l'effectif le plus faible enregistré depuis 1986.

*A titre de comparaison, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans l'état alcoolique sont en baisse par rapport à l'année précédente, elles se sont élevées, en 1991, à 7 039 en délits et à 20 769 contraventions de 5e classe.*

***Tableau 12 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : condamnations et peines principales***

| | Ensemble | Dispense de peine | Peine d'emprisonnement | | | | Amende | | Mesure de substitution | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nombre | % | dont sursis total | % | nombre | % | nombre | % |
| **1984** | 5 607 | | 3 416 | *60,9* | 3 152 | *92,3* | 1 770 | *31,6* | 421 | *7,5* |
| **1985** | 5 651 | | 3 667 | *64,9* | 3 344 | *91,2* | 1 483 | *26,2* | 498 | *8,8* |
| **1986** | 6 010 | | 4 032 | *67,1* | 3 703 | *91,8* | 1 443 | *24,0* | 532 | *8,9* |
| **1987** | 6 468 | | 5 016 | *77,6* | 4 421 | *88,1* | 947 | *14,6* | 504 | *7,8* |
| **1988** | 5 999 | | 4 913 | *81,9* | 4 410 | *89,8* | 661 | *11,0* | 425 | *7,1* |
| **1989** | 6 345 | | 5 519 | *87,0* | 4 940 | *89,5* | 419 | *6,6* | 406 | *6,4* |
| **1990** | 5 766 | 1 | 5 137 | *89,1* | 4 633 | *90,2* | 301 | *5,2* | 327 | *5,7* |
| **1991** | 5 746 | 3 | 5 128 | *89,2* | 4 576 | *89,2* | 255 | *4,4* | 360 | *6,3* |

***Les infractions***

**En 1991 les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnées dans 6 454 condamnations.**

Parmi celles-ci, 303 ne faisaient pas mention de cette infraction en premier, elle n'était citée qu'en deuxième position dans des condamnations comportant plusieurs infractions (essentiellement après des homicides involontaires).

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

Dans les autres cas (1 030 condamnations), les infractions associées dans une même condamnation concernent presqu'exclusivement le domaine de la circulation routière : blessures involontaires de gravité différente, délits de fuite, et conduite en état alcoolique pour les délits. Les contraventions de 5e classe relèvent également toutes de ce même domaine : défaut d'assurance et conduite d'un véhicule sans permis.

***Les peines et les mesures*** (tableau 13, 14, 15)

La structure des peines ne s'est pas réellement modifiée en 1991 par rapport à 1990.
Le recours à l'emprisonnement, qui s'est fortement développé sur la période, touche toujours près de neuf condamnations sur dix en 1991.
La fréquence du sursis total reste très élevée puisqu'il accompagne 90 % des peines d'emprisonnement en 1991.
Le sursis total est toutefois moins fréquent quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions.

Le quantum moyen ferme, avec 2,7 mois, est légèrement supérieur en 1991 au minimum encouru qui est de 2 mois, il est de 2,2 mois quand l'infraction est unique, et de 3,3 mois quand elle est multiple.
Les amendes et les mesures de substitution sont de moins en moins prononcées à titre principal.
Par contre, amendes et mesures de sûreté viennent alourdir les peines d'emprisonnement. En effet, ces dernières sont toujours suivies d'une ou plusieurs mesures et, dans près de 60 % des cas, d'une amende.

***Tableau 13 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines princi-***

| 1991 | Ensemble | Dispense de peine | Emprisonnement | | Amende | Mesure de substitution | Mesure éducative |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nombre | dont sursis total | | | |
| **Ensemble** | 5 746 | 3 | 5 128 | 4 576 | 255 | 349 | 11 |
| % | *100* | *0,1* | *89,2* | *79,6* | *4,4* | *6,1* | *0,2* |
| **Infraction unique** | 4 716 | 3 | 4 166 | 3 871 | 230 | 309 | 8 |
| % | *100* | *0,1* | *88,3* | *82,1* | *4,9* | *6,6* | *0,2* |
| **Infractions multiples** | 1 030 | 0 | 962 | 705 | 25 | 40 | 3 |
| % | *100* | *0,0* | *93,4* | *68,4* | *2,4* | *3,9* | *0,3* |

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

| 1991 | Ensemble | Emprisonnement ferme avec ou sans sursis | | | | | Moyenne (en mois) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | moins d'1 mois | 1 mois à moins de 3 mois | 3 mois à moins de 6 mois | 6 mois à moins d'1 an | plus d'1 an | |
| **Ensemble** | 552 | 73 | 269 | 127 | 66 | 16 | 2,7 |
| % | *100* | *13,2* | *48,7* | *23,0* | *12,0* | *2,9* | |
| **Infraction unique** | 295 | 52 | 155 | 64 | 17 | 6 | 2,2 |
| % | *100* | *17,6* | *52,5* | *21,7* | *5,8* | *2,0* | |
| **Infractions multiples** | 257 | 21 | 114 | 63 | 49 | 10 | 3,3 |
| % | *100* | *8,2* | *44,4* | *24,5* | *19,1* | *3,9* | |

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

| 1991 | Peines principales | Peines associées | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nombre | dont | |
| | | | amendes | mesures |
| **Ensemble** | **5 746** | **9 135** | **2 839** | **6 295** |
| **Dispense de peine** | **3** | | | |
| **Emprisonnement** | **5 128** | **8 638** | **2 750** | **5 887** |
| Ferme | 402 | 696 | 163 | 532 |
| Sursis partiel | 150 | 269 | 50 | 219 |
| simple | 59 | 105 | 21 | 84 |
| probatoire | 91 | 164 | 29 | 135 |
| Sursis total | 4 576 | 7 673 | 2 537 | 5 136 |
| simple | 4 161 | 7 071 | 2 376 | 4 695 |
| probatoire | 252 | 435 | 361 | 326 |
| TIG | 163 | 167 | 142 | 115 |
| **Amende** | **255** | **274** | **10** | **264** |
| **Peine de substitution** | **349** | **223** | **79** | **144** |
| **Mesure éducative** | **11** | | | |

## DÉLITS DE FUITE

**Le nombre de condamnations pour délits de fuite a diminué en 1991.** Cette infraction qui est fréquemment associée dans les condamnations à d'autres infractions a, en fait, été sanctionnée dans 12 185 condamnations soit le chiffre le plus bas enregistré sur la période 1984-1990.

6 817 condamnations ne comportent que cette seule infraction, soit 56 % .

Dans 2 834 condamnations comportant plusieurs incriminations le délit de fuite est cité en premier, enfin le délit de fuite est un facteur aggravant dans 2 534 condamnations où il arrive en seconde position après une infraction d'une autre nature.

***Tableau 16 – Délits de fuite : condamnations et peines principales***

| | Ensemble | Dispense de peine | Peine d'emprisonnement | | | | Amende | | Mesure de substitution | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nombre | % | dont sursis total | % | nombre | % | nombre | % |
| **1984** | 9 208 | 67 | 2 942 | *32,0* | 2 245 | *76,3* | 4 835 | *52,5* | 1 364 | *14,8* |
| **1985** | 9 384 | 83 | 3 113 | *33,2* | 2 342 | *75,2* | 4 349 | *46,3* | 1 839 | *19,6* |
| **1986** | 10 778 | 72 | 3 753 | *34,8* | 2 765 | *73,7* | 4 986 | *46,3* | 1 967 | *18,3* |
| **1987** | 12 105 | 102 | 5 102 | *42,1* | 3 581 | *70,2* | 4 497 | *37,1* | 2 404 | *19,9* |
| **1988** | 10 434 | 117 | 4 440 | *42,6* | 3 441 | *77,5* | 3 894 | *37,3* | 1 983 | *19,0* |
| **1989** | 11 087 | 126 | 5 141 | *46,4* | 4 272 | *83,1* | 3 706 | *33,4* | 2 114 | *19,1* |
| **1990** | 10 264 | 93 | 4 995 | *48,7* | 4 125 | *82,6* | 3 012 | *29,3* | 2 164 | *21,1* |
| **1991** | 9 651 | 95 | 4 923 | *51,0* | 3 981 | *80,9* | 2 257 | *23,4* | 2 376 | *24,6* |

**Les infractions** (tableau 17)

Quand les délits de fuite sont associés à d'autres infractions, 56 % sont des délis, 44 % des contraventions de 5e classe.

Près de 6 délits sur 10 appartiennent au domaine de la circulation routière (principalement des conduites en état alcoolique). Se rencontrent ensuite les homicides et blessures involontaires par conducteur et dans un autre domaine les vols et recels.

Les contraventions associées appartiennent toutes au domaine de la circulation routière : pour les deux tiers, ce sont des défauts d'assurance et des conduites sans permis, pour un tiers des blessures involontaires par conducteur.

**Les peines et les mesures** (tableau 18, 19)

**L'aggravation des peines constatée depuis 1984 continue de progresser en 1991 :** plus d'une condamnation sur deux est un emprisonnement (une sur trois en 1984) accompagné dans 80 % des cas par un sursis total.

Parallèlement à cela, les amendes sont deux fois moins souvent prononcées comme peine principale tandis que le recours aux peines de substitution s'avère de plus en plus fréquent, ces dernières représentent désormais près de 25 % des peines prononcées.

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

| 1991 | Nombre | % |
|---|---|---|
| **DÉLITS** | **3 276** | **100,0** |
| **Circulation routière** | **1 877** | **57,3** |
| dont conduite en état alcoolique | 1 526 | 46,6 |
| refus d'obtempérer | 92 | 2,8 |
| refus vérification état alcoolique | 40 | 1,2 |
| conduite malgré suspension de permis | 183 | 5,6 |
| **Ordre administratif et judiciaire** | **178** | **5,4** |
| dont outrage à agent | 133 | 4,1 |
| rebellion | 15 | 0,5 |
| violences sur agent de l'autorité | 5 | 0,2 |
| **Commerce et transports d'armes** | **7** | **0,2** |
| **Homicides et blessures involontaires par conducteur** | **413** | **12,6** |
| **Coups et violences volontaires** | **43** | **1,3** |
| **Vols et recels** | **560** | **17,1** |
| **Destruction et dégradations** | **43** | **1,3** |
| **Non assistance à personne en danger** | **43** | **1,3** |
| **Faux et usage de faux** | **33** | **1,0** |
| **Autres** | **79** | **2,4** |
| **CONTRAVENTIONS DE 5e CLASSE** | **2 561** | **100,0** |
| **Circulation routière** | **1 661** | **64,9** |
| dont défaut d'assurance | 1 136 | 44,4 |
| conduite de véhicule sans permis | 525 | 20,5 |
| **Blessures involontaires, conduite de véhicule** | **859** | **33,5** |
| **Coups et blessures volontaires** | **35** | **1,4** |
| **Autres** | **6** | **0,2** |

### *Les peines d'emprisonnement*

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

### Les amendes

De moins en moins utilisées comme sanction principale, les amendes viennent s'ajouter aux peines d'emprisonnement (69 % sont accompagnées d'une amende) et aux peines de substitution (pour 30 % d'entre elles).

### Les mesures

Les mesures de substitution prennent une place de plus en plus importante puisqu'elles passent de 20 % des peines prononcées à titre principal en 1990 (suspension et suppression de permis de conduire) à 25 % en 1991.
En 1991, 5 717 mesures de sûreté ont été prononcées à titre complémentaire (pour l'essentiel des suspensions de permis de conduire) : 70 % accompagnent une peine d'emprisonnement, 30 % une peine d'amende.

***Tableau 18 – Délits de fuite : structure des peines principales***

| 1991 | Ensemble | Dispense de peine | Emprisonnement | | Amende | Peine de substitution |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nombre | dont sursis total | | |
| **Ensemble** | 9 651 | 95 | 4 923 | 3 981 | 2 257 | 2 376 |
| **%** | *100* | *1,0* | *51,0* | *41,2* | *23,4* | *24,6* |
| **Infraction unique** | 6 817 | 88 | 2 868 | 2 505 | 2 013 | 1 848 |
| **%** | *100* | *1,3* | *42,1* | *36,7* | *29,5* | *27,1* |
| **Infractions multiples** | 2 834 | 7 | 2 055 | 1 476 | 244 | 528 |
| **%** | *100* | *0,2* | *72,5* | *52,1* | *8,6* | *18,6* |

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

| 1991 | Peines principales | Peines associées | | | Dont suspension de permis |
|---|---|---|---|---|---|
| | | nombre | dont | | |
| | | | amendes | mesures | |
| **Ensemble** | **9 651** | **9 988** | **4 257** | **5 717** | **5 018** |
| **Dispense de peine** | **95** | **5** | **5** | | |
| **Emprisonnement** | **4 923** | **7 416** | **3 376** | **4 034** | **3 468** |
| Ferme | 885 | 1 102 | 509 | 590 | 317 |
| Sursis partiel | 57 | 91 | 34 | 56 | 10 |
| simple | 29 | 49 | 18 | 31 | 7 |
| probatoire | 28 | 42 | 16 | 25 | 3 |
| Sursis total | 3 981 | 6 223 | 2 833 | 3 388 | 3 141 |
| simple | 3 791 | 5 990 | 2 720 | 3 268 | 3 052 |
| probatoire | 118 | 156 | 70 | 86 | 68 |
| TIG | 72 | 77 | 43 | 34 | 21 |
| **Amende** | **2 257** | **1 750** | **207** | **1 540** | **1 499** |
| **Peine de substitution** | **2 323** | **815** | **667** | **143** | **51** |
| **Mesure éducative** | **53** | **2** | **2** | **2** | |

# 3
# LA TYPOLOGIE DES ACCIDENTS CORPORELS

# ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

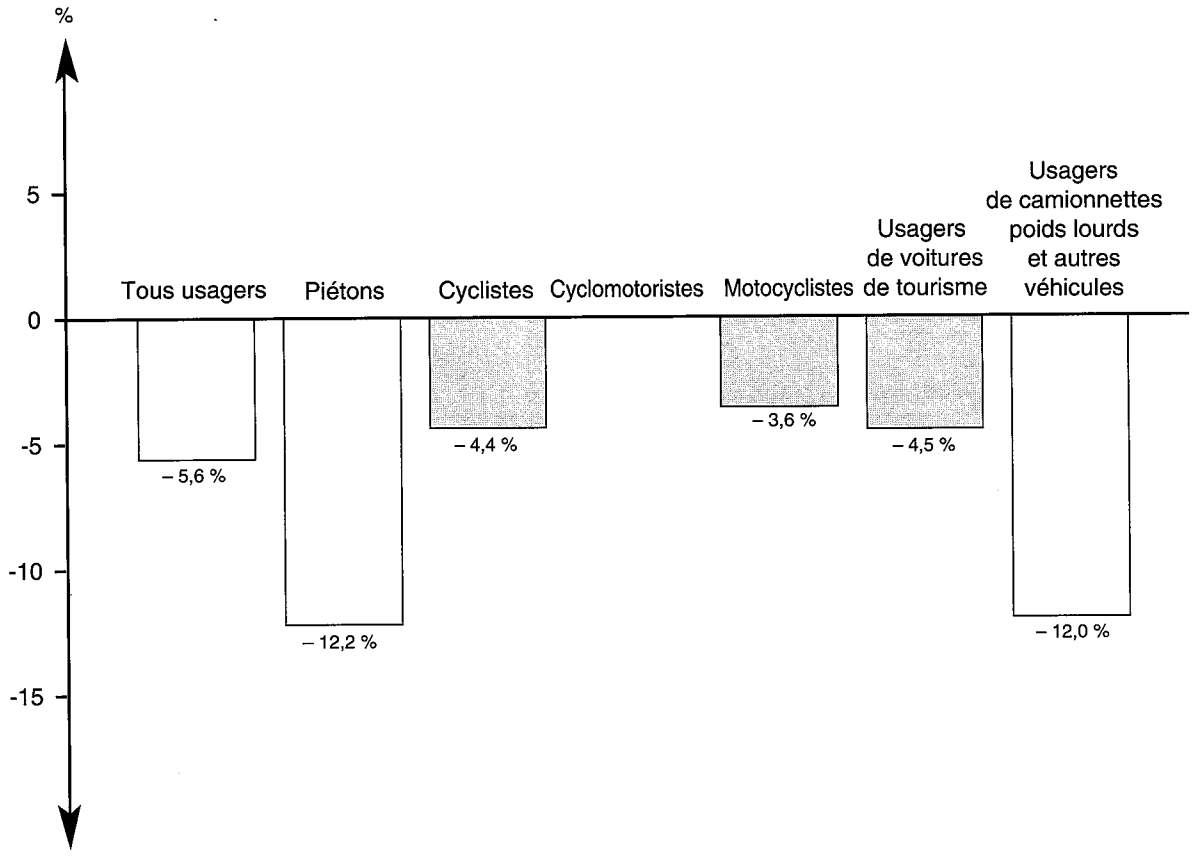
| | | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS | GRAVITÉ (tués/100 victimes) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Piétons** | Année 1992 | 1 165 | 6 188 | 16 919 | 23 107 | 4,8 |
| | Année 1991 | 1 327 | 6 488 | 17 558 | 24 046 | 5,2 |
| | Différence | - 162 | - 300 | - 639 | - 939 | - 0,4 |
| | Évolution | - 12,2 % | - 4,6 % | - 3,6 % | - 3,9 % | - 7,7 % |
| **Cyclistes** | Année 1992 | 348 | 1 874 | 5 272 | 7 146 | 4,6 |
| | Année 1991 | 364 | 1 993 | 5 339 | 7 332 | 4,7 |
| | Différence | - 16 | - 119 | - 67 | - 186 | - 0,1 |
| | Évolution | - 4,4 % | - 6,0 % | - 1,3 % | - 2,5 % | - 2,1 % |
| **Cyclomotoristes** | Année 1992 | 504 | 5 224 | 16 353 | 21 577 | 2,3 |
| | Année 1991 | 504 | 5 367 | 17 019 | 22 386 | 2,2 |
| | Différence | * | - 143 | - 666 | - 809 | + 0,1 |
| | Évolution | * | - 2,7 % | - 3,9 % | - 3,6 % | + 4,5 % |
| **Motocyclistes** | Année 1992 | 945 | 5 343 | 14 049 | 19 392 | 4,6 |
| | Année 1991 | 980 | 5 586 | 14 829 | 20 415 | 4,6 |
| | Différence | - 35 | - 243 | - 780 | - 1 023 | * |
| | Évolution | - 3,6 % | - 4,4 % | - 5,3 % | - 5,0 % | * |
| **Usagers de voitures de tourisme** | Année 1992 | 5 725 | 24 634 | 94 004 | 118 638 | 4,6 |
| | Année 1991 | 5 992 | 25 827 | 97 341 | 123 168 | 4,6 |
| | Différence | - 267 | - 1 193 | - 3 337 | - 4 530 | * |
| | Évolution | - 4,5 % | - 4,6 % | - 3,4 % | - 3,7 % | * |
| **Usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules** | Année 1992 | 396 | 1 702 | 6 542 | 8 244 | 4,6 |
| | Année 1991 | 450 | 1 858 | 6 763 | 8 621 | 5,0 |
| | Différence | - 54 | - 156 | - 221 | - 377 | - 0,4 |
| | Évolution | - 12,0 % | - 8,4 % | - 3,3 % | - 4,4 % | - 8,0 % |
| **Ensemble** | Année 1992 | 9 083 | 44 965 | 153 139 | 198 014 | 4,4 |
| | Année 1991 | 9 617 | 47 119 | 158 849 | 205 968 | 4,5 |
| | Différence | - 534 | - 2 154 | - 5 710 | - 7 864 | - 0,1 |
| | Évolution | - 5,6 % | - 4,6 % | - 3,6 % | - 3,8 % | - 2,2 % |

En 1992, par rapport à 1991 :

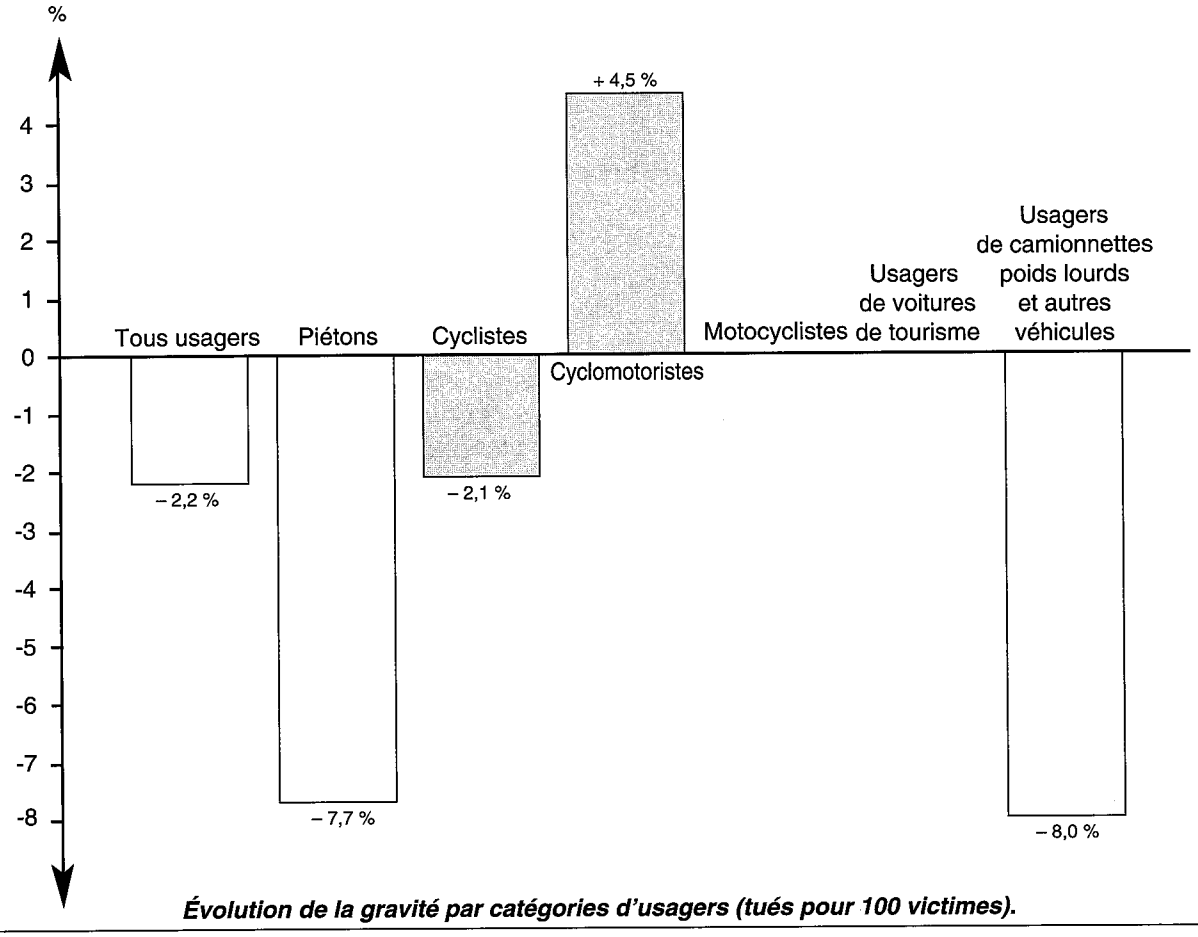
– le nombre de tués est en diminution pour toutes les catégories d'usagers sauf pour les cyclomotoristes, pour lesquels il est stable, après 20 ans de diminutions (si l'on excepte l'année 1982). La diminution est importante pour les piétons (– 12,2 %) et les usagers de camionnettes, poids-lourds et autres véhicules (– 12,0 %). Il convient de noter que les motocyclistes enregistrent la diminution la plus faible (– 3,6 %) .

– le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories, de façon assez homogène, de – 2,5 % pour les cyclistes à – 5,0 % pour les motocyclistes ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), est en diminution pour les usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules (– 8,0 %), les piétons (– 7,7 %) et les cyclistes (– 2,1 %), stable pour les motocyclistes et usagers de voitures de tourisme mais en augmentation pour les cyclomotoristes (+ 4,5 %).




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

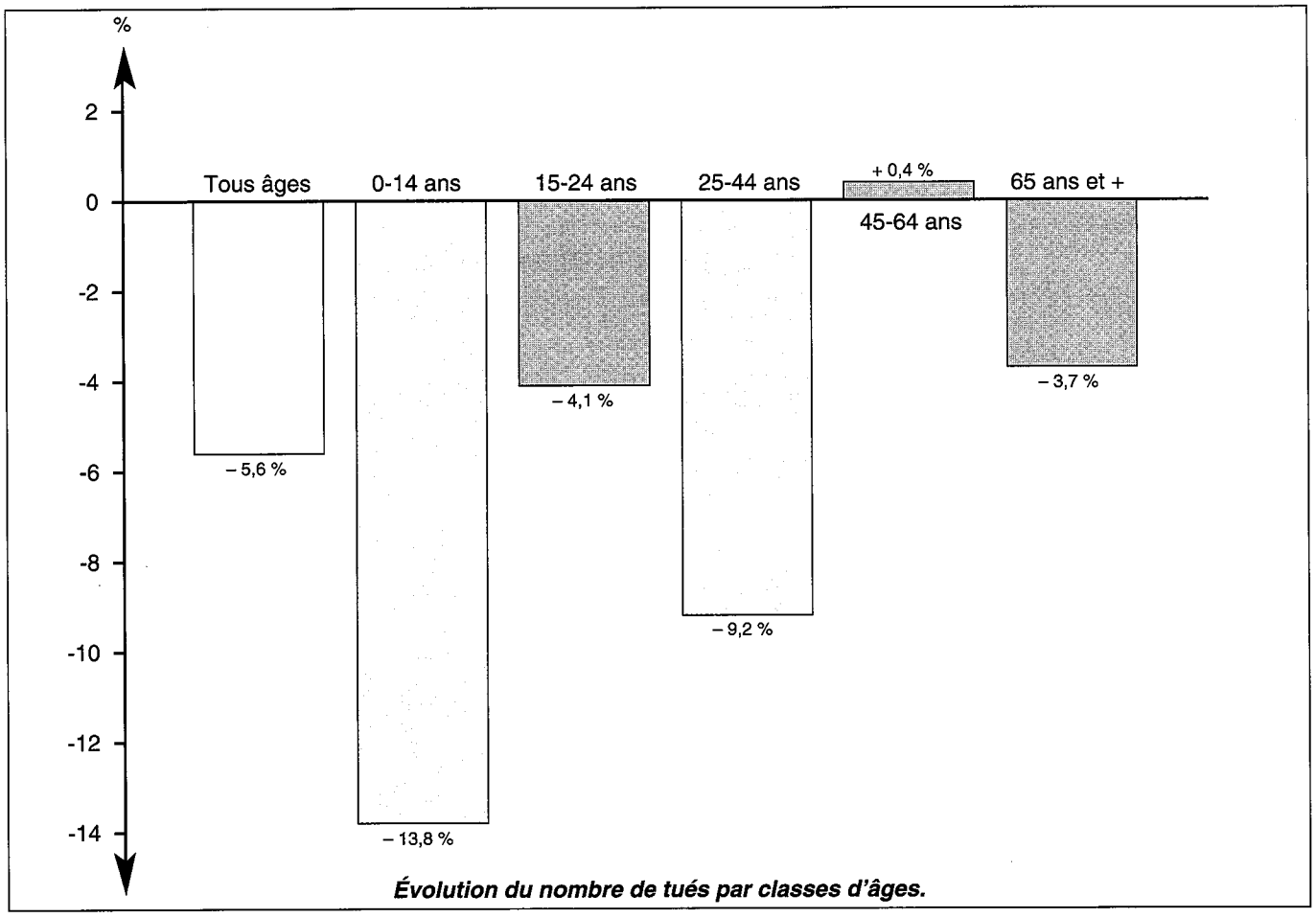



***Évolution de la gravité par catégories d'usagers (tués pour 100 victimes).***

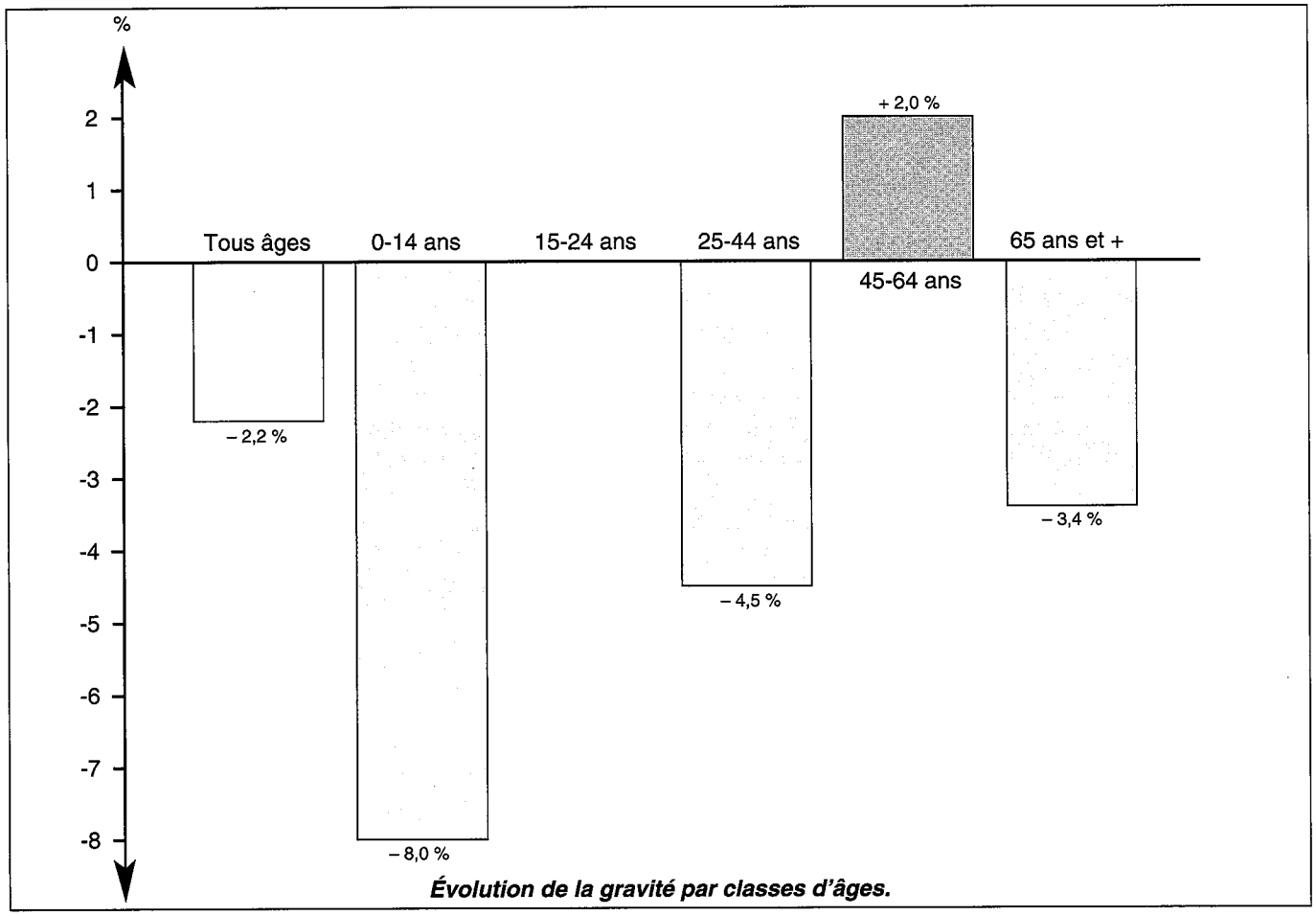
# ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGES

| | | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS | GRAVITÉ (tués/100 victimes) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **0 - 14 ans** | Année 1992 | 399 | 3 389 | 13 660 | 17 049 | 2,3 |
| | Année 1991 | 463 | 3 712 | 14 314 | 18 026 | 2,5 |
| | Différence | - 64 | - 323 | - 654 | - 977 | - 0,2 |
| | Évolution | - 13,8 % | - 8,7 % | - 4,6 % | - 5,4 % | - 8,0 % |
| **15 - 24 ans** | Année 1992 | 2 615 | 15 189 | 51 054 | 66 243 | 3,8 |
| | Année 1991 | 2 726 | 16 253 | 53 528 | 69 781 | 3,8 |
| | Différence | - 111 | - 1 064 | - 2 474 | - 3 538 | * |
| | Évolution | - 4,1 % | - 6,5 % | - 4,6 % | - 5,1 % | * |
| **25 - 44 ans** | Année 1992 | 3 030 | 15 046 | 54 594 | 69 640 | 4,2 |
| | Année 1991 | 3 337 | 15 839 | 56 358 | 72 197 | 4,4 |
| | Différence | - 307 | - 793 | - 1 764 | - 2 557 | - 0,2 |
| | Évolution | - 9,2 % | - 5,0 % | - 3,1 % | - 3,5 % | - 4,5 % |
| **45 - 64 ans** | Année 1992 | 1 626 | 6 685 | 22 676 | 29 361 | 5,2 |
| | Année 1991 | 1 620 | 6 793 | 23 442 | 30 235 | 5,1 |
| | Différence | + 6 | - 108 | - 766 | - 874 | + 0,1 |
| | Évolution | + 0,4 % | - 1,6 % | - 3,3 % | - 2,9 % | + 2,0 % |
| **65 ans et plus** | Année 1992 | 1 374 | 4 429 | 10 335 | 14 764 | 8,5 |
| | Année 1991 | 1 427 | 4 320 | 10 400 | 14 720 | 8,8 |
| | Différence | - 53 | + 109 | - 65 | + 44 | - 0,3 |
| | Évolution | - 3,7 % | + 2,5 % | - 0,6 % | + 0,3 % | - 3,4 % |
| **Âges indéterminés** | Année 1992 | 39 | 227 | 820 | 1 047 | 3,6 |
| | Année 1991 | 44 | 202 | 807 | 1 009 | 4,2 |
| | Différence | - 5 | + 25 | + 13 | + 38 | - 0,6 |
| | Évolution | - 11,4 % | + 12,4 % | + 1,6 % | + 3,8 % | - 14,3 % |
| **Ensemble** | Année 1992 | 9 083 | 44 965 | 153 139 | 198 104 | 4,4 |
| | Année 1991 | 9 617 | 47 119 | 158 849 | 205 968 | 4,5 |
| | Différence | - 534 | - 2 154 | - 5710 | - 7 864 | - 0,1 |
| | Évolution | - 5,6 % | - 4,6 % | - 3,6 % | - 3,8 % | - 2,2 % |

En 1992, par rapport à 1991,
– le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âges sauf pour les 45-64 ans pour lesquels il augmente légèrement (+ 0,4 %). La diminution la plus faible (– 3,7 %) a été enregistrée par les 65 ans et plus et la plus forte (– 13,8 %) par les moins de 15 ans,
– le nombre de blessés diminue de façon assez homogène pour toutes les classes d'âges de – 2,9 % pour les 45-64 ans à – 5,4 % pour les moins de 15 ans mais augmente légèrement (+ 0,3 %) pour les 65 ans et plus,
– la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) est généralement en diminution mais reste stable pour les 15-24 ans et augmente (+ 2,0 %) pour les 45-64 ans.



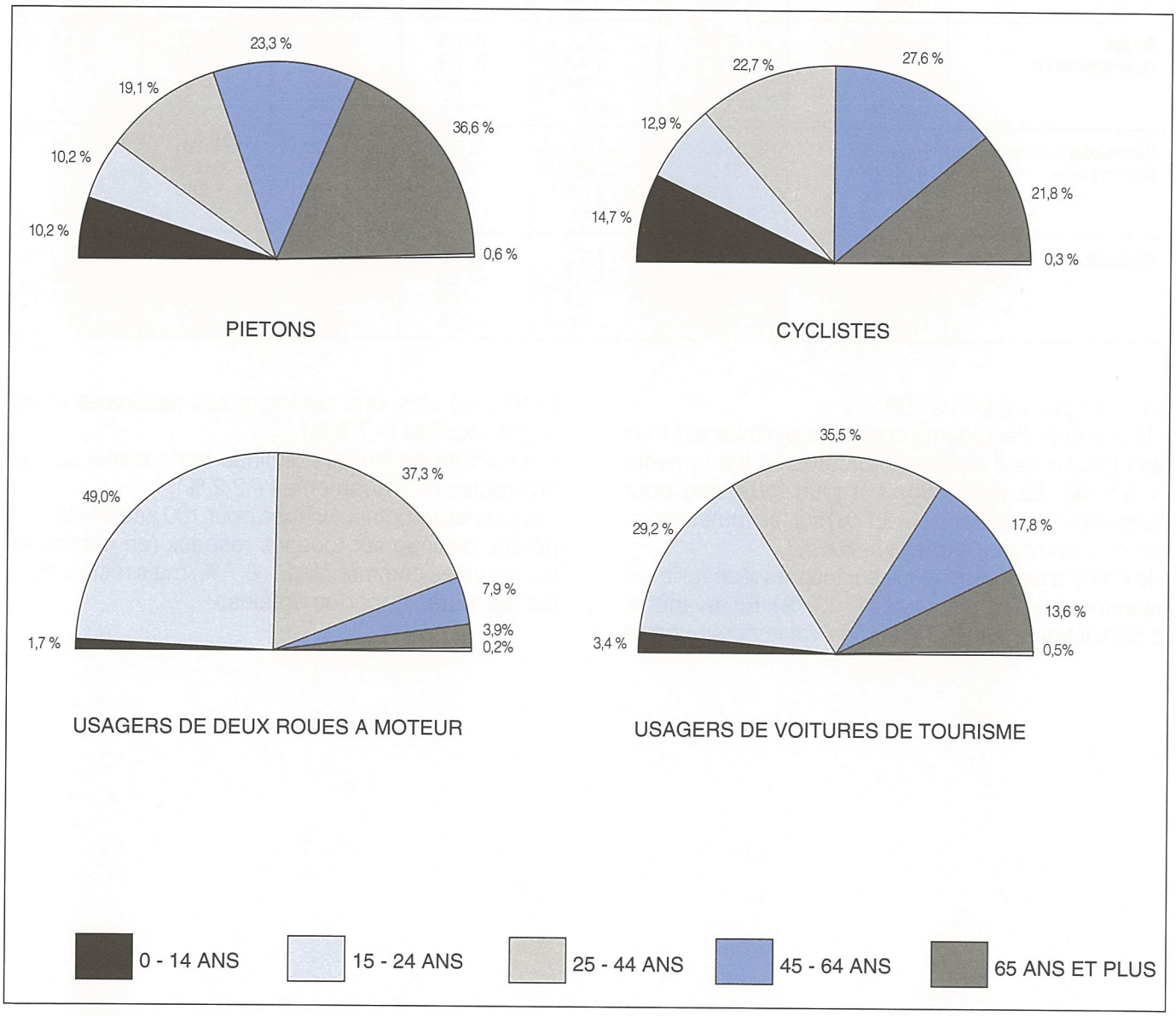

***Évolution du nombre de tués par classes d'âges.***




***Évolution de la gravité par classes d'âges.***

# RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGES ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1992

| CLASSES D'ÂGES | PIÉTONS | | CYCLISTES | | USAGERS DE "DEUX ROUES À MOTEUR" | | USAGERS DE VOITURES DE TOURISME | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tués | % | Tués | % | Tués | % | Tués | % |
| 0 - 14 ans | 119 | 10,2 | 51 | 14,7 | 25 | 1,7 | 196 | 3,4 |
| 15 - 24 ans | 119 | 10,2 | 45 | 12,9 | 708 | 49,0 | 1 670 | 29,2 |
| 25 - 44 ans | 222 | 19,1 | 79 | 22,7 | 541 | 37,3 | 2 034 | 35,5 |
| 45 - 64 ans | 271 | 23,3 | 96 | 27,6 | 115 | 7,9 | 1 017 | 17,8 |
| 65 ans et + | 427 | 36,6 | 76 | 21,8 | 57 | 3,9 | 781 | 13,6 |
| Âges indéterminés | 7 | 0,6 | 1 | 0,3 | 3 | 0,2 | 27 | 0,5 |
| Ensemble | 1 165 | 100,0 | 348 | 100,0 | 1 449 | 100,0 | 5 725 | 100,0 |



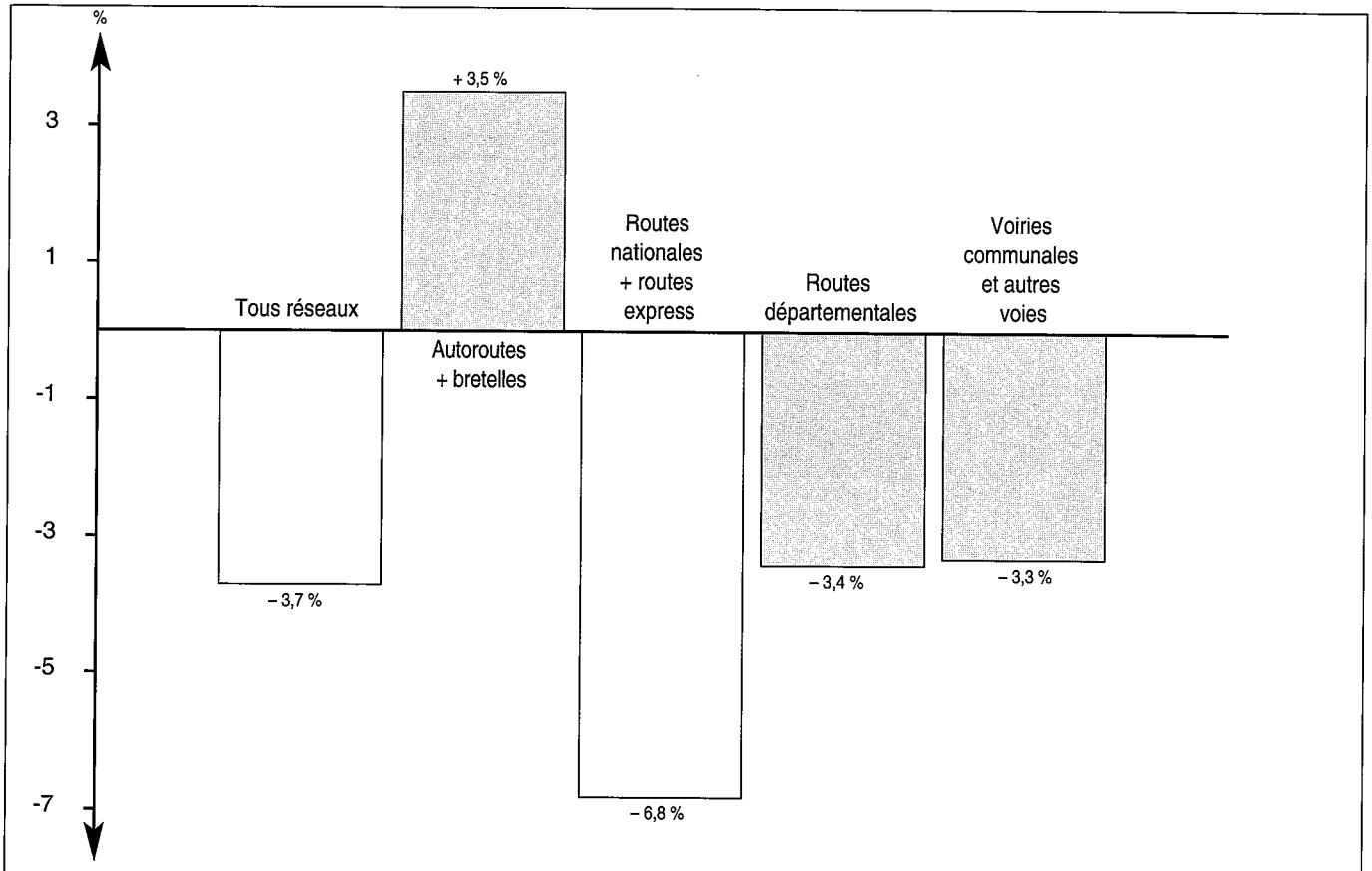

La répartition du nombre de tués par classes d'âges et catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (36,6 %). On retrouve cette forte représentativité pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de "deux-roues à moteur" tués (49,0 %) et des 25-44 ans dans celui des usagers de voitures de tourisme (35,5 %).

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

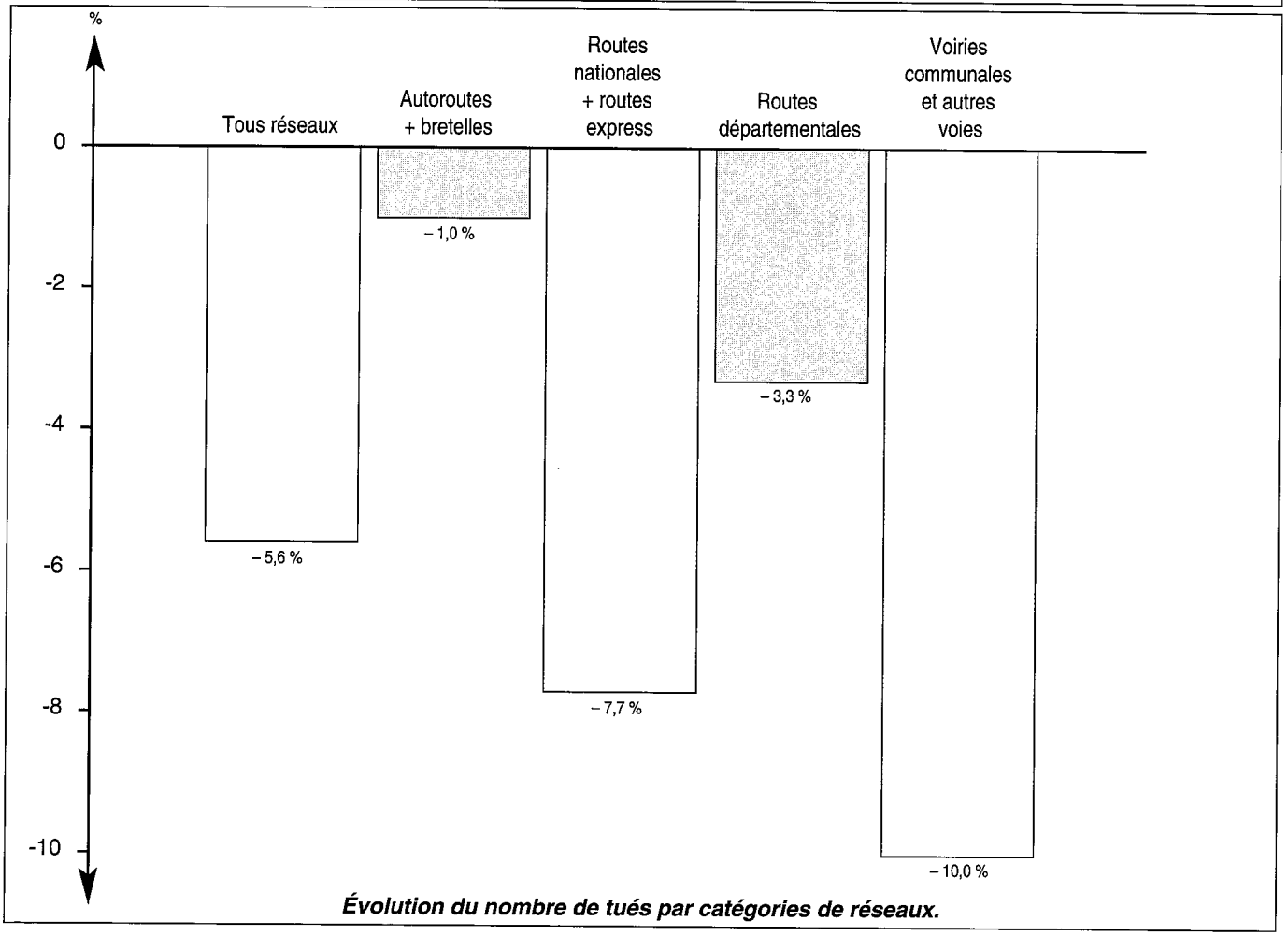
# ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

| | | ACCIDENTS CORPORELS | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS | GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Autoroutes et bretelles** | Année 1992 | 6 478 | 590 | 1 889 | 8 211 | 10 100 | 9,1 |
| | Année 1991 | 6 259 | 596 | 2 014 | 7 871 | 9 885 | 9,5 |
| | Différence | + 219 | - 6 | - 125 | + 340 | + 215 | - 0,4 |
| | Évolution | + 3,5 % | - 1,0 % | - 6,2 % | + 4,3 % | + 2,2 % | - 4,2 % |
| **Routes nationales et routes express** | Année 1992 | 25 947 | 2 700 | 10 192 | 28 992 | 39 184 | 10,4 |
| | Année 1991 | 27 841 | 2 924 | 10 912 | 31 001 | 41 913 | 10,5 |
| | Différence | - 1 894 | - 224 | - 720 | - 2009 | - 2 729 | - 0,1 |
| | Évolution | - 6,8 % | - 7,7 % | - 6,6 % | - 6,5 % | - 6,5 % | - 1,0 % |
| **Routes départementales** | Année 1992 | 45 633 | 4 394 | 20 179 | 45 808 | 65 987 | 9,6 |
| | Année 1991 | 47 226 | 4 542 | 21 119 | 47 226 | 68 345 | 9,6 |
| | Différence | - 1 593 | - 148 | - 940 | - 1 418 | - 2 358 | * |
| | Évolution | - 3,4 % | - 3,3 % | - 4,5 % | - 3,0 % | - 3,5 % | * |
| **Voiries communales et autres voies** | Année 1992 | 65 304 | 1 399 | 12 705 | 70 128 | 82 833 | 2,1 |
| | Année 1991 | 67 564 | 1 555 | 13 074 | 72 751 | 85 825 | 2,3 |
| | Différence | - 2 260 | - 156 | - 369 | - 2 623 | - 2992 | - 0,2 |
| | Évolution | - 3,3 % | - 10,0 % | - 2,8 % | - 3,6 % | - 3,5 % | - 8,7 % |
| **Ensemble** | Année 1992 | 143 362 | 9 083 | 44 965 | 153 139 | 198 104 | 6,3 |
| | Année 1991 | 148 890 | 9 617 | 47 119 | 158 849 | 205 968 | 6,5 |
| | Différence | - 5 528 | - 534 | - 2154 | - 5 710 | - 7 864 | - 0,2 |
| | Évolution | - 3,7 % | - 5,6 % | - 4,6 % | - 3,6 % | - 3,8 % | - 3,1 % |

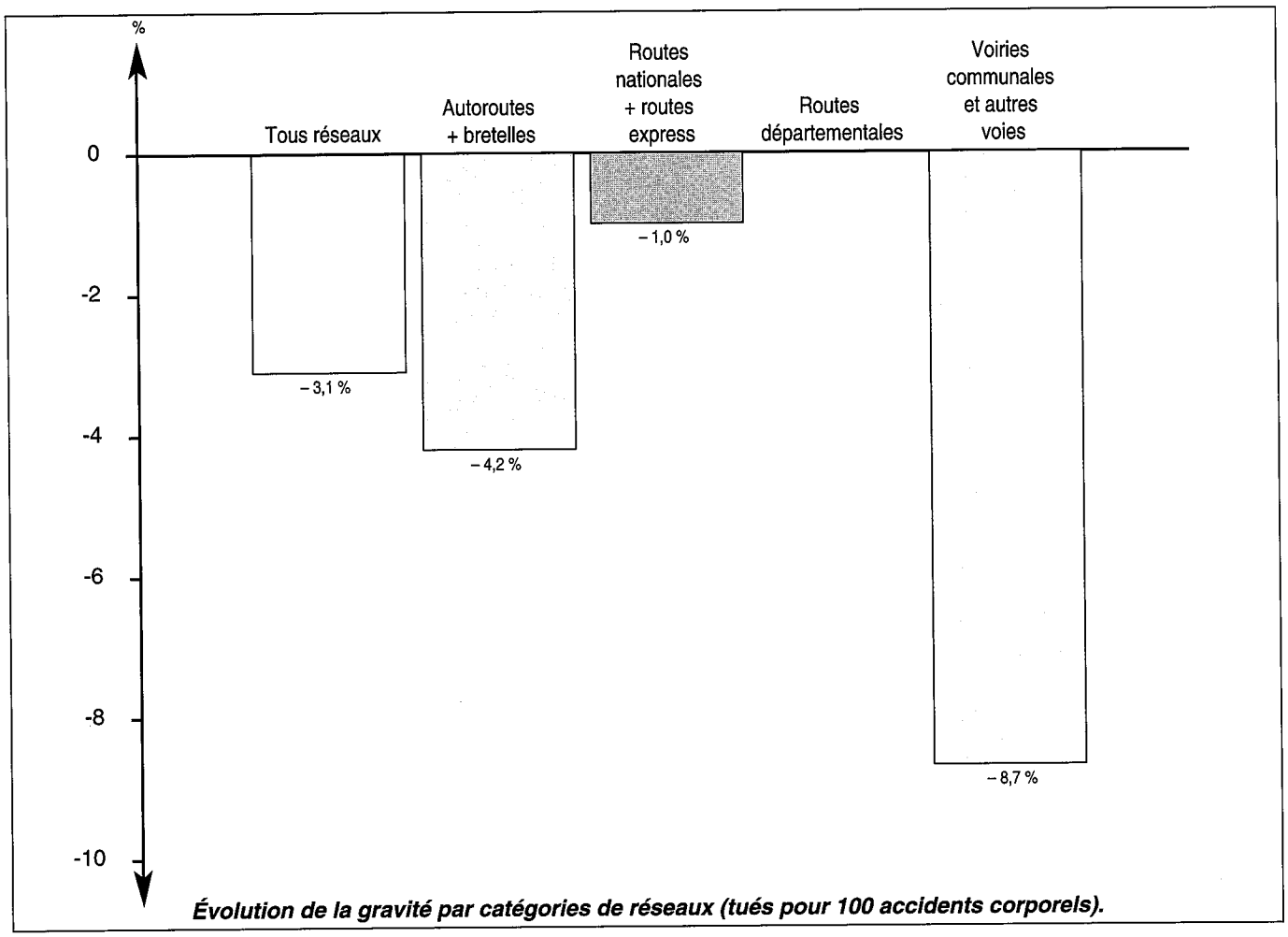
En 1992, par rapport à 1991 :
- le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes où il augmente (+ 3,5 %). La diminution est plus forte que pour l'ensemble des réseaux (- 3,7 %) sur les routes nationales et les routes express (- 6,8 %),
- le nombre de tués diminue sur tous les réseaux mais faiblement sur les autoroutes (- 1,0 %). En revanche, la diminution est franche sur les voies communales (- 10,0 %) ainsi que sur les routes nationales et les routes express (- 7,7 %),
- le nombre de blessés diminue partout sauf sur les autoroutes où il augmente (+ 2,2 %),
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue sur tous les réseaux (en particulier sur les voies communales, - 8,7 %) mais reste stable sur les routes départementales.




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




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




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

# 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 1992 | 100 358 | 3 089 | 23 094 | 107 433 | 130 527 | 3,1 |
| | Année 1991 | 104 697 | 3 422 | 24 066 | 112 356 | 136 422 | 3,3 |
| | Différence | - 4 339 | - 333 | - 972 | - 4 923 | - 5 895 | - 0,2 |
| | Évolution | - 4,1 % | - 9,7 % | - 4,0 % | - 4,4 % | - 4,3 % | - 6,1 % |
| **Rase campagne (2)** | Année 1992 | 43 004 | 5 994 | 21 871 | 45 706 | 67 577 | 13,9 |
| | Année 1991 | 44 193 | 6 195 | 23 053 | 46 493 | 69 546 | 14,0 |
| | Différence | - 1 189 | - 201 | - 1 182 | - 787 | - 1 969 | - 0,1 |
| | Évolution | - 2,7 % | - 3,2 % | - 5,1 % | - 1,7 % | - 2,8 % | - 0,7 % |
| **Ensemble** | Année 1992 | 143 362 | 9 083 | 44 965 | 153 139 | 198 104 | 6,3 |
| | Année 1991 | 148 890 | 9 617 | 47 119 | 158 849 | 205 968 | 6,5 |
| | Différence | - 5 528 | - 534 | - 2 154 | - 5 710 | - 7 864 | - 0,2 |
| | Évolution | - 3,7 % | - 5,6 % | - 4,6 % | - 3,6 % | - 3,8 % | - 3,1 % |

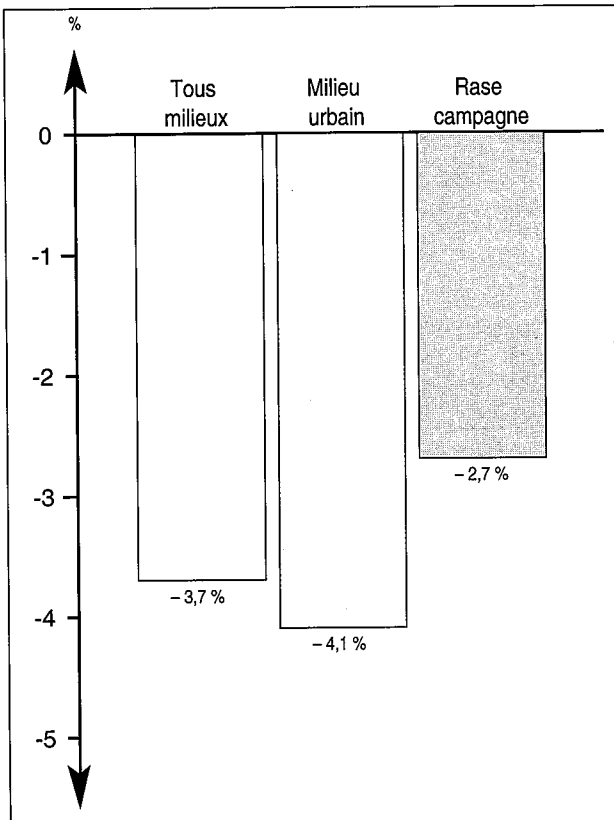
*(1) Ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens de Code de la Route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.*
*(2) Reste du réseau situé hors agglomération.*

| DÉTAIL MILIEU URBAIN | ACCIDENTS CORPORELS | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS | GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Année 1992** | | | | | | |
| < 2 000 habitants | 8 478 | 766 | 4 056 | 7 531 | 11 587 | 9,0 |
| 2 000 à 5 000 habitants | 6 741 | 395 | 2 785 | 6 177 | 8 962 | 5,9 |
| 5 000 à 20 000 habitants | 16 107 | 652 | 4 870 | 16 416 | 21 286 | 4,0 |
| 20 000 à 50 000 habitants | 18 587 | 443 | 4 091 | 20 238 | 24 329 | 2,4 |
| 50 000 à 100 000 habitants | 14 850 | 303 | 2 896 | 16 154 | 19 050 | 2,0 |
| 100 000 à 200 000 habitants | 9 455 | 154 | 1 556 | 10 724 | 12 280 | 1,6 |
| > 200 000 habitants | 26 140 | 376 | 2 840 | 30 193 | 33 033 | 1,4 |
| Rappel milieu urbain | 100 358 | 3 089 | 23 094 | 107 433 | 130 527 | 3,1 |
| **Année 1991** | | | | | | |
| < 2 000 habitants | 8 946 | 773 | 4275 | 7 936 | 12 211 | 8,6 |
| 2 000 à 5 000 habitants | 6 820 | 424 | 2 873 | 6 394 | 9 267 | 6,2 |
| 5 000 à 20 000 habitants | 16 762 | 757 | 5 205 | 16 964 | 22 169 | 4,5 |
| 20 000 à 50 000 habitants | 20 216 | 520 | 4 266 | 22 180 | 26 446 | 2,6 |
| 50 000 à 100 000 habitants | 15 141 | 330 | 2 871 | 16 659 | 19 530 | 2,2 |
| 100 000 à 200 000 habitants | 9 632 | 206 | 1 495 | 10 997 | 12 492 | 2,1 |
| > 200 000 habitants | 27 180 | 412 | 3 081 | 31 226 | 34 307 | 1,5 |
| Rappel milieu urbain | 104 697 | 3 422 | 24 066 | 112 356 | 136 422 | 3,3 |
| **Évolution 92/91** | | | | | | |
| < 2 000 habitants | - 5,2 % | - 0,9 % | - 5,1 % | - 5,1 % | - 5,1 % | + 4,7 % |
| 2 000 à 5 000 habitants | - 1,2 % | - 6,8 % | - 3,1 % | - 3,4 % | - 3,3 % | - 4,8 % |
| 5 000 à 20 000 habitants | - 3,9 % | - 13,9 % | - 6,4 % | - 3,2 % | - 4,0 % | - 11,1 % |
| 20 000 à 50 000 habitants | - 8,1 % | - 14,8 % | - 4,1 % | - 8,8 % | - 8,0 % | - 7,7 % |
| 50 000 à 100 000 habitants | - 1,9 % | - 8,2 % | + 0,9 % | - 3,0 % | - 2,5 % | - 9,1 % |
| 100 000 à 200 000 habitants | - 1,8 % | - 25,2 % | + 4,1 % | - 2,5 % | - 1,7 % | - 23,8 % |
| > 200 000 habitants | - 3,8 % | - 8,7 % | - 7,8 % | - 3,3 % | - 3,7 % | - 6,7 % |
| Rappel milieu urbain | - 4,1 % | - 9,7 % | - 4,0 % | - 4,4 % | - 4,3 % | - 6,1 % |

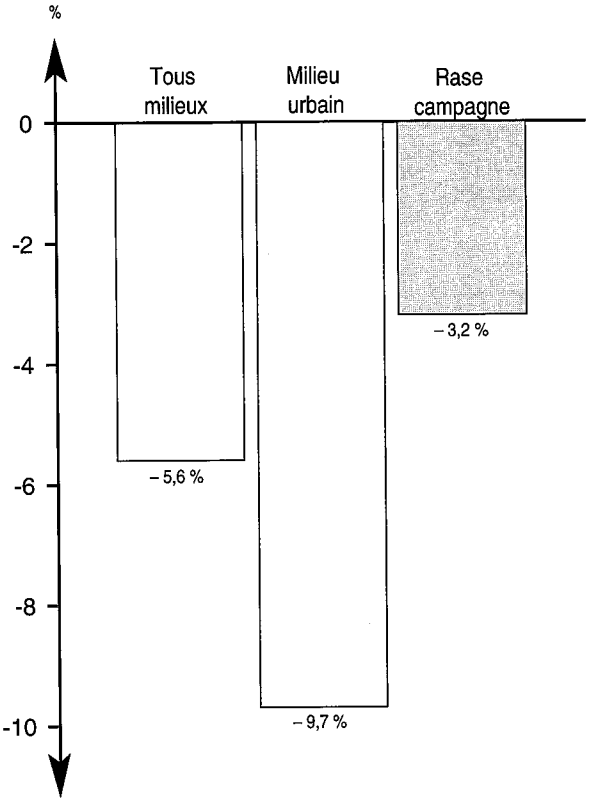
En 1992, par rapport à 1991 :
- les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent de façon homogène en milieu urbain et en rase campagne mais les diminutions sont toutefois plus fortes en milieu urbain,
- le nombre de tués diminue de façon beaucoup plus marquée en milieu urbain (- 9,7 %) qu'en rase campagne (- 3,2 %),

– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, quasi stable en rase campagne (– 0,7 %), diminue fortement en milieu urbain (– 6,1 %).
Par tailles d'agglomérations, seules les villes de 20 000 à 50 000 habitants enregistrent une diminution de tous les indicateurs d'insécurité supérieure à celle constatée pour l'ensemble du milieu urbain.

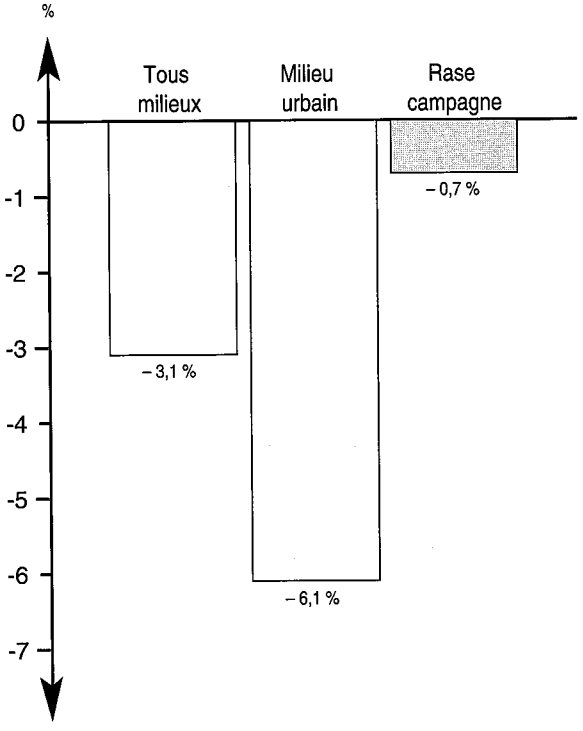
Certaines agglomérations présentent également des bilans plus favorables : c'est le cas des villes de moins de 2 000 habitants pour le nombre d'accidents corporels, des villes de 5 000 à 20 000 habitants et de 100 000 à 200 000 habitants pour le nombre de tués et de celles de moins de 2 000 habitants pour le nombre de blessés.




***Évolution du nombre des accidents corporels selon le milieu.***



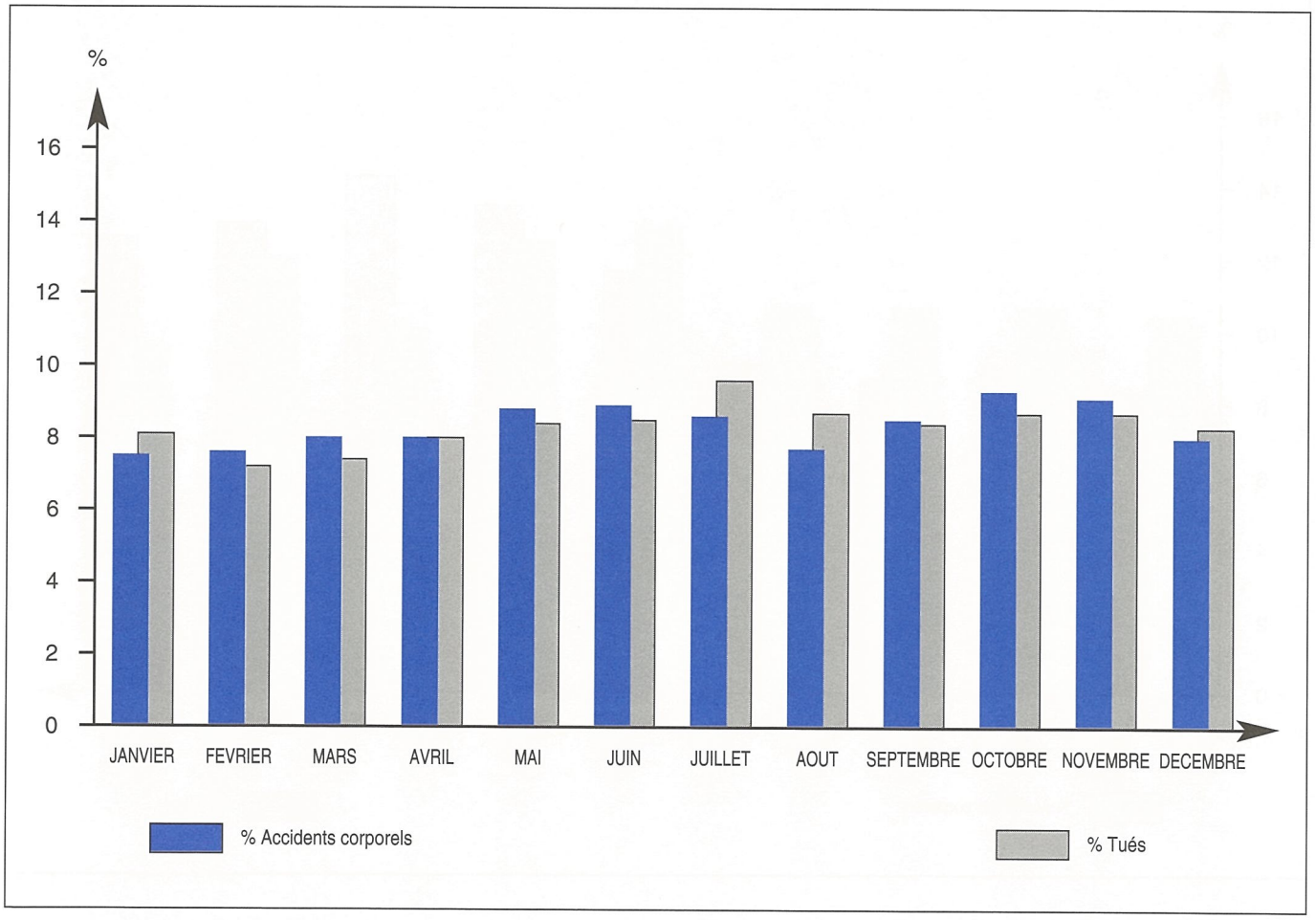

***Évolution du nombre des tués selon le milieu.***




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

# RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE MOIS EN 1992

| MOIS | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | Nombre | % |
| Janvier | 10 791 | 7,5 | 732 | 8,1 |
| Février | 10 907 | 7,6 | 650 | 7,2 |
| Mars | 11 471 | 8,0 | 671 | 7,4 |
| Avril | 11 539 | 8,0 | 729 | 8,0 |
| Mai | 12 593 | 8,8 | 762 | 8,4 |
| Juin | 12 765 | 8,9 | 776 | 8,5 |
| Juillet | 12 271 | 8,6 | 876 | 9,6 |
| Août | 11 074 | 7,7 | 790 | 8,7 |
| Septembre | 12 129 | 8,5 | 765 | 8,4 |
| Octobre | 13 322 | 9,3 | 788 | 8,7 |
| Novembre | 12 991 | 9,1 | 791 | 8,7 |
| Décembre | 11 509 | 8,0 | 753 | 8,3 |
| Ensemble | 143 362 | 100,0 | 9 083 | 100,0 |

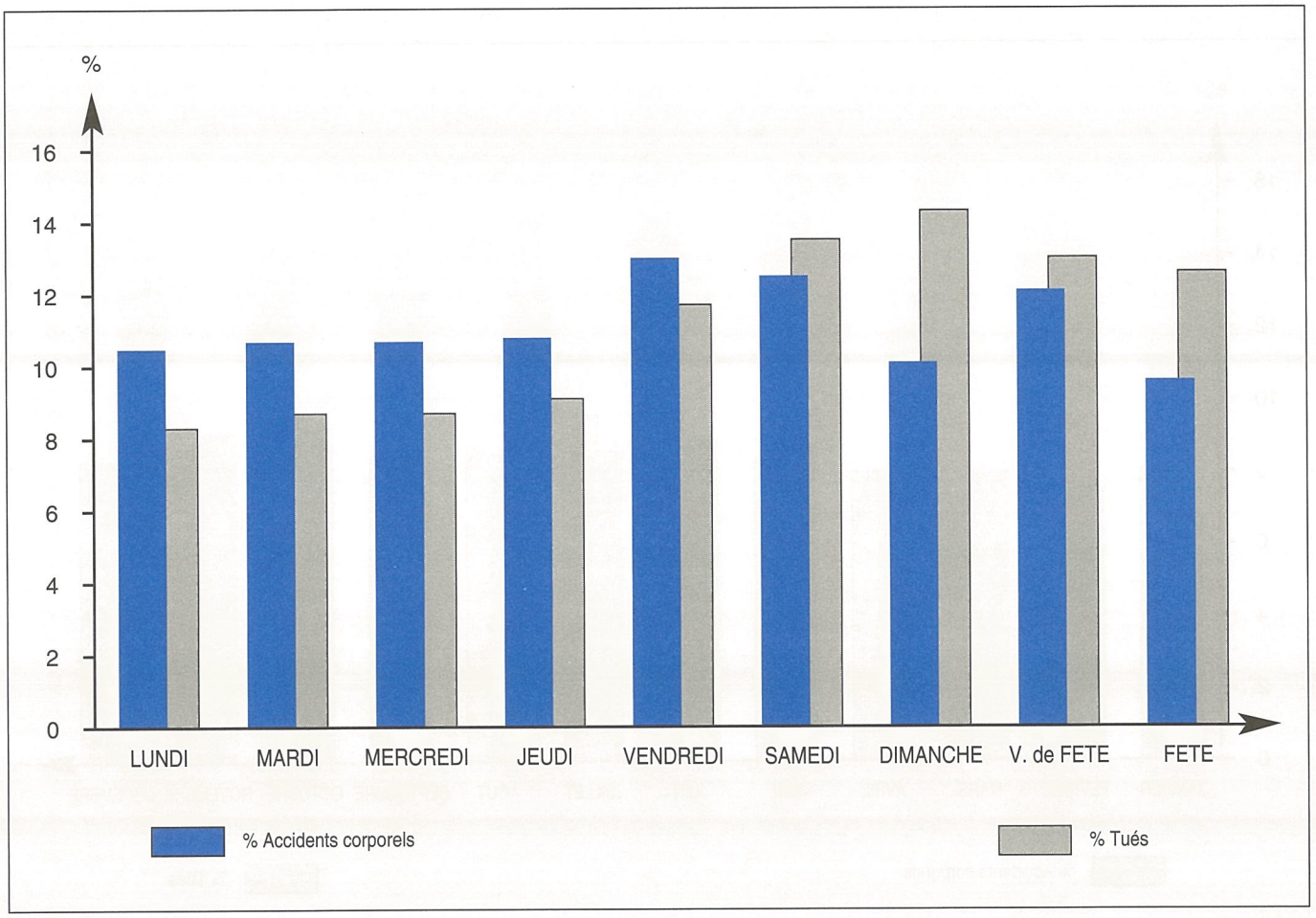



C'est en octobre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels, suivi des mois de novembre, mai, juin et juillet.

En 1992, on constate une augmentation de la gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) aux mois de juillet, août mais aussi en janvier et décembre.

# RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1992

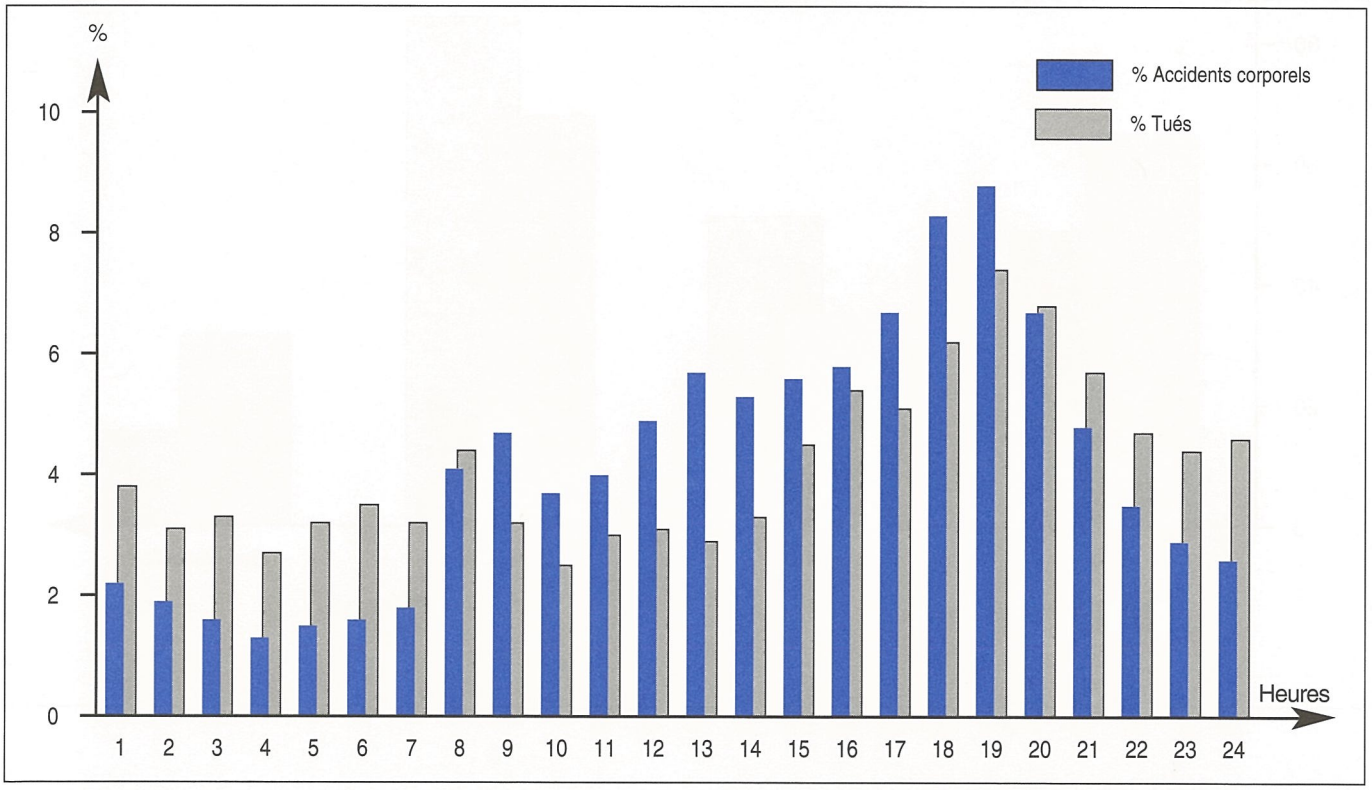
| JOURS | NOMBRE DE JOURS | ACCIDENTS CORPORELS | | | TUÉS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Nombre | Nombre moyen journalier | % | Nombre | Nombre moyen journalier | % |
| Lundi | 49 | 18 043 | 368 | 10,5 | 954 | 19 | 8,3 |
| Mardi | 50 | 18 845 | 377 | 10,7 | 984 | 20 | 8,7 |
| Mercredi | 50 | 18 796 | 376 | 10,7 | 1 004 | 20 | 8,7 |
| Jeudi | 48 | 18 289 | 381 | 10,8 | 997 | 21 | 9,1 |
| Vendredi | 48 | 21 887 | 456 | 13,0 | 1 313 | 27 | 11,7 |
| Samedi | 48 | 21 020 | 438 | 12,5 | 1 496 | 31 | 13,5 |
| Dimanche | 49 | 17 411 | 355 | 10,1 | 1 633 | 33 | 14,3 |
| Veille de fête | 11 | 4 683 | 426 | 12,1 | 326 | 30 | 13,0 |
| Fête | 13 | 4 383 | 337 | 9,6 | 376 | 29 | 12,6 |
| Indéterminé | | 5 | | | 0 | | |
| Ensemble | 366 | 143 362 | 392 | 100,0 | 9 083 | 25 | 100,0 |




Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :
– les vendredis et samedis pour les accidents corporels,
– les dimanches, samedis et vendredis pour les tués avec des coefficients multiplicateurs variant de 1,3 à 1,7 par rapport aux autres jours de la semaine ;
Les veilles de fêtes et jours de fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

# RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON L'HEURE EN 1992

| HEURE | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | Nombre | % |
| 0 – 1 heure | 3 119 | 2,2 | 343 | 3,8 |
| 1 – 2 heures | 2 719 | 1,9 | 278 | 3,1 |
| 2 – 3 heures | 2 317 | 1,6 | 297 | 3,3 |
| 3 – 4 heures | 1 819 | 1,3 | 247 | 2,7 |
| 4 – 5 heures | 2 158 | 1,5 | 292 | 3,2 |
| 5 – 6 heures | 2 281 | 1,6 | 318 | 3,5 |
| 6 – 7 heures | 2 631 | 1,8 | 287 | 3,2 |
| 7 – 8 heures | 5 909 | 4,1 | 397 | 4,4 |
| 8 – 9 heures | 6 744 | 4,7 | 295 | 3,2 |
| 9 – 10 heures | 5 237 | 3,7 | 231 | 2,5 |
| 10 – 11 heures | 5 738 | 4,0 | 269 | 3,0 |
| 11 – 12 heures | 7 031 | 4,9 | 286 | 3,1 |
| 12 – 13 heures | 8 100 | 5,7 | 265 | 2,9 |
| 13 – 14 heures | 7 580 | 5,3 | 297 | 3,3 |
| 14 – 15 heures | 8 023 | 5,6 | 412 | 4,5 |
| 15 – 16 heures | 8 333 | 5,8 | 494 | 5,4 |
| 16 – 17 heures | 9 565 | 6,7 | 463 | 5,1 |
| 17 – 18 heures | 11 861 | 8,3 | 559 | 6,2 |
| 18 – 19 heures | 12 637 | 8,8 | 675 | 7,4 |
| 19 – 20 heures | 9 591 | 6,7 | 617 | 6,8 |
| 20 – 21 heures | 6 944 | 4,8 | 516 | 5,7 |
| 21 – 22 heures | 5 058 | 3,5 | 429 | 4,7 |
| 22 – 23 heures | 4 210 | 2,9 | 399 | 4,4 |
| 23 – 24 heures | 3 754 | 2,6 | 417 | 4,6 |
| Indéterminée | 3 | 0 | 0 | 0 |
| Ensemble | 143 362 | 100,0 | 9 083 | 100,0 |



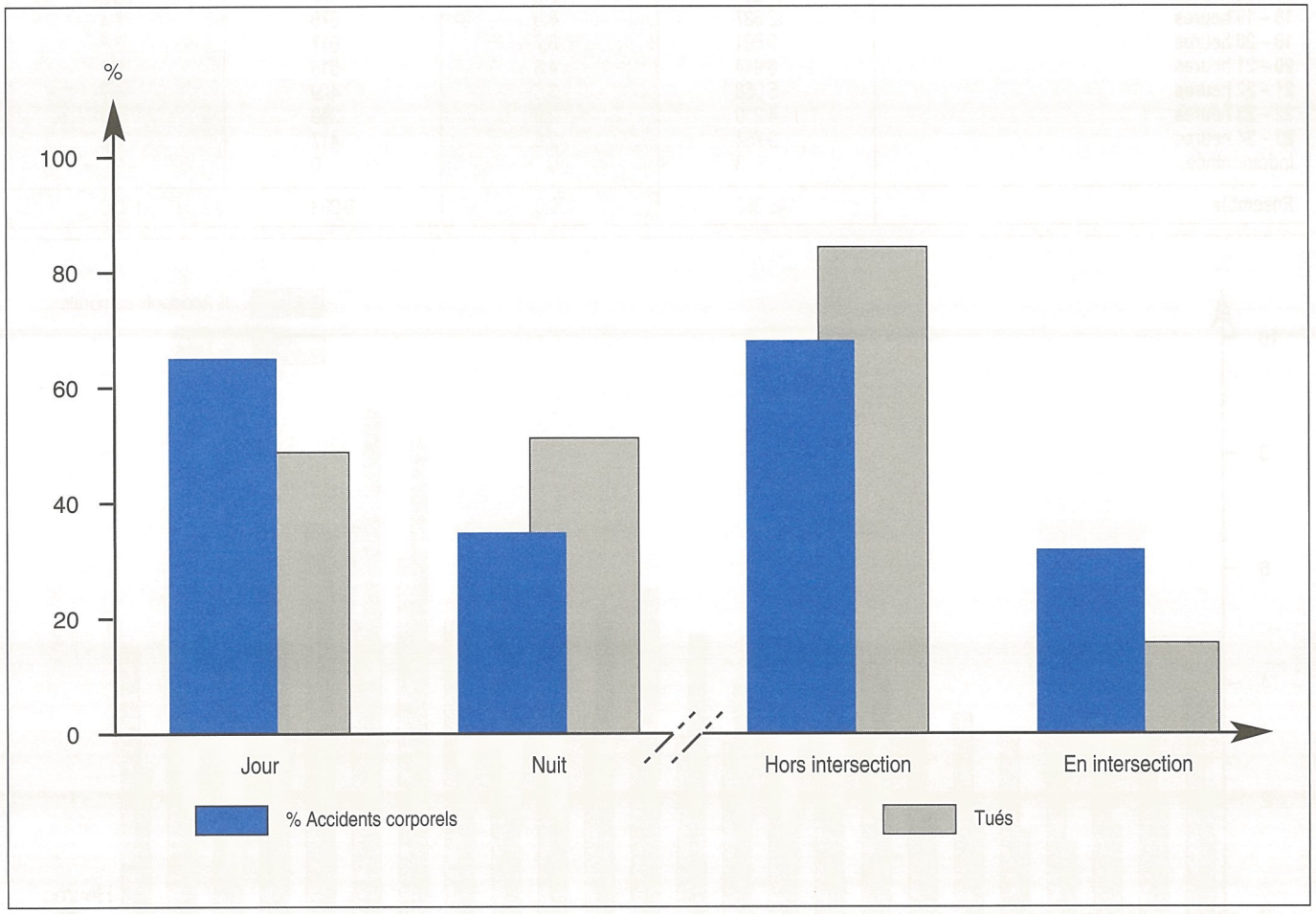

Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 70 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (30 % du total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 46 % 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 1992

| CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | Nombre | % |
| Jour | 93 358 | 65,1 | 4 435 | 48,8 |
| Nuit | 50 004 | 34,9 | 4 648 | 51,2 |
| Ensemble | 143 362 | 100,0 | 9 083 | 100,0 |

| PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | Nombre | % |
| Hors intersection | 97 676 | 68,1 | 7 653 | 84,3 |
| En intersection | 45 686 | 31,9 | 1 430 | 15,7 |
| Ensemble | 143 362 | 100,0 | 9 083 | 100,0 |

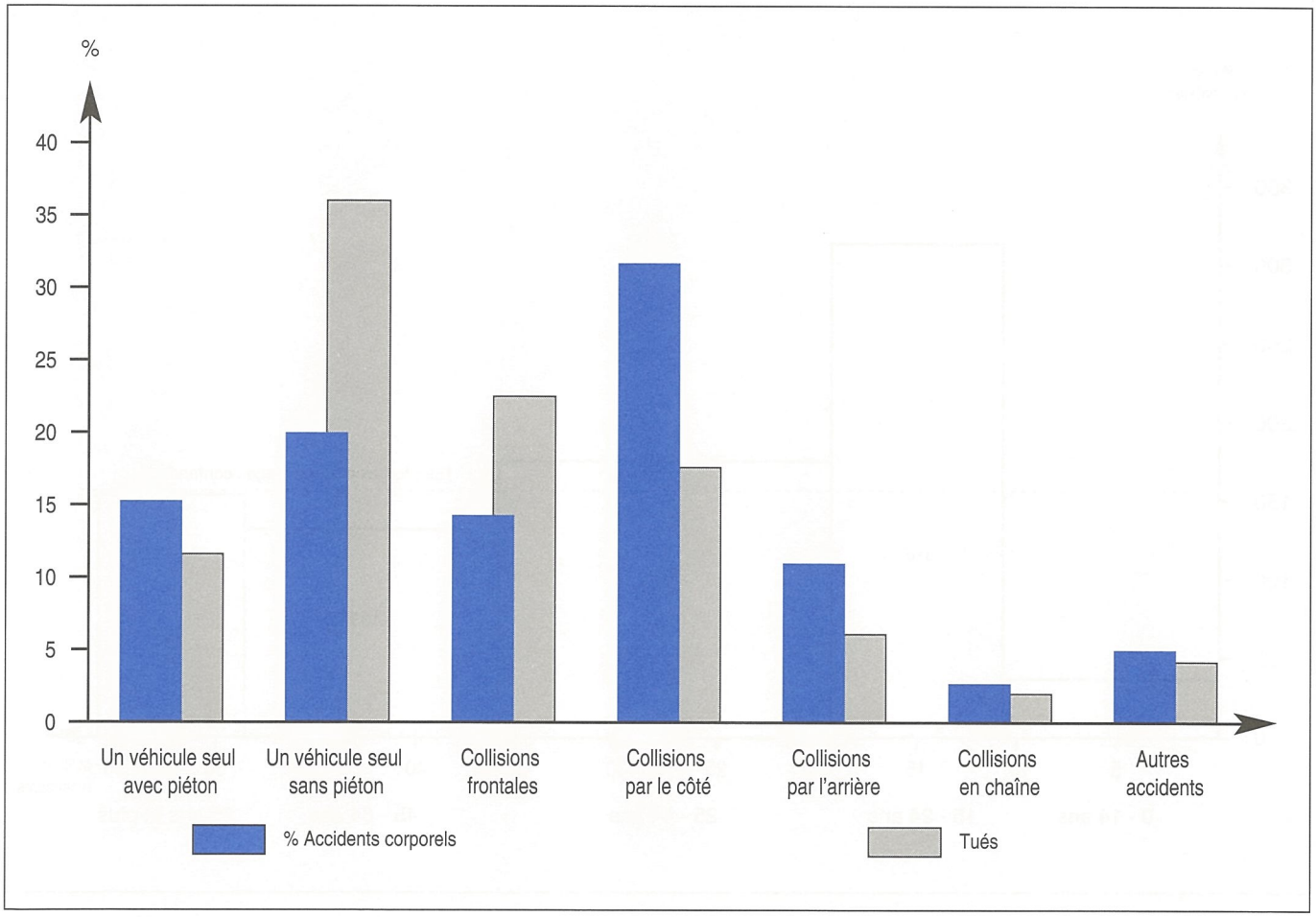



Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves.

Un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 16 % 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 1992

| TYPES D'ACCIDENTS | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre | % | Nombre | % |
| Un véhicule seul avec piéton | 21 924 | 15,3 | 1 049 | 11,6 |
| Un véhicule seul sans piéton | 28 644 | 20,0 | 3 273 | 36,0 |
| Deux véhicules et plus, collisions : | | | | |
| – frontale | 20 553 | 14,3 | 2 048 | 22,5 |
| – par le côté | 45 398 | 31,7 | 1 595 | 17,6 |
| – par l'arrière | 15 776 | 11,0 | 554 | 6,1 |
| – en chaîne | 3 842 | 2,7 | 181 | 2,0 |
| Autres accidents | 7 225 | 5,0 | 383 | 4,2 |
| Ensemble | 143 362 | 100,0 | 9 083 | 100,0 |

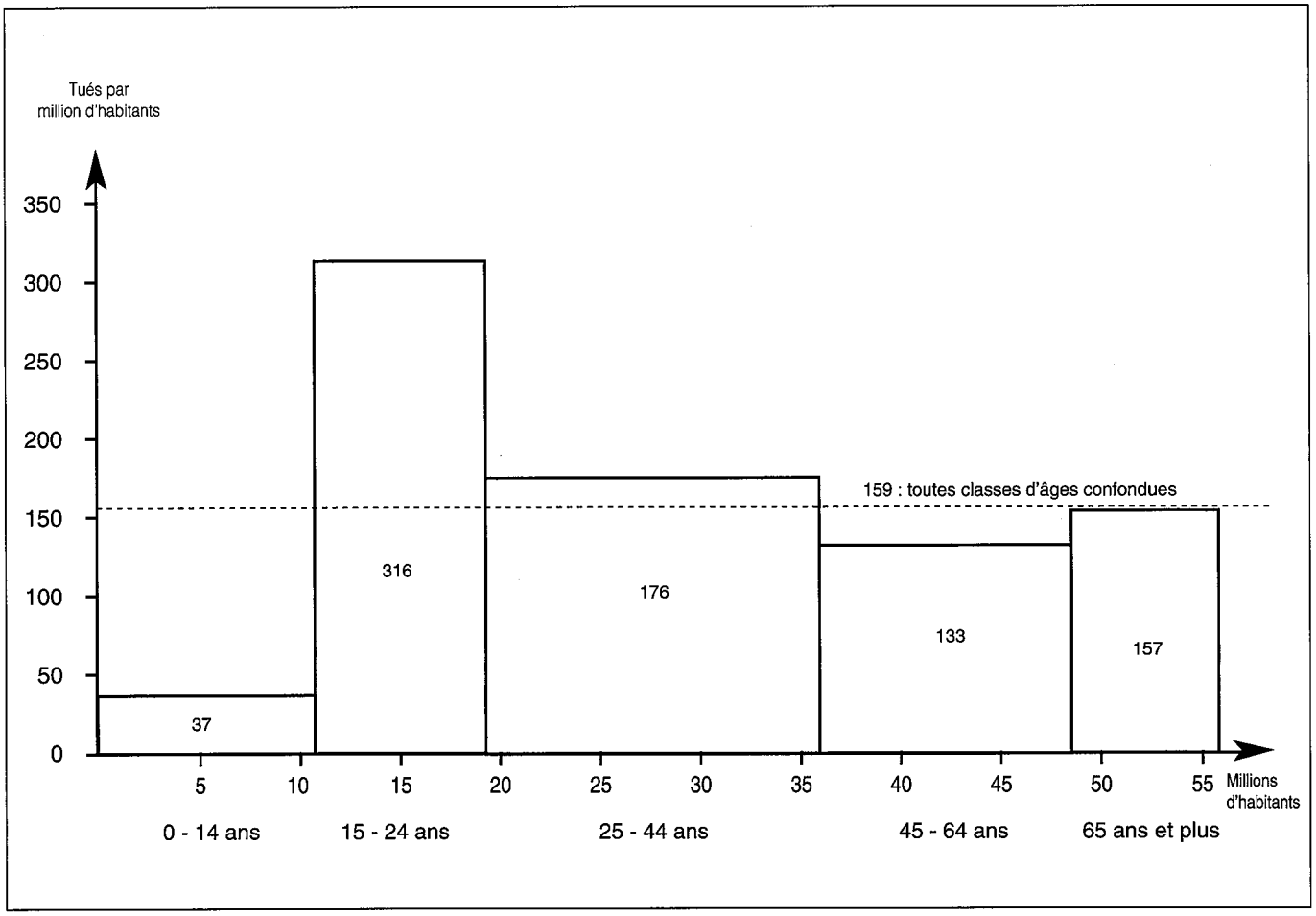



6 accidents corporels sur 10 sont la conséquence de la collision entre 2 véhicules ou plus.
2 accidents corporels sur 10 se produisent sans tiers en cause (véhicule seul).

Les accidents les plus graves sont dans l'ordre :
– les accidents sans tiers en cause qui occasionnent plus d'1 tué sur 3,
– les collisions frontales, plus d'1 tué sur 5.

# TAUX DE TUÉS SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1992

| CLASSES D'ÂGES | NOMBRE DE TUÉS | POPULATION INSEE (au 1-1-1992) | TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS |
|---|---|---|---|
| **0 - 14 ans** | 399 | 10 703 878 | 37 |
| **15 - 24 ans** | 2 615 | 8 276 594 | 316 |
| **25 - 44 ans** | 3 030 | 17 248 072 | 176 |
| **45 - 64 ans** | 1 626 | 12 219 613 | 133 |
| **65 ans et plus** | 1 374 | 8 758 049 | 157 |
| **Âges indéterminés** | 39 | - | - |
| **Ensemble** | 9 083 | 57 206 206 | 159 |

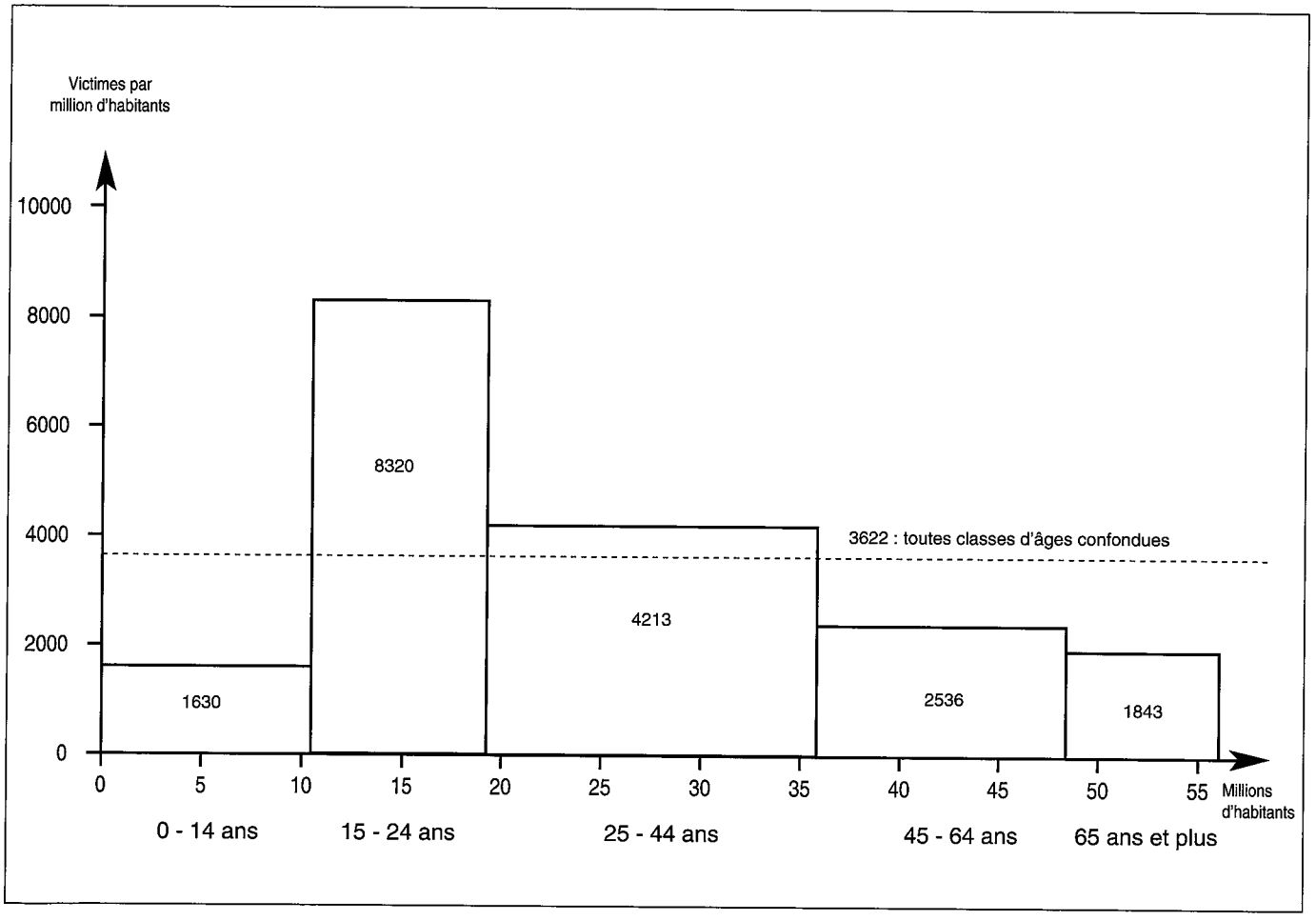



Par classes d'âges, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque deux fois plus fort que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur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

# TAUX DE VICTIMES SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1992

| CLASSES D'ÂGES | NOMBRE DE VICTIMES (1) | POPULATION INSEE (au 1-1-1992) | VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS |
|---|---|---|---|
| **0 - 14 ans** | 17 448 | 10 703 878 | 1 630 |
| **15 - 24 ans** | 68 858 | 8 276 594 | 8 320 |
| **25 - 44 ans** | 72 670 | 17 248 072 | 4 213 |
| **45 - 64 ans** | 30 987 | 12 219 613 | 2 536 |
| **65 ans et plus** | 16 138 | 8 758 049 | 1 843 |
| **Âges indéterminés** | 1 086 | – | – |
| **Ensemble** | 207 187 | 57 206 206 | 3 622 |

*(1) Victimes = tués + blessés*



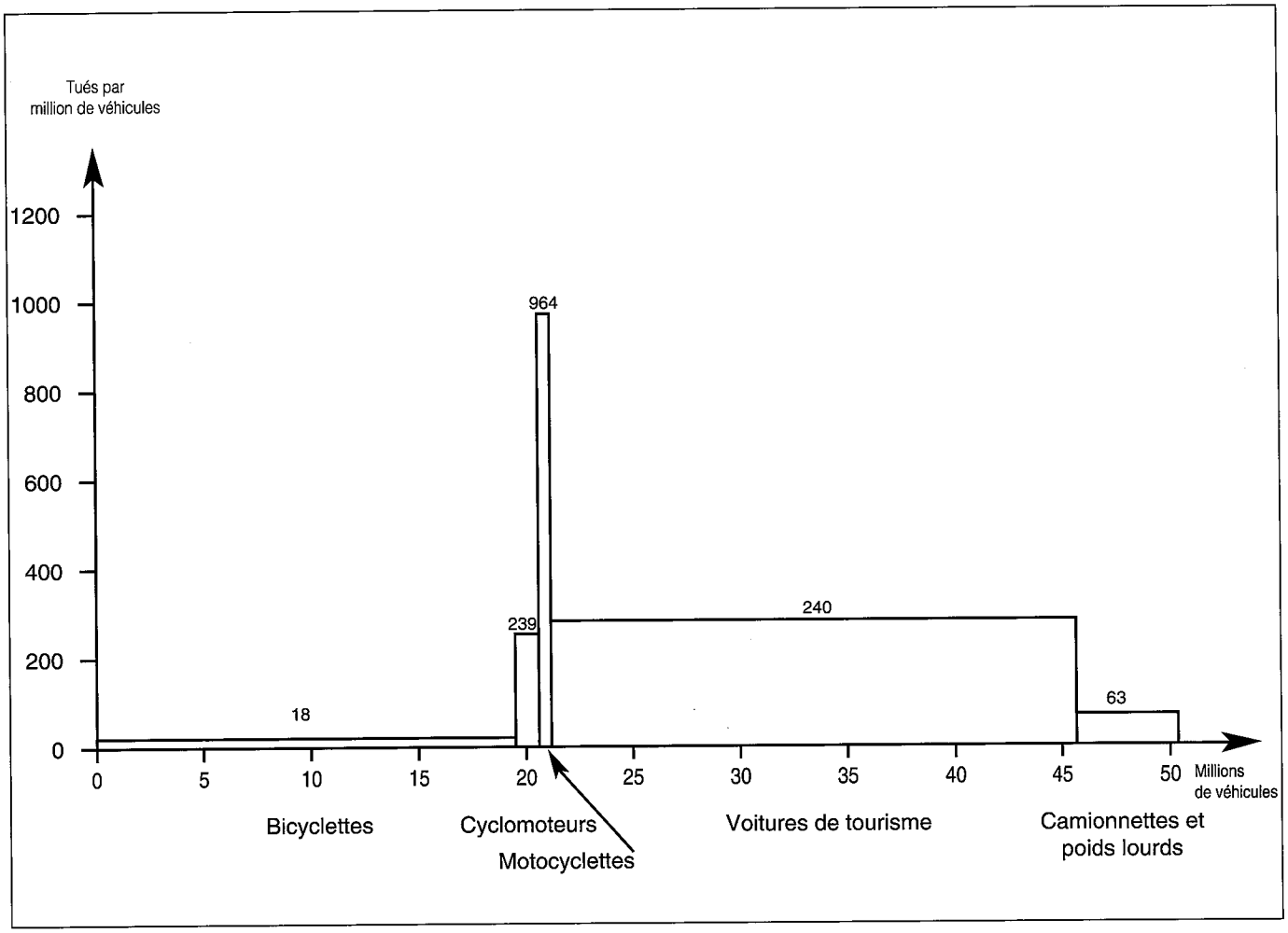

Par classes d'âges, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque plus de deux fois plus fort que la moyenne ; les classes des moins de 15 ans et des 65 ans et plus étant les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

# TAUX DE TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1992

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)** | 348 | 19 000 000 | 18 |
| **Cyclomoteurs** | 504 | 2 110 000 | 239 |
| **Motocyclettes** | 945 | 980 000 | 964 |
| **Voitures de tourisme** | 5 725 | 23 810 000 | 240 |
| **Camionnettes et poids lourds** | 310 | 4 950 000 | 63 |
| **Transports en commun** | 6 | 70 000 | - (4) |

*(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) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la "faiblesse" des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.*



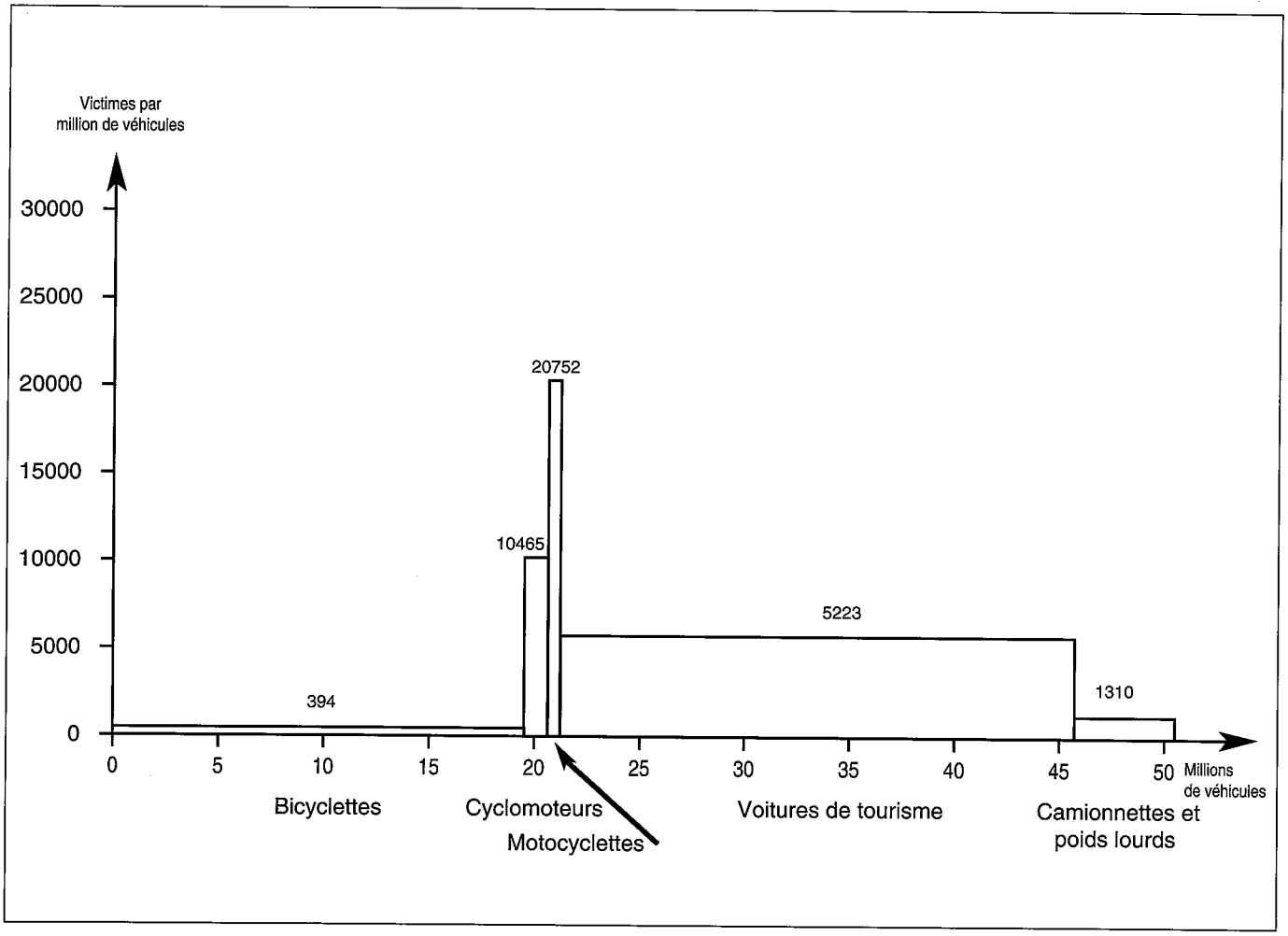

A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1992 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 4) et un sous-risque des véhicules utilitaires (division par un facteur 3,8).

# TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1992

| VÉHICULES | NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1) | PARC (2) | VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES |
|---|---|---|---|
| **Bicyclettes (3)** | 7 494 | 19 000 000 | 394 |
| **Cyclomoteurs** | 22 081 | 2 110 000 | 10 465 |
| **Motocyclettes** | 20 337 | 980 000 | 20 752 |
| **Voitures de tourisme** | 124 363 | 23 810 000 | 5 223 |
| **Camionnettes et poids lourds** | 6 484 | 4 950 000 | 1 310 |
| **Transports en commun** | 1 155 | 70 000 | – (4) |

*(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) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.*

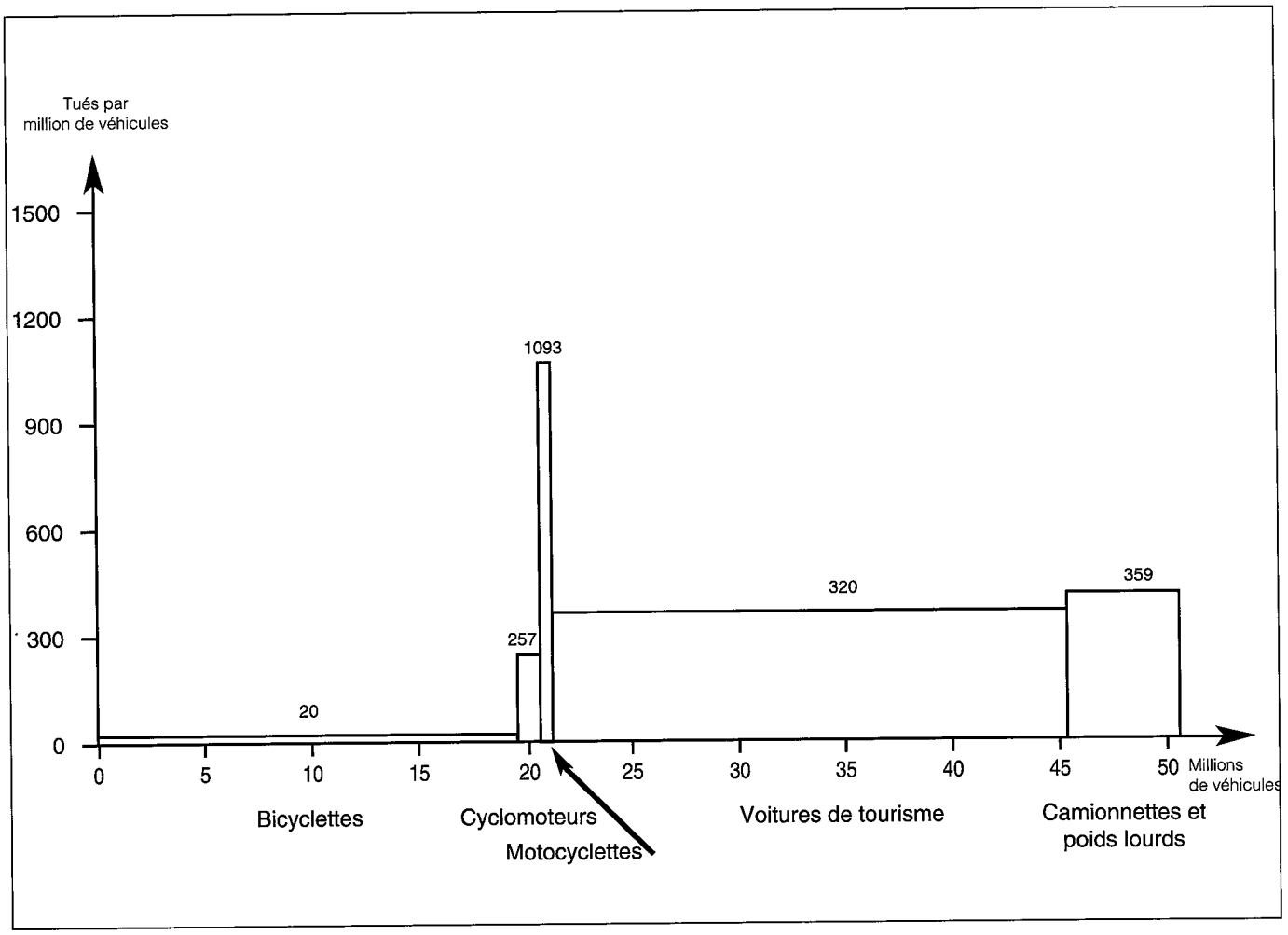



A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1992 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc. Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 2) 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 1992

| VÉHICULES | NOMBRE DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS (1) | PARC (2) | TUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES |
|---|---|---|---|
| **Bicyclettes (3)** | 372 | 19 000 000 | 20 |
| **Cyclomoteurs** | 543 | 2 110 000 | 257 |
| **Motocyclettes** | 1 071 | 980 000 | 1 093 |
| **Voitures de tourisme** | 7 628 | 23 810 000 | 320 |
| **Camionnettes et poids lourds** | 1 779 | 4 950 000 | 359 |
| **Transports en commun** | 155 | 70 000 | - (4) |

*(1) Tués en et hors des véhicules impliqués.*
*(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages.*
*(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.*
*(4) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.*



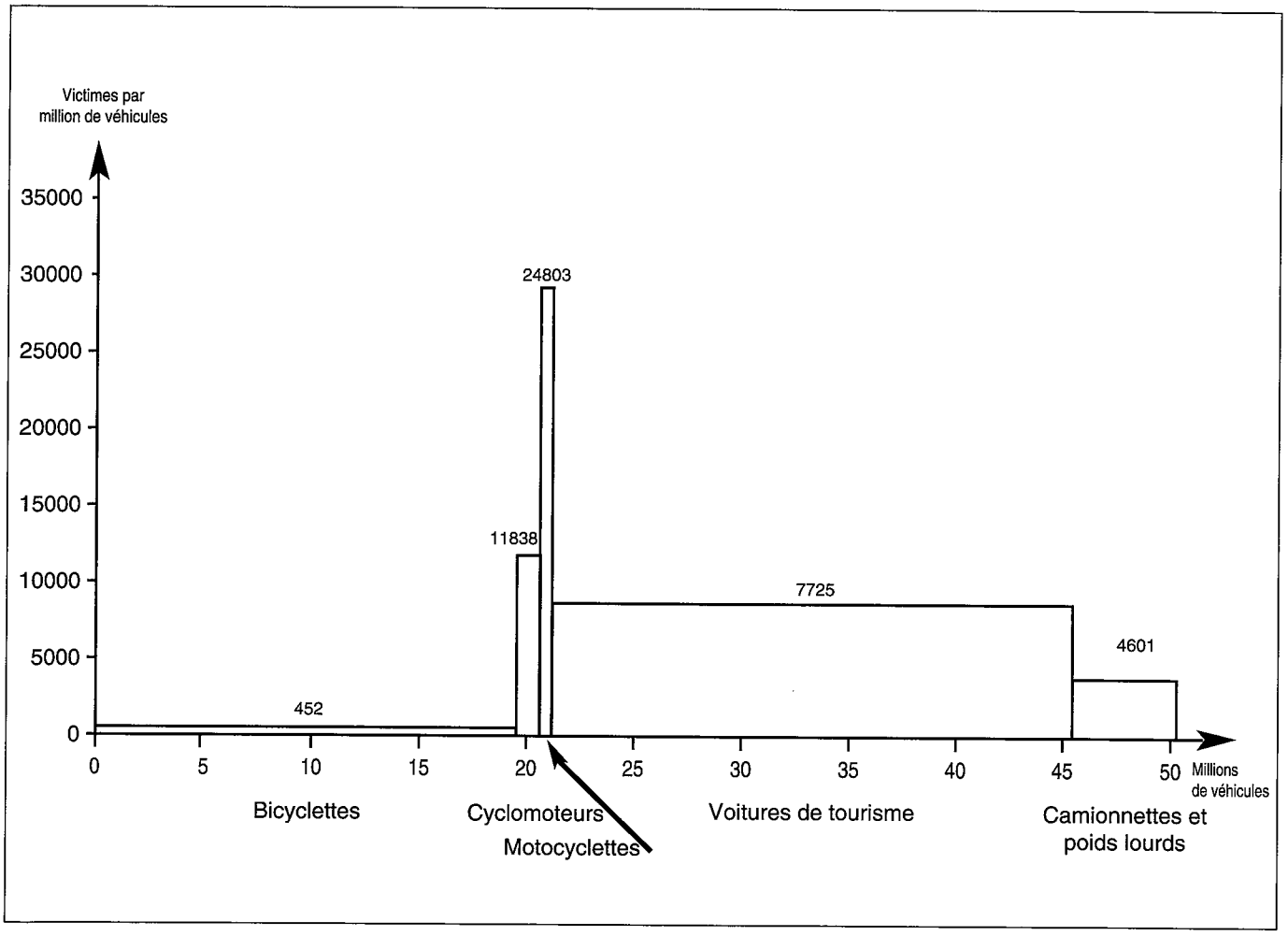

A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1992 par catégories d'usagers, le nombre de tués, dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,4). En revanche, cyclomoteurs présentent un léger sous-risque (division par un facteur 1,2).

# TAUX DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1992

| VÉHICULES | NOMBRE DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS (1) | PARC (2) | VICTIMES DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES |
|---|---|---|---|
| **Bicyclettes (3)** | 8 583 | 19 000 000 | 452 |
| **Cyclomoteurs** | 24 978 | 2 110 000 | 11 838 |
| **Motocyclettes** | 24 307 | 980 000 | 24 803 |
| **Voitures de tourisme** | 183 944 | 23 810 000 | 7 725 |
| **Camionnettes et poids lourds** | 22 774 | 4 950 000 | 4 601 |
| **Transports en commun** | 3 394 | 70 000 | – (4) |

*(1) Victimes (tués + blessés) en et hors des véhicules impliqués.*
*(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages.*
*(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.*
*(4) 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 1992 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 1,5) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,2). En revanche, les camionnettes et les poids-lourds présentent un sous-risque (division par un facteur 1,7).

# 4
# LES COMPARAISONS

# RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

| | POPULATION TOTALE (en milliers) sans double compte | POPULATION URBAINE (1) (en milliers) sans double compte | ACCIDENTS CORPORELS Nombre | ACCIDENTS CORPORELS Évolution 92/91 en % | TUÉS Nombre | TUÉS Évolution 92/91 en % | BLESSÉS Nombre | BLESSÉS Évolution 92/91 en % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ain | 471 | 274 | 1 118 | – 12,5 | 116 | – 7,2 | 1 588 | – 15,0 |
| Aisne | 537 | 309 | 998 | – 4,8 | 94 | – 9,6 | 1 455 | – 4,3 |
| Allier | 358 | 216 | 972 | + 1,3 | 89 | – 2,2 | 1 361 | + 0,4 |
| Alpes-de-Haute-Provence | 131 | 69 | 406 | + 9,4 | 41 | + 64,0 | 612 | + 5,0 |
| Hautes-Alpes | 113 | 61 | 252 | – 13,4 | 38 | + 46,2 | 364 | – 22,1 |
| Alpes-Maritimes | 972 | 919 | 5 116 | – 11,2 | 123 | – 15,2 | 6 792 | – 10,4 |
| Ardèche | 278 | 140 | 547 | – 1,8 | 39 | – 18,8 | 793 | + 1,9 |
| Ardennes | 296 | 184 | 583 | + 5,0 | 44 | + 22,2 | 831 | + 5,1 |
| Ariège | 137 | 61 | 288 | + 2,9 | 32 | + 33,3 | 434 | + 1,9 |
| Aube | 289 | 172 | 821 | – 4,5 | 64 | – 3,0 | 1 169 | – 0,4 |
| Aude | 299 | 163 | 702 | – 9,2 | 84 | – 23,6 | 1 020 | – 8,3 |
| Aveyron | 270 | 118 | 507 | – 8,0 | 64 | + 28,0 | 743 | – 11,4 |
| Bouches-du-Rhône | 1 760 | 1 697 | 7 963 | – 4,3 | 340 | + 9,0 | 10 894 | – 3,7 |
| Calvados | 619 | 384 | 1 309 | – 7,6 | 89 | – 26,4 | 1 897 | – 4,9 |
| Cantal | 159 | 57 | 314 | + 11,3 | 23 | + 27,8 | 443 | + 9,4 |
| Charente | 342 | 160 | 772 | – 0,6 | 83 | + 10,7 | 1 133 | – 0,2 |
| Charente-Maritime | 527 | 280 | 1 370 | – 10,6 | 124 | – 19,0 | 1 897 | – 12,8 |
| Cher | 322 | 189 | 787 | + 4,5 | 78 | + 32,2 | 1 142 | + 6,4 |
| Corrèze | 238 | 118 | 574 | – 16,1 | 44 | – 13,7 | 793 | – 9,9 |
| Corse-du-Sud | 119 | 75 | 735 | – 3,3 | 30 | + 50,0 | 1 110 | – 3,1 |
| Haute-Corse | 132 | 71 | 573 | – 1,9 | 19 | – 51,3 | 925 | + 3,5 |
| Côte-d'Or | 494 | 321 | 1 308 | – 3,8 | 90 | – 23,7 | 1 828 | – 4,2 |
| Côtes-d'Armor | 538 | 245 | 739 | + 2,4 | 93 | – 13,9 | 1 041 | + 4,5 |
| Creuse | 131 | 31 | 276 | – 11,0 | 28 | + 7,7 | 429 | – 4,7 |
| Dordogne | 387 | 167 | 1 008 | – 6,7 | 81 | 0 | 1 417 | – 7,7 |
| Doubs | 485 | 321 | 1 234 | – 4,6 | 85 | + 6,3 | 1 667 | – 7,3 |
| Drôme | 414 | 276 | 1 164 | – 6,4 | 104 | – 8,0 | 1 655 | – 12,0 |
| Eure | 514 | 275 | 1 312 | – 4,1 | 107 | – 7,8 | 1 876 | – 6,8 |
| Eure-et-Loir | 396 | 246 | 1 025 | – 7,5 | 94 | – 24,2 | 1 479 | – 9,8 |
| Finistère | 839 | 537 | 1 298 | – 2,5 | 115 | – 21,8 | 1 786 | + 2,3 |
| Gard | 585 | 432 | 1 737 | – 4,5 | 129 | – 20,4 | 2 536 | – 2,0 |
| Haute-Garonne | 926 | 739 | 2 806 | – 12,5 | 167 | – 10,2 | 3 732 | – 13,7 |
| Gers | 175 | 62 | 390 | – 15,4 | 44 | – 27,9 | 582 | – 7,8 |
| Gironde | 1 214 | 925 | 3 766 | – 8,1 | 189 | – 11,3 | 5 436 | – 7,3 |
| Hérault | 795 | 644 | 2 076 | + 2,2 | 219 | + 8,4 | 3 044 | + 4,1 |
| Ille-et-Vilaine | 799 | 498 | 1 563 | – 3,0 | 113 | – 8,9 | 2 117 | – 4,0 |
| Indre | 238 | 130 | 384 | – 14,1 | 34 | – 27,7 | 628 | – 1,3 |
| Indre-et-Loire | 529 | 382 | 1 485 | + 3,2 | 129 | + 9,3 | 2 066 | + 1,6 |
| Isère | 1 017 | 772 | 1 657 | – 4,4 | 150 | – 20,2 | 2 402 | – 7,9 |
| Jura | 249 | 114 | 497 | – 7,6 | 64 | + 10,3 | 713 | – 10,8 |
| Landes | 311 | 156 | 924 | – 11,2 | 126 | + 3,3 | 1 305 | – 13,1 |
| Loir-et-Cher | 306 | 166 | 827 | – 2,9 | 101 | + 27,8 | 1 221 | + 0,6 |
| Loire | 747 | 595 | 1 556 | – 3,1 | 89 | + 2,3 | 2 189 | – 4,5 |
| Haute-Loire | 207 | 104 | 408 | – 7,5 | 44 | 0 | 583 | – 9,3 |
| Loire-Atlantique | 1 052 | 793 | 2 236 | + 0,8 | 160 | – 19,2 | 2 925 | – 4,1 |
| Loiret | 581 | 423 | 1 694 | + 2,4 | 149 | – 5,1 | 2 328 | – 0,1 |
| Lot | 156 | 53 | 481 | + 19,4 | 40 | + 53,8 | 714 | + 17,6 |
| Lot-et-Garonne | 306 | 184 | 773 | – 10,0 | 76 | + 5,6 | 1 062 | – 13,6 |

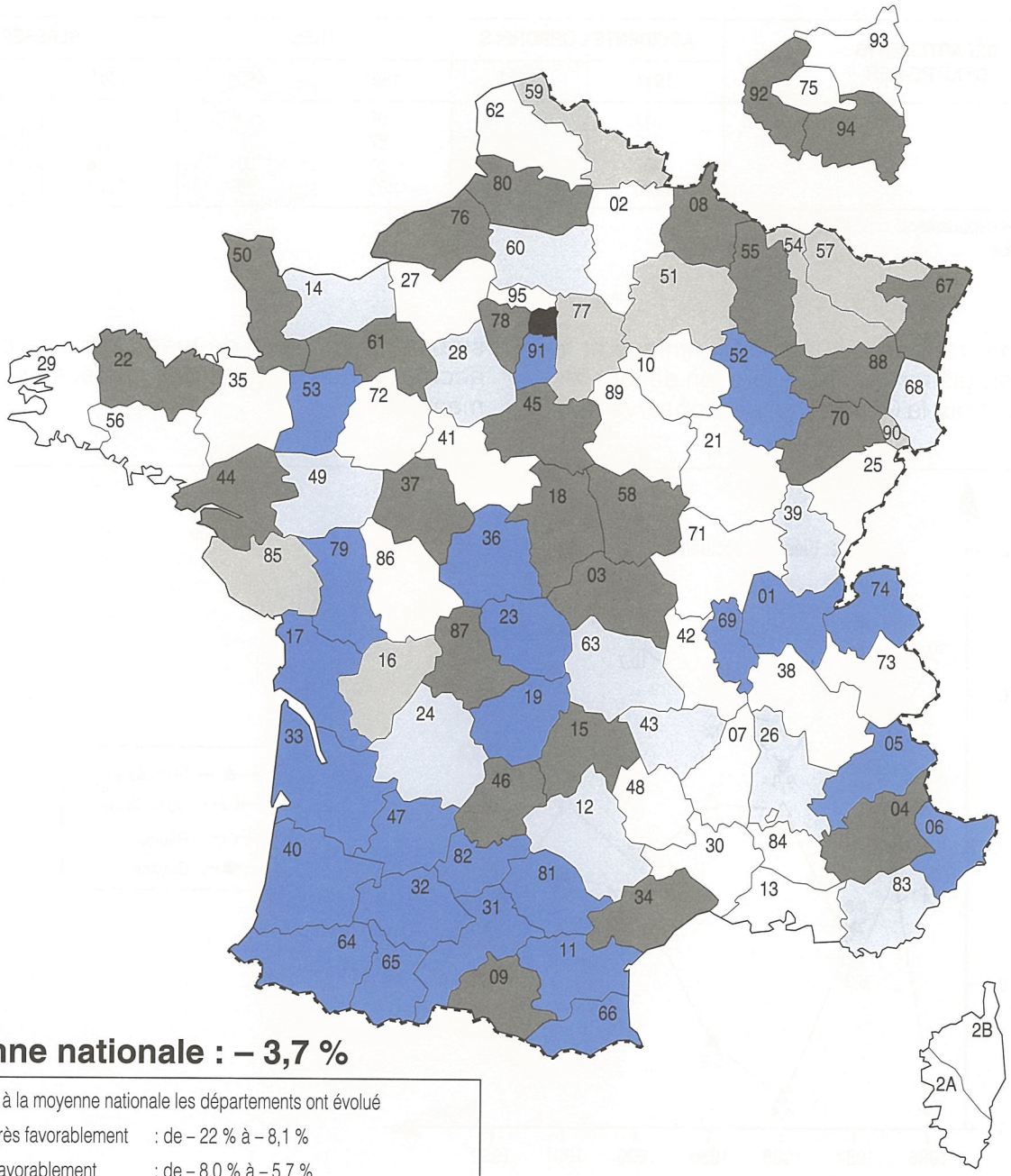
*(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).*
*En bleu : départements dont le nombre d'accidents corporels évolue mieux que la moyenne nationale.*

# RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

| | POPULATION TOTALE (en milliers) sans double compte | POPULATION URBAINE (1) (en milliers) sans double compte | ACCIDENTS CORPORELS Nombre | ACCIDENTS CORPORELS Évolution 92/91 en % | TUÉS Nombre | TUÉS Évolution 92/91 en % | BLESSÉS Nombre | BLESSÉS Évolution 92/91 en % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lozère | 73 | 25 | 213 | – 3,2 | 18 | 0 | 314 | – 0,6 |
| Maine-et-Loire | 706 | 430 | 1 148 | – 6,1 | 93 | + 9,4 | 1 605 | – 7,7 |
| Manche | 480 | 227 | 1 146 | + 14,1 | 76 | – 22,4 | 1 561 | + 16,4 |
| Marne | 558 | 384 | 1 381 | – 0,9 | 145 | + 22,9 | 1 980 | – 3,3 |
| Haute-Marne | 204 | 100 | 425 | – 14,8 | 47 | + 11,9 | 636 | – 8,6 |
| Mayenne | 278 | 131 | 417 | – 8,1 | 48 | – 5,9 | 580 | – 7,9 |
| Meurthe-et-Moselle | 712 | 555 | 1 721 | – 0,2 | 101 | + 3,1 | 2 415 | + 4,3 |
| Meuse | 196 | 90 | 614 | + 32,9 | 55 | + 27,9 | 871 | + 31,6 |
| Morbihan | 620 | 322 | 773 | – 4,0 | 88 | – 28,5 | 1 098 | – 0,1 |
| Moselle | 1 012 | 752 | 1 927 | – 0,9 | 131 | + 2,3 | 2 662 | – 1,8 |
| Nièvre | 233 | 125 | 663 | + 11,2 | 39 | – 23,5 | 883 | + 3,9 |
| Nord | 2 533 | 2 263 | 4 079 | – 1,4 | 197 | – 3,4 | 5 461 | – 2,7 |
| Oise | 726 | 476 | 1 277 | – 7,3 | 179 | + 14,0 | 1 904 | – 5,0 |
| Orne | 293 | 129 | 541 | + 0,6 | 57 | – 1,7 | 764 | – 2,6 |
| Pas-de-Calais | 1 434 | 1 154 | 2 452 | – 4,8 | 168 | – 0,6 | 3 448 | – 4,6 |
| Puy-de-Dôme | 598 | 397 | 1 669 | – 5,7 | 90 | – 5,3 | 2 353 | – 7,2 |
| Pyrénées-Atlantiques | 579 | 400 | 1 385 | – 12,9 | 71 | – 31,1 | 1 872 | – 13,1 |
| Hautes-Pyrénées | 225 | 133 | 674 | – 10,0 | 34 | – 35,9 | 954 | – 11,7 |
| Pyrénées-Orientales | 364 | 284 | 845 | – 22,0 | 68 | – 10,5 | 1 333 | – 12,2 |
| Bas-Rhin | 953 | 690 | 2 066 | + 2,2 | 108 | – 8,5 | 2 717 | + 3,9 |
| Haut-Rhin | 671 | 513 | 1 315 | – 7,8 | 81 | – 19,0 | 1 741 | – 12,0 |
| Rhône | 1 509 | 1 382 | 3 567 | – 10,3 | 156 | – 1,3 | 5 022 | – 10,3 |
| Haute-Saône | 230 | 96 | 485 | + 11,0 | 49 | – 18,3 | 742 | + 14,0 |
| Saône-et-Loire | 560 | 331 | 1 422 | – 3,7 | 102 | – 29,2 | 2 109 | – 0,5 |
| Sarthe | 514 | 310 | 1 169 | – 4,6 | 98 | + 18,1 | 1 558 | – 8,8 |
| Savoie | 348 | 231 | 820 | – 5,0 | 87 | + 8,8 | 1 164 | – 2,8 |
| Haute-Savoie | 569 | 420 | 1 251 | – 10,8 | 127 | + 10,4 | 1 744 | – 9,3 |
| Paris | 2 152 | 2 152 | 9 722 | – 3,5 | 97 | – 9,3 | 11 951 | – 2,6 |
| Seine-Maritime | 1 224 | 920 | 3 610 | + 2,9 | 164 | – 10,4 | 4 961 | + 4,4 |
| Seine-et-Marne | 1 079 | 867 | 2 942 | – 1,2 | 241 | – 12,0 | 4 409 | – 0,9 |
| Yvelines | 1 308 | 1 219 | 3 371 | + 0,4 | 160 | + 18,5 | 4 493 | – 1,4 |
| Deux-Sèvres | 346 | 169 | 721 | – 12,4 | 70 | + 4,5 | 982 | – 16,6 |
| Somme | 548 | 318 | 1 445 | + 0,4 | 107 | – 19,5 | 2 087 | + 1,1 |
| Tarn | 343 | 215 | 816 | – 10,9 | 82 | – 6,8 | 1 166 | – 12,9 |
| Tarn-et-Garonne | 200 | 100 | 622 | – 13,1 | 69 | + 43,8 | 900 | – 11,4 |
| Var | 816 | 709 | 3 173 | – 6,7 | 140 | – 27,8 | 4 348 | – 8,7 |
| Vaucluse | 467 | 368 | 1 289 | – 5,4 | 103 | – 1,0 | 1 871 | – 5,1 |
| Vendée | 509 | 248 | 969 | 0 | 136 | + 1,5 | 1 383 | – 1,1 |
| Vienne | 380 | 202 | 970 | – 1,8 | 62 | + 3,3 | 1 384 | – 4,2 |
| Haute-Vienne | 354 | 222 | 810 | + 7,9 | 63 | – 7,4 | 1 198 | + 7,9 |
| Vosges | 386 | 264 | 841 | + 3,2 | 83 | + 9,2 | 1 188 | + 0,7 |
| Yonne | 323 | 146 | 858 | – 5,5 | 95 | – 12,0 | 1 211 | – 9,8 |
| Territoire-de-Belfort | 134 | 106 | 353 | 0 | 13 | – 48,0 | 477 | + 2,1 |
| Essonne | 1 085 | 1 034 | 2 061 | – 8,9 | 116 | – 0,9 | 2 896 | – 8,1 |
| Hauts-de-Seine | 1 392 | 1 392 | 3 278 | + 4,3 | 57 | – 18,6 | 4 093 | + 2,3 |
| Seine-Saint-Denis | 1 381 | 1 381 | 3 659 | – 4,7 | 68 | – 9,3 | 4 736 | – 4,2 |
| Val-de-Marne | 1 215 | 1 215 | 2 980 | + 19,7 | 69 | – 14,8 | 3 898 | + 20,2 |
| Val-d'Oise | 1 050 | 999 | 2 096 | – 2,8 | 97 | + 11,5 | 2 824 | – 1,7 |

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

# ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1992 PAR RAPPORT À 1991




## Moyenne nationale : – 3,7 %

Par rapport à la moyenne nationale les départements ont évolué

| | |
|---|---|
| très favorablement | : de – 22 % à – 8,1 % |
| favorablement | : de – 8,0 % à – 5,7 % |
| de la même façon | : de – 5,5 % à – 1,8 % |
| défavorablement | : de – 1,4 % à 0,0 % |
| très défavorablement | : de + 0,4 % à + 32,9 % |

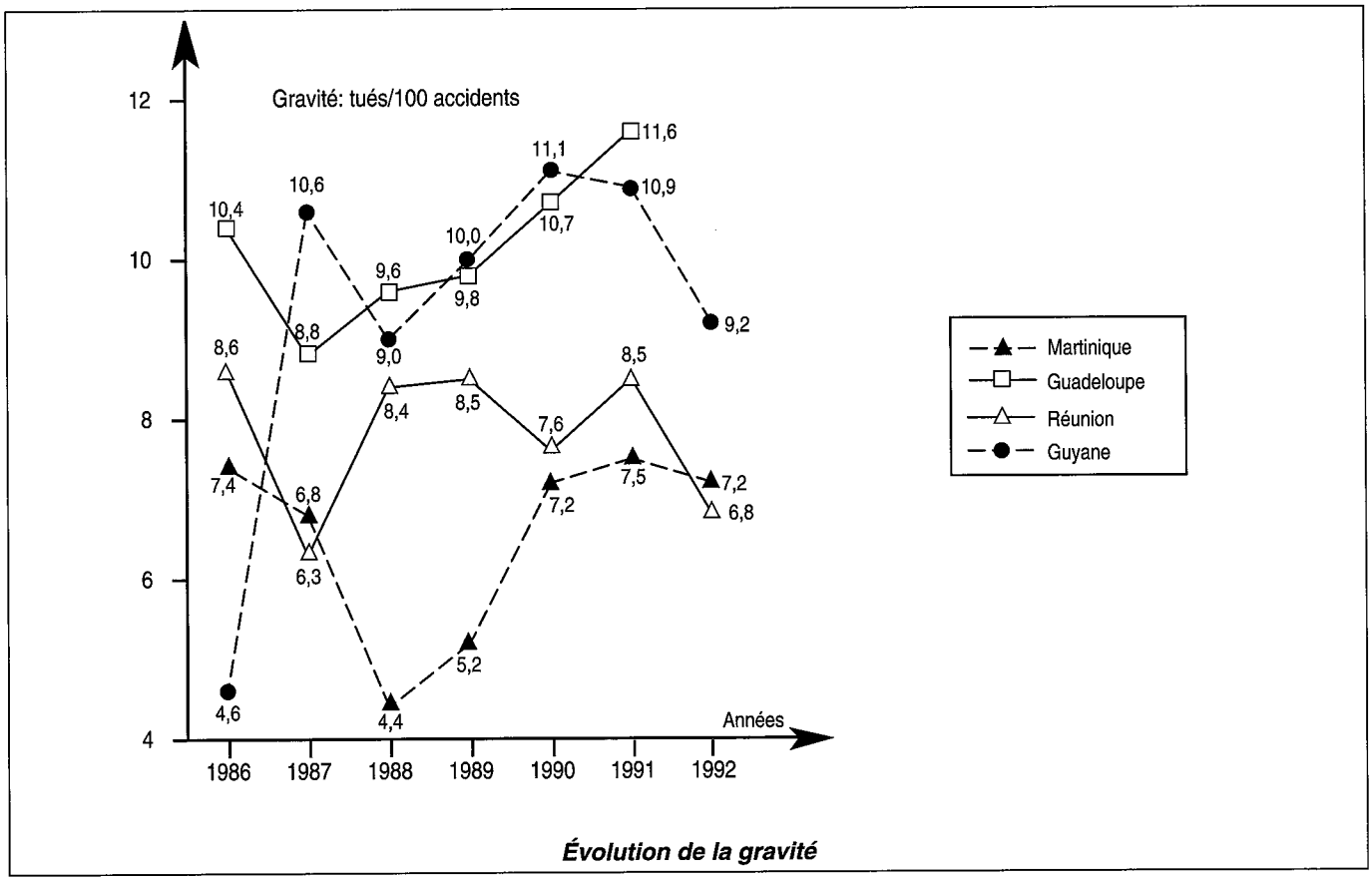
En ce qui concerne les accidents corporels, il est possible d'identifier 24 départements qui évoluent très favorablement et 25 qui évoluent très défavorablement. De cet ensemble, on retiendra ceux qui, entre 1990 et 1991 se situaient déjà dans la même catégorie. Ainsi, une évolution très favorable se confirme pour la Creuse (23), l'Indre (36) et la Haute-Marne (52). Une évolution très défavorable se confirme pour l'Ariège (09), le Loiret (45), et le Val-de-Marne (94). On retiendra également ceux qui, depuis 1990, se situent dans une même tendance. **Pour la tendance favorable :** le Tarn (82), la Dordogne (24), le Puy-de-Dôme (63), le Calvados (14), l'Oise (60), la Drôme (26), l'Essonne (91) et le Rhône (69). **Pour la tendance défavorable :** l'Indre-et-Loire (37) et la Seine-et-Marne (77)..

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

| DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | | BLESSÉS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1991 | 1992 | 1991 | 1992 | 1991 | 1992 |
| **Guadeloupe** | 844 | ND | 98 | ND | 1 192 | ND |
| **Martinique** | 757 | 735 | 57 | 53 | 1 154 | 1 090 |
| **Guyane** | 468 | 541 | 51 | 50 | 616 | 826 |
| **Réunion** | 1 209 | 1 166 | 103 | 79 | 1 727 | 1 633 |

*Source : DDE des départements concernés.*
*ND : non disponible.*

En 1992, par rapport à 1991, la Martinique et la Réunion enregistrent une amélioration de tous les indicateurs. Pour la Guyane, on peut observer une stabilité du nombre de tués alors que celui des accidents corporels et des blessés est en augmentation.




***Évolution de la gravité***

En dehors des différences de niveau entre les quatre départements, l'évolution de la gravité, tués pour 100 accidents corporels, sur sept ans peut être caractérisée de la façon suivante pour chacun des départements :

• pour la Martinique, après une baisse systématique entre 1986 et 1988, et après une augmentation régulière jusqu'en 1991, la gravité marque une légère amélioration en 1992 ;

• pour la Guadeloupe, on constate une augmentation régulière depuis 1987, 1991 représentant le plus mauvais résultat ;

• pour la Réunion, on peut observer trois baisses assez significatives : entre 1986 et 1987, entre 1989 et 1990 et entre 1991 et 1992. 1992, représentant le deuxième meilleur résultat de la période étudiée .

• pour la Guyane, hormis le très bas niveau observé en 1986, on peut constater que le résultat de 1992 est le deuxième meilleur résultat enregistré et qu'il fait suite à une baisse observée depuis 1990.

# RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

| | POPULATION TOTALE | POPULATION URBAINE (1) | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | | BLESSÉS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | (en milliers) sans double compte | | Nombre | Évolution 92/91 en % | Nombre | Évolution 92/91 en % | Nombre | Évolution 92/91 en % |
| Nord - Pas-de-Calais | 3 967 | 3 417 | 6 531 | – 2,7 | 365 | – 2,1 | 8 909 | – 3,4 |
| Picardie | 1 811 | 1 103 | 3 720 | – 3,8 | 380 | – 3,6 | 5 446 | – 2,6 |
| Ile-de-France | 10 662 | 10 259 | 30 109 | – 0,6 | 905 | – 4,3 | 39 300 | – 0,5 |
| Centre | 2 372 | 1 536 | 6 202 | – 0,8 | 585 | + 0,2 | 8 864 | – 0,7 |
| Haute-Normandie | 1 738 | 1 195 | 4 922 | + 0,9 | 271 | – 9,4 | 6 837 | + 1,0 |
| Basse-Normandie | 1 392 | 740 | 2 996 | + 1,3 | 222 | – 19,9 | 4 222 | + 2,5 |
| Bretagne | 2 796 | 1 602 | 4 373 | – 2,1 | 409 | – 18,5 | 6 042 | – 0,1 |
| Pays-de-la-Loire | 3 059 | 1 912 | 5 939 | – 2,5 | 535 | – 2,9 | 8 051 | – 5,6 |
| Poitou-Charentes | 1 595 | 811 | 3 833 | – 7,0 | 339 | – 4,5 | 5 396 | – 9,0 |
| Limousin | 723 | 371 | 1 660 | – 4,9 | 135 | – 6,9 | 2 420 | – 0,8 |
| Aquitaine | 2 797 | 1 832 | 7 856 | – 9,3 | 543 | – 8,1 | 11 092 | – 9,7 |
| Midi-Pyrénées | 2 432 | 1 481 | 6 584 | – 9,6 | 532 | – 0,7 | 9 225 | – 10,1 |
| Champagne-Ardenne | 1 347 | 840 | 3 210 | – 2,9 | 300 | + 14,5 | 4 616 | – 2,0 |
| Lorraine | 2 306 | 1 661 | 5 103 | + 3,2 | 370 | + 7,2 | 7 136 | + 3,9 |
| Alsace | 1 624 | 1 203 | 3 381 | – 1,9 | 189 | – 13,3 | 4 458 | – 2,9 |
| Franche-Comté | 1 098 | 637 | 2 569 | – 2,0 | 211 | – 5,4 | 3 599 | – 3,1 |
| Bourgogne | 1 610 | 923 | 4 251 | – 2,1 | 326 | – 22,6 | 6 031 | – 3,0 |
| Auvergne | 1 322 | 774 | 3 363 | – 2,6 | 246 | – 0,8 | 4 740 | – 4,0 |
| Rhône-Alpes | 5 353 | 4 090 | 11 680 | – 7,7 | 868 | – 5,0 | 16 557 | – 8,8 |
| Languedoc-Roussillon | 2 116 | 1 548 | 5 573 | – 6,0 | 518 | – 8,8 | 8 247 | – 2,5 |
| Provence - Alpes - Côte-d'Azur | 4 259 | 3 823 | 18 199 | – 6,7 | 785 | – 2,6 | 24 881 | – 6,7 |
| Corse | 251 | 146 | 1 308 | – 2,7 | 49 | – 17,0 | 2 035 | – 0,2 |
| **Total France** | 56 630 | 41 904 | 143 362 | – 3,7 | 9 083 | – 5,6 | 198 104 | – 3,8 |

*(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 mieux que la moyenne nationale.*

Parmi les 5 régions qui évoluent défavorablement en 1992, aucune n'était dans cette catégorie en 1991. Deux d'entre elles montrent une total inversion de tendance : de favorable en 1991, les régions Lorraine et Basse-Normandie passent, en 1992, dans la catégorie défavorable.

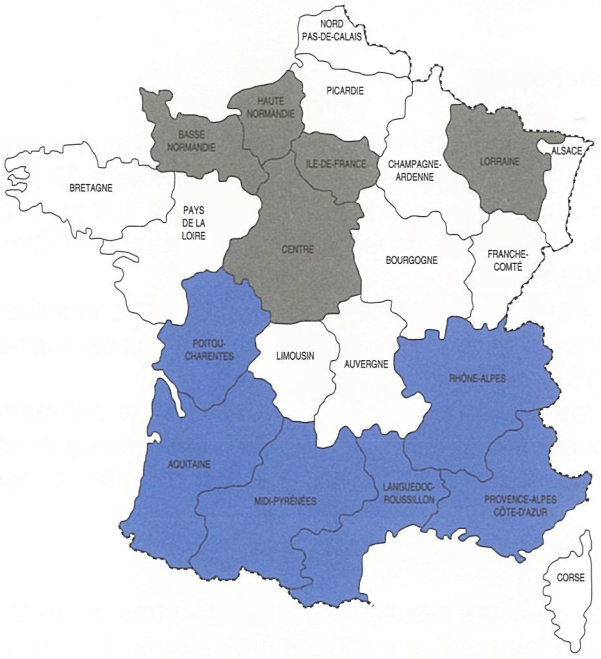
Parmi les 6 régions qui évoluent favorablement, seule la région Rhône-Alpes était dans cette catégorie en 1991 ; les régions Poitou-Charentes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur étant, en 1991, dans la catégorie défavorable. On notera enfin que la région Franche-Comté évolue, tout comme en 1991, de la même façon que la moyenne nationale.

## Moyenne nationale : – 3,7 %

Par rapport à la moyenne nationale les départements ont évolué

- favorablement : de – 9,6 % à – 5,0 %
- de la même façon : de – 4,9 % à – 1,9 %
- défavorablement : de – 1,8 % à + 3,2 %

## Évolution des accidents en 1992 par rapport à 1991



# 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 et s'intéresser plus aux évolutions de chaque pays qu'aux comparaisons des pays entre eux.

## RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1992

| PAYS DE LA CEE | NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES | ACCIDENTS CORPORELS | | TUÉS | | BLESSÉS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Nombre | Évolution 1992/1991 % | Nombre | Évolution 1992/1991 % | Nombre | Évolution 1992/1991 % |
| **Allemagne** | 9 | 293 142 | NS | 7 883 | NS | 382 040 | NS |
| **Belgique** | 4 | 16 544 | - 5,5 | 436 | - 15,8 | 21 343 | - 11,0 |
| **Danemark** | 11 | 8 155 | + 5,6 | 542 | + 1,3 | 9 421 | + 6,2 |
| **Espagne** | 7 | 50 952 | - 8,1 | 4 317 | - 9,3 | 74 554 | - 9,0 |
| **France** | 8 | 93 292 | - 1,9 | 5 983 | - 3,7 | 130 104 | - 1,5 |
| **Grèce** | 5 | 7 721 | + 5,6 | 664 | + 17,0 | 10 501 | + 2,0 |
| **Irlande** | 9 | 4 991 | + 4,8 | 313 | + 3,6 | 6 773 | + 4,4 |
| **Italie** | 7 | 96 690 | + 3,9 | 3 992 | - 4,0 | 135 344 | - 1,0 |
| **Luxembourg** | 9 | 919 | - 5,7 | 47 | - 29,0 | 1 203 | - 6,2 |
| **Pays-Bas** | 7 | 24 075 | + 5,2 | 745 | - 0,7 | 28 200 | + 5,4 |
| **Portugal** | 8 | 35 716 | + 8,1 | 2 115 | - 4,3 | 48 267 | + 3,3 |
| **Royaume-Uni** | 7 | 114 454 | - 1,3 | 2 113 | + 3,6 | 152 713 | + 0,7 |

*Source : Indicateur rapide de sécurité routière de la CEE/Direction générale des transports (DG VII B du 14.12.1992).*
*NS : non significatif.*

### Remarques

- 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 1992/1991 de chaque pays.
- Pour l'Allemagne, les résultats concernant l'ensemble des 16 landers, les évolutions par rapport à 1991 ne sont pas significatives.
- Pour la France, de façon à faciliter les comparaisons avec un maximum de pays, nous nous sommes limités aux résultats des 8 premiers mois de l'année.

### Synthèse des résultats

Les premiers résultats de 1992 sont très contrastés selon les pays et selon les indicateurs. Trois pays, l'Espagne, la Belgique et le Luxembourg ont, sur la période observée, une évolution très favorable des trois indicateurs ; ces trois nations n'avaient pas une situation florissante en la matière. L'amélioration de la situation de la France est très homogène comparée aux pays du peloton de tête constitué du Royaume-Uni, de l'Italie et des Pays-Bas où l'évolution est plus contrastée selon les indicateurs. Le Danemark et l'Irlande enregistrent une augmentation de tous les indicateurs. La Grèce après une année 1991 peu favorable présente un bilan global en augmentation. Il faut noter que le Portugal obtient un bon résultat pour les 8 premiers mois de 1992 sur les vies épargnées.

Pour permettre une comparaison des évolutions respectives de quelques pays de la CEE, seuls les 7 premiers mois ont été pris en compte.

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

## PAR MILLION D'HABITANTS

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

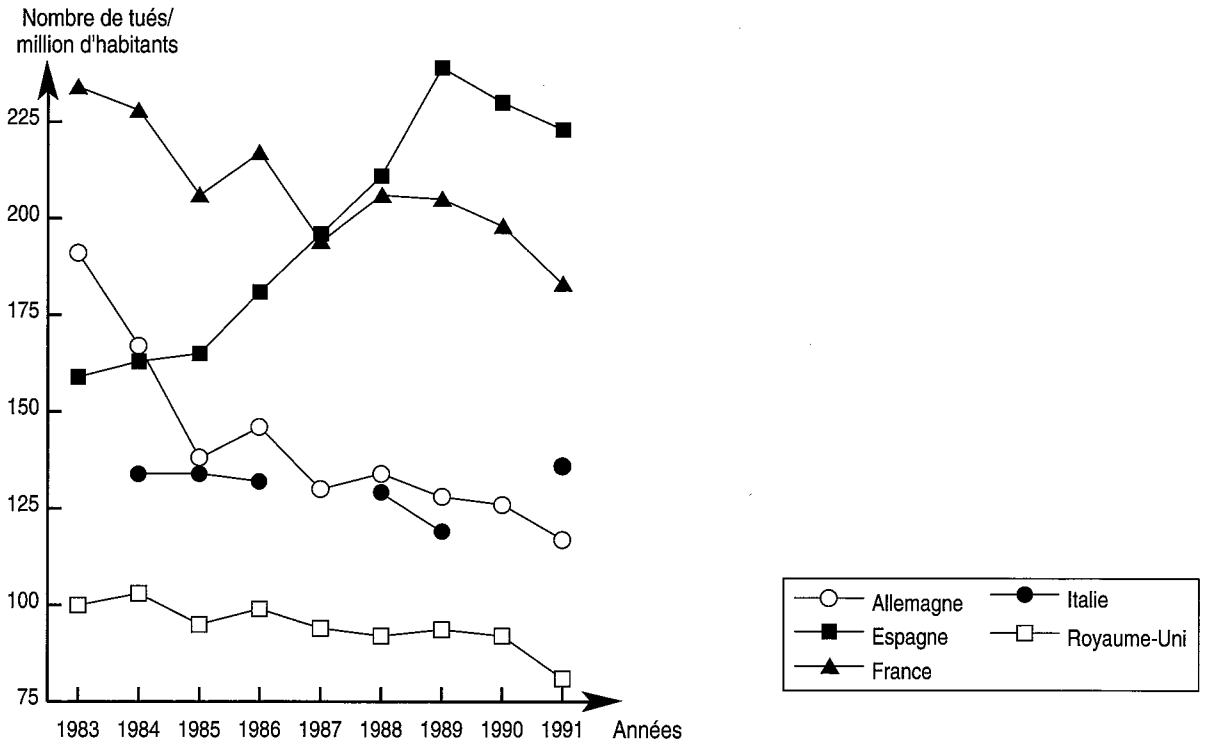
*ND : Non disponible.*

Sur 9 ans, en se limitant aux pays pour lesquels on dispose de l'ensemble des données annuelles, on constate que :

– deux pays ont vu leurs situations se détériorer, l'Espagne (+ 40 %) et le Portugal (+ 19 %) ; cependant l'Espagne semble s'engager depuis deux ans sur un renversement de tendance ;

– l'Italie a globalement le même niveau qu'en 1984 ; on note une dégradation, entre 1989 et 1991, de cet indicateur (+ 18 %).

Tous les autres pays voient leur situation s'améliorer.



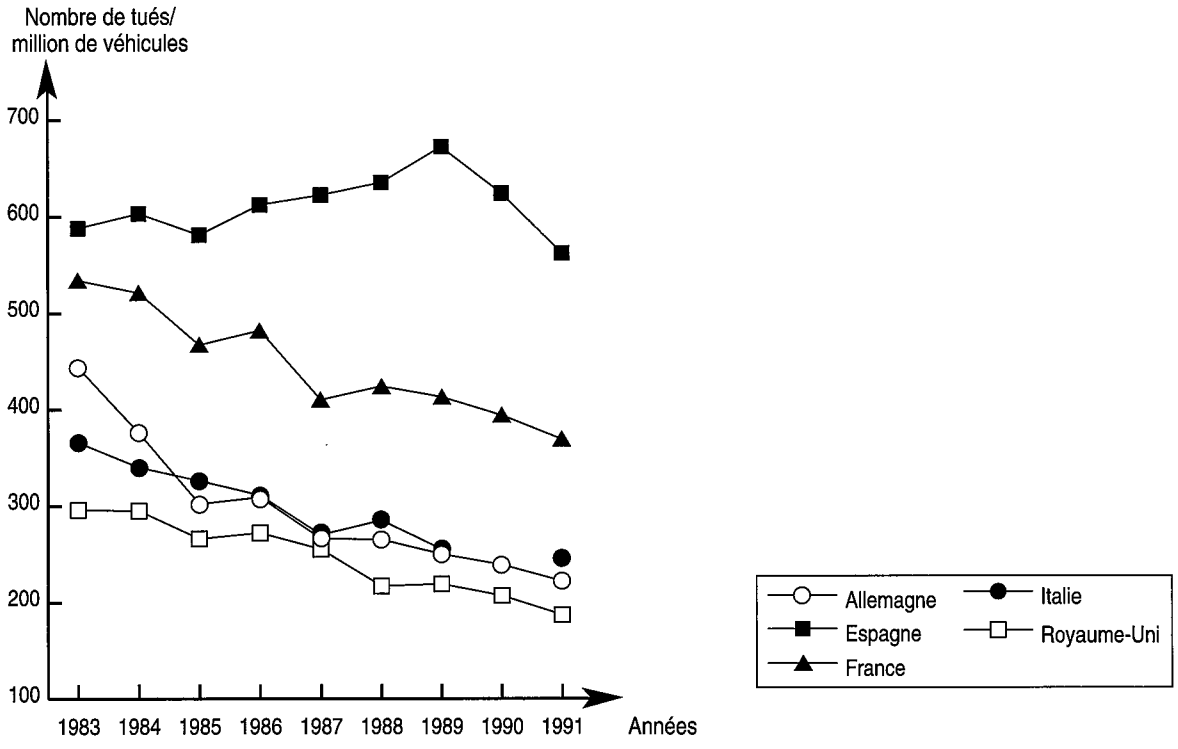

***Évolution du nombre de tués à 30 jours par million d'habitants.***

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

| Pays de la CEE | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Allemagne** | 444 | 376 | 302 | 309 | 266 | 265 | 250 | 239 | 222 |
| **Belgique** | 579 | 519 | 487 | 521 | 495 | 490 | 480 | 460 | 422 |
| **Danemark** | 410 | 393 | 436 | 393 | 371 | 376 | 353 | 332 | 293 |
| **Espagne** | 588 | 603 | 581 | 612 | 622 | 635 | 672 | 624 | 567 |
| **France** | 534 | 521 | 467 | 482 | 410 | 424 | 413 | 394 | 369 |
| **Grèce** | 1 078 | 1 097 | 1 012 | 810 | 798 | 764 | 816 | 771 | ND |
| **Irlande** | 663 | 571 | 498 | 465 | 532 | 520 | ND | 496 | 528 |
| **Italie** | 366 | 340 | 326 | 311 | 270 | 285 | 255 | ND | 246 |
| **Luxembourg** | 491 | 389 | 457 | 446 | 370 | 433 | 345 | 348 | 379 |
| **Pays-Bas** | 343 | 313 | 263 | 282 | 264 | 236 | 246 | 223 | 207 |
| **Portugal** | 1 415 | 1 196 | 1 116 | 1 083 | 1 168 | 1 163 | 1 008 | ND | 916 |
| **Royaume-Uni** | 296 | 295 | 266 | 272 | 255 | 217 | 219 | 207 | 187 |

*ND : non disponible.*

Sur 9 ans, l'ensemble des pays pour lesquels on dispose des données annuelles, on constate que :
– tous les pays ont vu leur situation progresser ;
– en particulier l'Espagne (- 10 %) présente une forte amélioration de la sécurité.




***Évolution du nombre de tués par million de véhicules automobiles.***

# 5
# ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS

# ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1972 À 1991

## QUELQUES DÉFINITIONS

***Responsabilité civile :*** la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.

***Sinistre avec suite :*** les sinistres sont avec suite lorsqu'ils entraînent un débours de la part de la société d'assurances, dans le cas contraire, ils sont sans suite.

***Fréquence :*** pour une classe de risque déterminée, la fréquence annuelle est obtenue en rapportant le nombre de sinistres d'un exercice au nombre de véhicules garantis pendant un an (véhicules-année). Les fréquences sont données en % du nombre de véhicules-année.

***Coût moyen :*** le coût moyen est obtenu en rapportant la masse en francs des sinistres pour un exercice donné (sommes payées ou provisionnées par la société d'assurances) au nombre de sinistres correspondant.

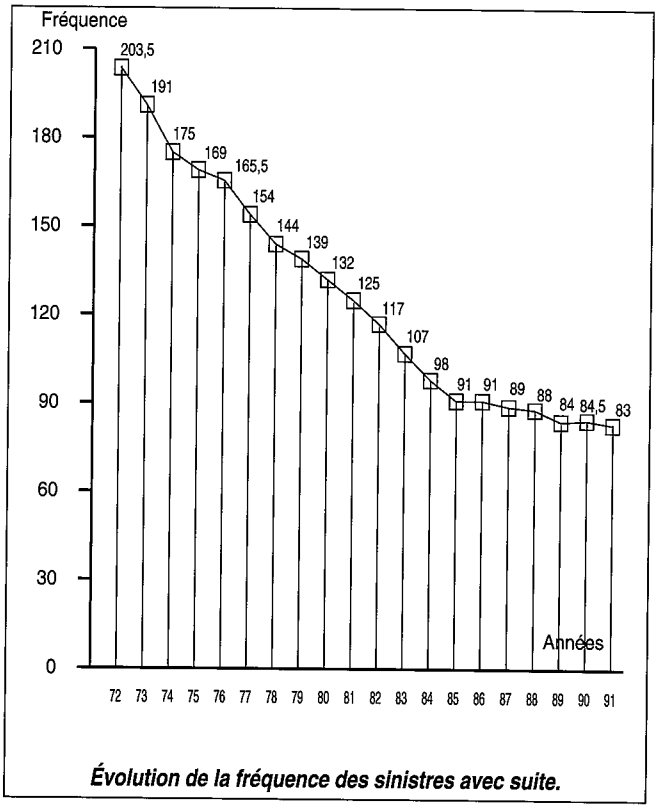
## ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1972 À 1991 RESPONSABILITÉ CIVILE

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 4 500 000 véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens par grande classe de risque.

| Années | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fréquences | 203,5 | 191 | 175 | 169 | 165,5 | 154 | 144 | 139 | 132 | 125 |
| Années | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
| Fréquences | 117 | 107 | 98 | 91 | 91 | 89 | 88 | 84 | 84,5 | 83 |

**La fréquence a diminué très fortement et très régulièrement entre 1972 et 1985, puis beaucoup plus faiblement de 1985 à 1991. Ces résultats sont en assez bonne concordance avec l'évolution d'un indicateur de nature différente, celui du nombre des accidents corporels avec cependant une différence, une diminution plus sensible de la fréquence (divisée par 2,5) que celle du nombre d'accidents corporels sur la même période (divisée par 1,8) sans doute explicable par la mise en place du bonus-malus qui a entraîné une sous-déclaration des sinistres. Par rapport à 1990, la fréquence des sinistres matériels avec suite a beaucoup moins baissé que celle des sinistres corporels.**



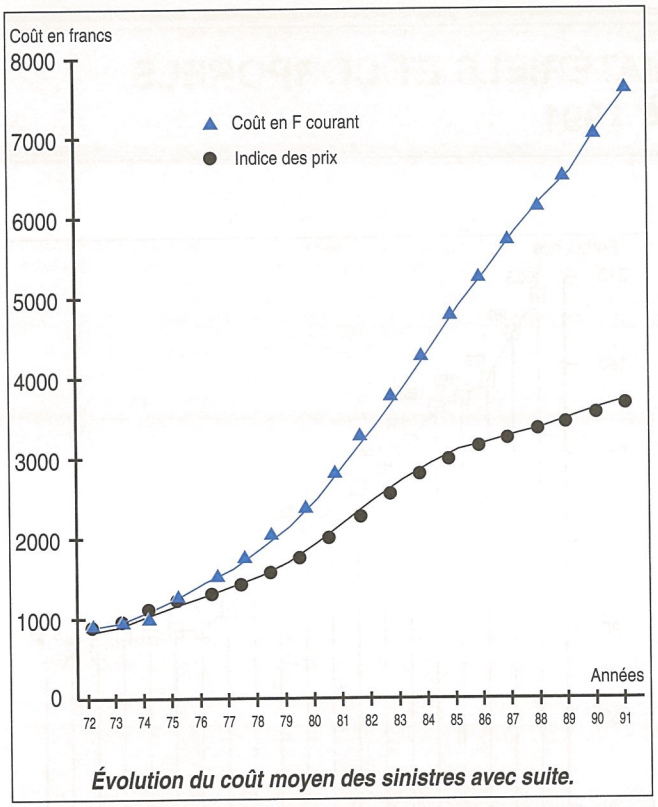

*Évolution de la fréquence des sinistres avec suite.*

## ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN (EN FRANCS COURANTS) DES SINISTRES MATÉRIELS AVEC SUITE DE 1972 À 1991 RESPONSABILITÉ CIVILE

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

| Années | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Coût | 895 | 950 | 1090 | 1250 | 1450 | 1620 | 1880 | 2150 | 2500 | 2950 |
| Années | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
| Coût | 3390 | 3870 | 4380 | 4900 | 5340 | 5820 | 6230 | 6570 | 7130 | 7600 |

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.




*Évolution du coût moyen des sinistres avec suite.*

## ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 1991

En 1991, 4 377 308 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 4 377 308/1,72 = 2 500 000 accidents.

Il s'agit d'accidents sur la voie publique faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurances.

Pour les accidents survenus au cours de l'année 1991, les entreprises d'assurances ont payé ou provisionné à fin 1991, 66,7 milliards de francs (45,8 milliards de francs pour les sinistres matériels et 20,9 milliards de francs pour les sinistres corporels).

## ÉVOLUTION DES SINISTRES MATÉRIELS DE LA CONVENTION

***Sinistres matériels de la convention IDA***

| ANNÉE DE PRÉSENTATION | NOMBRE | MONTANT (en milliers de francs) | COÛT MOYEN (payé aux assurés) | FORFAIT IDA EN FRANCS |
|---|---|---|---|---|
| **1986** | 1 776 000 | 7 005 000 | 3 944 | 4 200 |
| **1987** | 1 797 000 | 7 672 000 | 4 269 | 4 320 |
| **1988** | 1 856 000 | 8 507 000 | 4 584 | 5 120 |
| **1989** | 1 829 000 | 8 782 000 | 4 802 | 5 400 |
| **1990** | 1 825 000 | 9 638 000 | 5 196 | 5 400 |
| **1991** | 1 873 000 | 10 322 000 | 5 512 | 5 800 |

## IDA (INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ) SUR LA PÉRIODE 1986-1991

La convention IDA s'applique si :
– il y a collision entre 2 véhicules à moteur (à l'exclusion des véhicules de transport),
– le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié,
– le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas la valeur d'un plafond fixé chaque année.

Les recours présentés par les sociétés se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année.

Le bilan montre une certaine stabilisation des sinistres matériels sur la période 1986-1991.

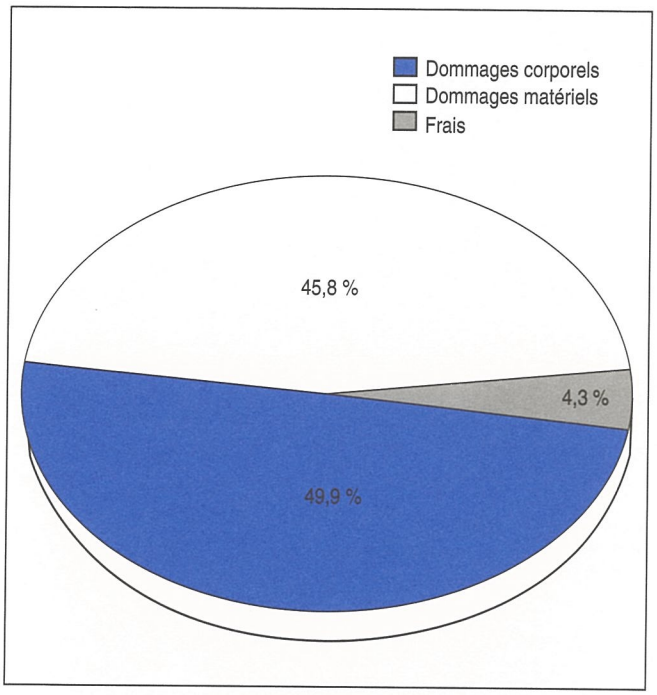
## RÉPARTITION DE 100 FRANCS DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1991

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

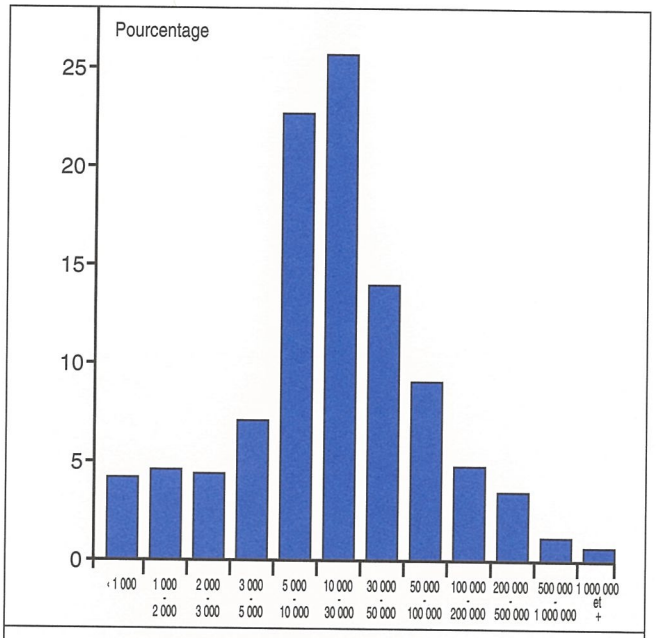
| | |
|---|---|
| **Dommages matériels réparations** | |
| Main d'œuvre | 13,3 |
| Pièces détachées | 20,3 |
| Pertes totales | 12,2 |
| Total des dommages matériels | 45,8 |
| (dont dommages matériels des sinistres corporels | 5,0) |
| **Dommages corporels** | |
| Frais médicaux et pharmaceutiques et hospitalisation | 13,3 |
| Incapacité temporaire | 6,2 |
| Capitaux constitutifs | 17,5 |
| Pretium doloris | 4,5 |
| Préjudice esthétique | 1,1 |
| Préjudice moral | 4,5 |
| Autres | 2,8 |
| Total des dommages corporels | 49,9 |
| **Frais*** | |
| Total des frais de justice, d'expertise | 4,3 |
| **TOTAL GÉNÉRAL** | 100 |

*Les frais de gestion sont exclus.

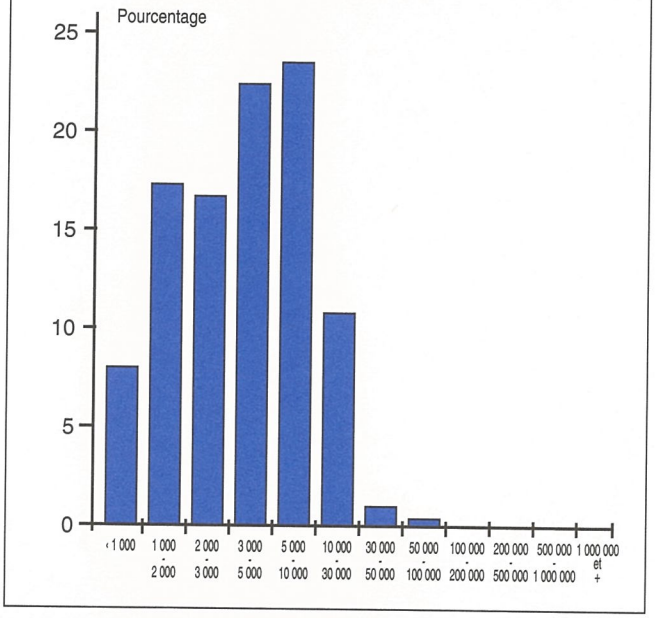
Globalement sur 100 francs de sinistres payés.
- 49,9 concernent les dommages corporels
- 45,8 les dommages matériels
- 4,3 les frais divers.




▲
***Répartition de 100 francs de sinistre au titre de la responsabilité civile.***




▲
***Répartition des sinistres corporels ou mixtes par tranche de coût.***




***Répartition des sinistres matériels avec suite par tranche de coût.*** ▶

**Répartition des sinistres avec suite par tranche de coût pour les véhicules de tourisme en responsabilité civile**

***Distribution des sinistres survenus en 1988 revus fin 1990***

| TRANCHES DE COÛT (en francs) | SINISTRES MATÉRIELS | | SINISTRES CORPORELS ET MIXTES | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre % | Montant % | Nombre % | Montant % |
| Moins de 1000 | 8,0 | 0,8 | 4,2 | |
| 1000 - 2000 | 17,3 | 5,4 | 4,6 | 0,1 |
| 2000 - 3000 | 16,7 | 9,0 | 4,4 | 0,2 |
| 3000 - 5000 | 22,4 | 17,8 | 7,1 | 0,5 |
| 5000 - 10 000 | 23,5 | 30,3 | 22,7 | 2,6 |
| 10 000 - 30 000 | 10,8 | 26,7 | 25,7 | 7,9 |
| 30 000 - 50 000 | 1,0 | 6,3 | 12,0 | 7,9 |
| 50 000 - 100 000 | 0,4 | 2,5 | 9,1 | 10,8 |
| 100 000 - 200 000 | | 0,6 | 4,8 | 11,4 |
| 200 000 - 500 000 | | 0,3 | 3,5 | 18,7 |
| 500 000 - 1 000 000 | | 0,3 | 1,2 | 14,7 |
| 1 000 000 et plus | | | 0,7 | 25,2 |
| **Total** | **100,0** | **100,0** | **100,0** | **100,0** |

Plus de 1 sinistre matériel sur 2 a un coût inférieur à 5 000 F, et représente globalement près de 40 % des sommes versées.

Près de 3 sinistres corporels ou mixtes sur 4 ont un coût inférieur à 30 000 F et ne représentent globalement que 14 % des sommes versées.

# 6
# ESSAI D'ÉVALUATION DES DERNIÈRES MESURES PRISES

# SUIVI DE LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION EN AGGLOMÉRATION

Avec le mois de novembre 1992 s'achevait la deuxième année d'application du 50 km/heure en agglomération. La présente étude va s'attacher à faire un bilan descriptif de l'insécurité en milieu urbain (les résultats qui suivent intègrent les reliquats sauf pour le seul mois de novembre 1992).

## 1. RÉSULTATS COMPARÉS DES PÉRIODES DÉCEMBRE 1989 – NOVEMBRE 1990 (90), DÉCEMBRE 1990 – NOVEMBRE 1991 (91), DÉCEMBRE 1991 – NOVEMBRE 1992 (92)

| | AGGLOMÉRATIONS | | | RASE CAMPAGNE |
|---|---|---|---|---|
| | 91/90 | 92/91 | 92/90 | 92/90 |
| Accidents corporels | - 11,3 % | - 3,3 % | - 14,2 % | - 9,9 % |
| Tués | - 9,1 % | - 6,9 % | - 15,4 % | - 11,9 % |
| Blessés graves | - 14,1 % | - 3,5 % | - 17,0 % | - 14,4 % |
| Tués + blessés graves | - 13,5 % | - 3,9 % | - 16,8 % | - 13,9 % |
| Blessés légers | - 10,7 % | - 3,3 % | - 13,7 % | - 9,9 % |
| Tous blessés | - 11,3 % | - 3,3 % | - 14,3 % | - 11,4 % |
| Victimes | - 11,3 % | - 3,4 % | - 14,3 % | - 11,4 % |

On voit donc que l'amélioration de la sécurité routière constatée au cours de la première année qui a suivi l'instauration du 50 km/heure s'est poursuivie au cours de la seconde année, sur un rythme évidemment beaucoup plus faible mais avec une diminution marquée de la gravité.
Globalement l'évolution constatée est tout à fait satisfaisante en ce qui concerne la réduction des accidents et du nombre total des victimes. La diminution du nombre de tués est par contre inférieure à ce qui était attendu. La baisse limitée de la gravité s'explique au moins en partie par l'évolution de l'accidentologie des motards et de celle de nuit (cf infra).
Sur la période de deux ans considérée, l'évolution est plus favorable en agglomération qu'en rase campagne pour tous les indicateurs.
En chiffres absolus et par rapport toujours à la période de référence du 1er décembre 1989 au 30 novembre 1990, il y a eu, en deux ans, un gain, en agglomération, de plus de 40 000 victimes (40 236) dont plus de 900 tués (909) et dont 8 691 blessés graves.
Ce bilan ne peut évidemment pas être mis au seul bénéfice de la mesure du 50 km/heure. Les résultats de la sécurité routière en agglomération ont notamment bénéficié de l'augmentation du port de la ceinture de sécurité suite à l'obligation de port à l'arrière et d'usage de dispositifs de retenue pour enfants.

## 2. ANALYSE DE L'ÉVOLUTION SUR DEUX ANS, SELON CERTAINS CRITÈRES

### *2a. Selon la taille des agglomérations*

| | ACCIDENTS CORPORELS | TUÉS + BLESSÉS GRAVES |
|---|---|---|
| Agglomérations de moins de 5 000 habitants | - 14,8 % | - 17,2 % |
| Agglomérations entre 5 000 et 50 000 habitants | - 17,4 % | - 14,8 % |
| Agglomérations de plus de 50 000 habitants | - 11,7 % | - 18,8 % |

On constate donc que c'est dans les agglomérations les plus importantes que la baisse du nombre des accidents a été la plus faible, mais que la diminution de leur gravité a été la plus forte.

### *2b. Selon la période de la journée*

| | ACCIDENTS CORPORELS | TUÉS | TUÉS+ BLESSÉS GRAVES |
|---|---|---|---|
| **Jour** | - 16,4 % | - 23,3 % | - 20,0 % |
| **Nuit** | - 9,5 % | - 7,4 % | - 12,1 % |
| **Ensemble** | - 14,2 % | - 15,4 % | - 16,8 % |

On constate un écart considérable des évolutions de jour et de nuit, au point qu'on peut pratiquement considérer que si la politique de modération de la vitesse a connu un incontestable succès de jour avec, notamment, une baisse sensible de la gravité des accidents, elle a eu un effet moins marqué la nuit.

Alors qu'au premier décembre 1990, le nombre de tués se répartissait presque à égalité entre le jour et la nuit (50,3 % de jour, 49,7 % de nuit), la nuit l'emporte désormais nettement (45,6 % de jour, 54,4 % de nuit).

**Des actions spécifiques sur la sécurité nocturne mériteraient d'être engagées.**

### *2c. Selon les catégories d'usagers*

Pour avoir des chiffres suffisamment importants, on se basera sur les évolutions des tués et blessés graves.

| | 92/90 |
|---|---|
| **Piétons** | - 19,5 % |
| **Cyclistes** | - 18,6 % |
| **Cyclomotoristes** | - 19,9 % |
| **Motocyclistes** | - 5,7 % |
| **Conducteurs et passagers de véhicules légers** | - 17,1 % |
| **Autres** | - 22,4 % |
| **Ensemble** | - 16,8 % |

On voit donc que les piétons, cyclistes et cyclomotoristes ont connu des évolutions plus favorables que la moyenne, celle-ci étant largement déterminée, compte tenu de leur nombre, par les conducteurs et passagers de véhicules légers. Au contraire, l'évolution des victimes motocyclistes a été beaucoup moins favorable. Les tués motocyclistes représentent désormais 14,6 % des tués en agglomération, alors qu'ils n'en formaient "que" 12,7 % au 1er décembre 1990.

### *2d. Selon l'âge des victimes*

On prendra, là aussi, comme indicateur l'évolution du nombre des tués et blessés graves.

| | 92/90 |
|---|---|
| **0 à 14 ans** | - 19,3 % |
| **15 à 17 ans** | - 22,4 % |
| **18 à 24 ans** | - 15,4 % |
| **25 à 44 ans** | - 14,7 % |
| **45 à 64 ans** | - 18,9 % |
| **65 ans et plus** | - 17,2 % |
| **Ensemble** | - 16,8 % |

On voit donc que les évolutions ont été plus favorables pour les jeunes de moins de 18 ans et les personnes de 45 ans et plus. A l'inverse, l'amélioration a été moindre pour les personnes entre 18 et 44 ans. Cette différence d'évolution est conforme à ce qui était attendu en la matière.

### *2e. Selon le sexe*

On prendra également comme indicateur l'évolution du nombre des tués et blessés graves.

| | Jour | Nuit | Ensemble |
|---|---|---|---|
| | 92/90 | 92/90 | 92/90 |
| **Hommes** | - 18,8 % | - 12,5 % | - 16,1 % |
| **Femmes** | - 22,0 % | - 11,0 % | - 18,6 % |
| **Ensemble** | - 20,0 % | - 12,1 % | - 16,8 % |

On voit donc que les évolutions ont été plus favorables pour les femmes que pour les hommes. Mais cette affirmation est surtout valable le jour. La nuit, la diminution du nombre de victimes graves (tués+blessés graves) chez les hommes est plus forte que chez les femmes.

## 3. ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES VITESSES

L'évolution des vitesses, de jour et de nuit, pratiquées par les véhicules légers en traverse d'agglomération de moins de 5 000 habitants par des RN est la seule donnée disponible permettant d'apprécier l'effet du changement de limite de vitesse le 1er décembre 1990.

De jour, on assiste à une baisse régulière de la vitesse moyenne passée de 65,5 km/heure, valeur moyenne de 1987 à 1990, à 60,9 km/heure, soit une réduction de 7 %.

De nuit, la réduction a été plus faible, passant de 74,2 à 70,3 km/heure, soit une réduction de 5 %.

Il est par ailleurs intéressant d'étudier l'évolution de la distribution des vitesses pratiquées, on se reportera aux deux histogrammes joints pour les vitesses de jour et de nuit.

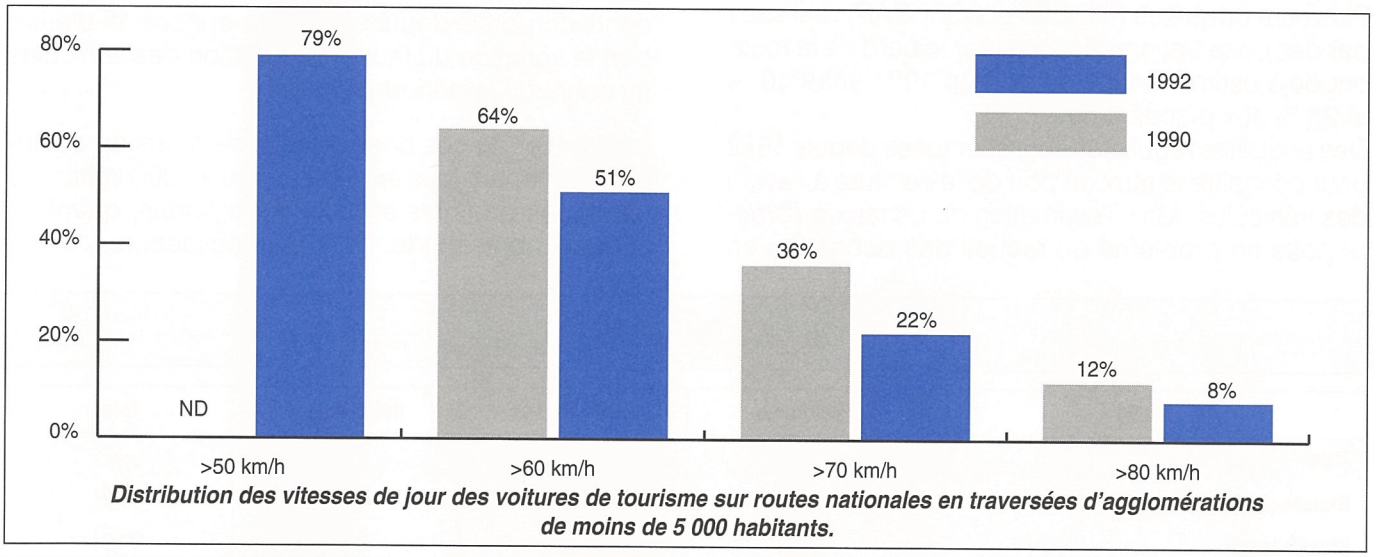
De jour, on constate un abaissement général des vitesses et un écrêtement des vitesses les plus élevées, ainsi le nombre d'usagers traversant une petite agglomération à plus de 70 km/heure a-t-il diminué de près de 40 %.

C'est cet écrêtement important des vitesses pratiquées les plus élevées qui explique la baisse du nombre de tués de jour de près d'un quart, malgré la faiblesse relative de la diminution de la vitesse moyenne et un taux de dépassement du 50 km/heure encore élevé (79 % d'usagers en dépassement le jour, 97 % la nuit) mais les traversées de petites agglomérations sont évidemment le cas le plus défavorable.

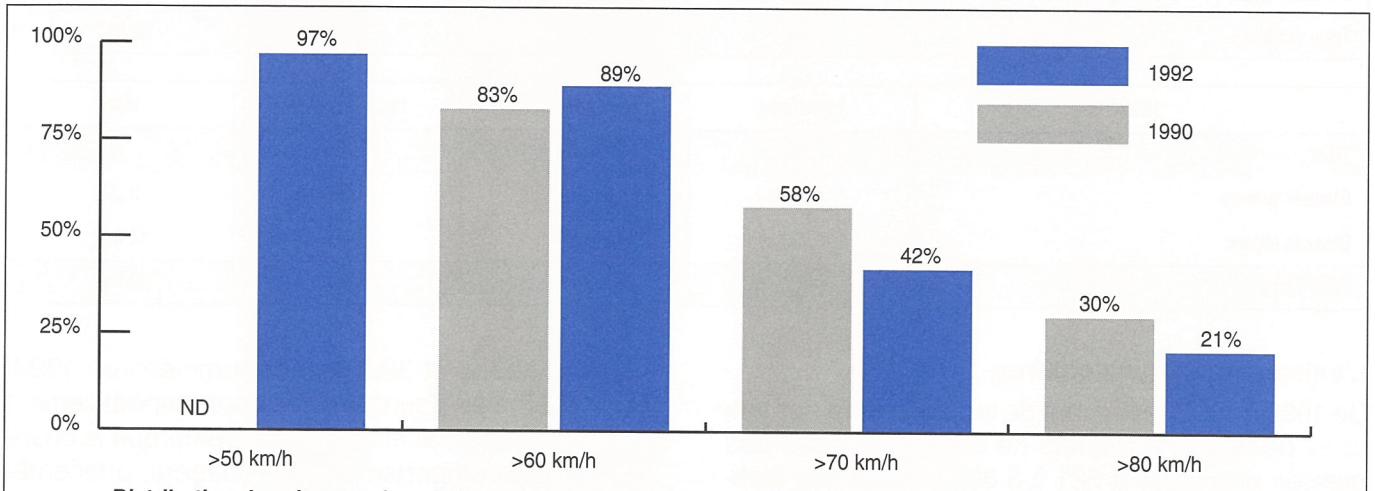
De nuit, l'évolution est moins favorable mais aussi plus complexe puisque d'une part le pourcentage d'usagers à plus de 60 km/heure a augmenté, mais que d'autre part celui des usagers à plus de 70 km/heure a baissé de plus d'un quart.

Cette différence d'évolution des vitesses pratiquées de jour et de nuit explique au moins en partie les résultats très différents constatés entre le jour et la nuit.

D'une manière générale, l'évolution de l'accidentologie en agglomération depuis le 1er décembre 1990 confirme une nouvelle fois l'extrême sensibilité des résultats de la sécurité routière à des variations même faibles des vitesses pratiquées.




***Distribution des vitesses de jour des voitures de tourisme sur routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants.***




***Distribution des vitesses de nuit des voitures de tourisme sur routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants.***

# ANALYSE DE L'EFFICACITÉ DU PORT OBLIGATOIRE DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ AUX PLACES ARRIERE DES VOITURES DE TOURISME

Le port de la ceinture de sécurité aux places arrière des voitures de tourisme est devenu obligatoire en France le 1er décembre 1990. Deux ans après la mise en place de cette mesure, les passagers arrière mettent-ils davantage la ceinture, et cela a-t-il contribué à améliorer leur sécurité?

## 1. CADRE DE L'ÉTUDE

L'objectif de cette étude est de déterminer si l'obligation du port de la ceinture à l'arrière des voitures de tourisme a contribué à épargner des vies. Il s'agit alors d'estimer l'accroissement du taux de port aux cours des deux années correspondantes.
Plusieurs enquêtes (INRETS et ASSECAR) réalisées par des observations visuelles sur le bord de la route ont déjà estimé le taux de port en 1991 entre 10 % et 25 % aux places arrière.
Des enquêtes régulières sont effectuées depuis 1972 pour connaître le taux de port de la ceinture à *l'avant* des véhicules. Mais l'estimation de ce taux à *l'arrière* pose un problème de recueil des données : en effet, en raison de la configuration des véhicules, un observateur placé sur le bord de la chaussée ne peut voir si les passagers arrière sont attachés, contrairement aux passagers avant pour lesquels cette méthode est utilisée. Aussi la seule population pour laquelle le port de la sécurité à l'arrière est connu est celle des accidentés recensés dans le fichier national des accidents de la route issus des BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels). C'est par conséquent sur cette population que nous allons travailler, en émettant l'hypothèse que la population des accidentés se comporte de la même manière que la population des passagers arrière en circulation en matière de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

Enfin, pour éviter tout résultat biaisé, il convient de remarquer l'existence de deux phénomènes : d'une part la baisse quasi-constante du nombre d'accidents corporels depuis quelques années, et d'autre part la variation du taux d'occupation des véhicules au cours de la période d'étude.

Le premier de ces phénomènes sera pris en compte en ramenant tous les indicateurs à 1000 véhicules impliqués dans les accidents corporels, quant au second, après étude, il s'avère négligeable.

## 2. LES RÉSULTATS

| 1990 | ceinturés | non ceinturés | indéterminés | total |
|---|---|---|---|---|
| **Tués** | 54 | 572 | 200 | 826 |
| **Blessés graves** | 293 | 3102 | 926 | 4 321 |
| **Blessés légers** | 2 038 | 9394 | 6 232 | 17 664 |
| **Total victimes** | 2 385 | 13 068 | 7 358 | **22 811** |

| 1992 | ceinturés | non ceinturés | indéterminés | total |
|---|---|---|---|---|
| **Tués** | 183 | 288 | 235 | 706 |
| **Blessés graves** | 1 307 | 1 193 | 896 | 3 396 |
| **Blessés légers** | 7 233 | 3 589 | 3 618 | 14 440 |
| **Total victimes** | 8 723 | 5 070 | 4 749 | **18 542** |

### L'enjeu en quelques chiffres

De 1990 à 1992, le nombre de tués à l'arrière des voitures de tourisme a chuté de 826 à 706, celui des blessés graves de 4 321 à 3 396 et celui des blessés légers de 17 664 à 14 440.
Parmi ces victimes, 10,5 % étaient ceinturées, 57,3 % non ceinturées et 32,2 % indéterminées en 1990. Pour 1992, ces pourcentages sont respectivement de 47,0 %, 27,3 % et 25,6 %. On remarque le changement de comportement des usagers, phénomène qui nécessite une analyse plus fine pour mieux l'appréhender, comme on va le voir par la suite.

Le graphique 1 montre **la tendance à la baisse du nombre de tués, blessés graves et blessés légers à l'arrière des voitures de tourisme :** pour chacun de ces indicateurs, elle est d'environ **20 % en trois ans.**

Le graphique 2 reprend ces chiffres mais ramenés au nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels. La légère tendance **à la baisse** (surtout pour les deux dernières années) signifie que pour un même nombre de véhicules accidentés, le nombre de victimes à l'arrière baisse aussi. Autrement dit, **la gravité des accidents de la route décroît pour les passagers arrière depuis deux ans.**

Le rôle de la ceinture peut être mis en évidence de la façon suivante : les graphiques 3, 4 et 5 montrent l'évolution respective des nombres de tués, blessés graves et blessés légers, à l'arrière, ceinturés ou non. On constate dans tous les cas une baisse du nombre de victimes non ceinturées et une hausse des victimes ceinturées, ce qui prouve non pas que le port de la ceinture tue (puisque le nombre total de victimes décroît), mais que les passagers arrière mettent de plus en plus leur ceinture.

Ce phénomène est assez visible pour les tués et les blessés graves parce que les deux courbes "ceinturés" et "non ceinturés" tendent à se rejoindre.

Pour les blessés légers il est encore plus accentué puisque les deux courbes se croisent début 1991. Mais cette population a la possibilité physique ou verbale de faire croire que la ceinture était attachée au moment de l'accident, pour des raisons tenant aux contraventions et aux assurances. A l'inverse, on peut penser que les renseignements fournis par la Police nationale et la Gendarmerie nationale sur le port de la ceinture des tués et des blessés graves sont plus fiables.

C'est pourquoi, seules ces populations seront étudiées par la suite, sous le nom de "victimes graves".

Le graphique 6 donne la répartition des ceinturés et non ceinturés chez les victimes graves. On observe nettement 3 étapes :

• **avant la mise en place du port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'arrière,** sur un total de 25 victimes graves pour 1 000 véhicules impliqués, on dénombrait 1 victime grave ceinturée et 19 non ceinturées (soit un taux de port de 5 % environ en faisant l'hypothèse médiane que les indéterminés se comportent comme les autres) ;

• **tout au long de l'année 1991, le taux de port n'a cessé d'augmenter,** les ceinturés passant de 1 à 7 pour 25 victimes graves, les non ceinturés de 19 à 10.

• **au cours de l'année 1992,** le phénomène ralentit, mais le taux de port de la ceinture à l'arrière croît encore. Fin 1992, sur 24 victimes graves pour 1 000 véhicules impliqués, 9 sont ceinturés, et 9 non ceinturés.

**Par conséquent le taux de port de la ceinture de sécurité aux places arrière des voitures de tourisme serait compris entre 36 % et 64 % :**

**36 %** est l'hypothèse "pessimiste" où 0 % des indéterminés attachent la ceinture,

**64 %** est l'hypothèse "optimiste" où 100 % des indéterminés attachent la ceinture.

Enfin, le nombre de victimes graves est passé sur cette période de 25 à 24 pour 1 000 véhicules impliqués, soit une baisse de 4 % environ, résultat que l'on peut, en partie, attribuer à cette hausse du taux de port à l'arrière.

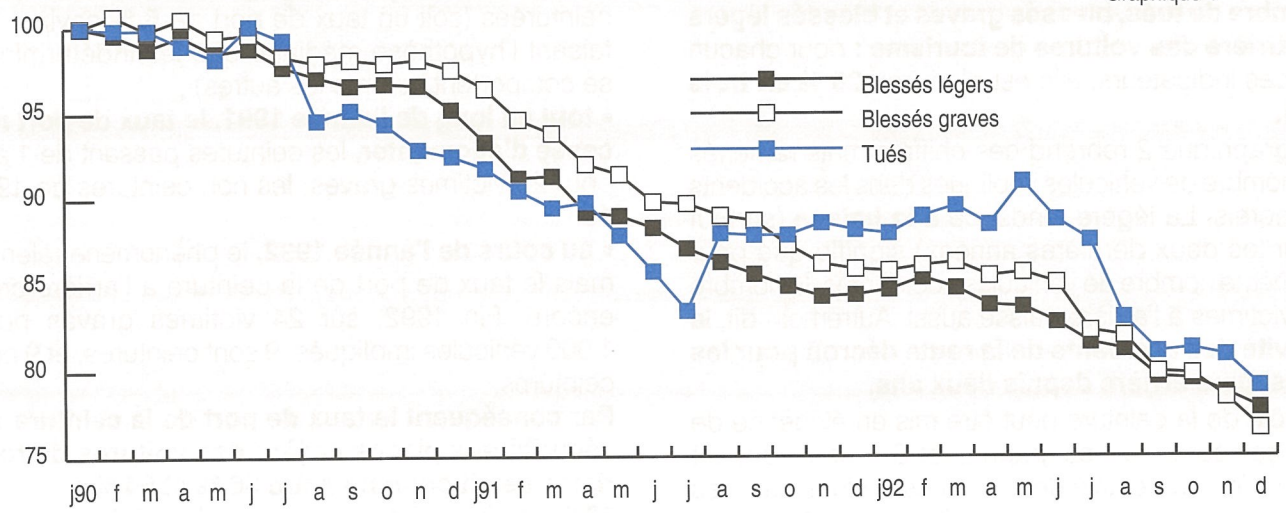
## EN CONCLUSION

Depuis la mise en place du port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des voitures de tourisme, le nombre de tués et de blessés n'a cessé de décroître (environ – 20% en deux ans).

La part que l'on peut attribuer au port de la ceinture à l'arrière dans la diminution du nombre de victimes est au plus de 4 %.

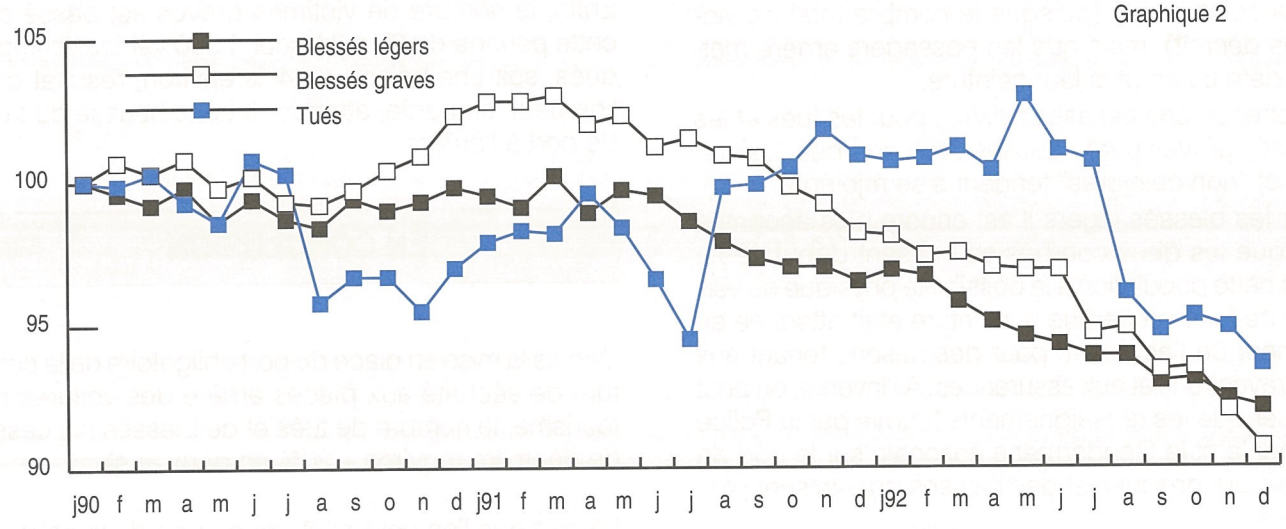
Quant au port de la ceinture de sécurité à l'arrière, il semble qu'il serait passé en deux ans de 5 % à 36 % minimum (puisque il existe encore 28 % de victimes graves où le port de la ceinture est indéterminé dans les statistiques).

Graphique 1



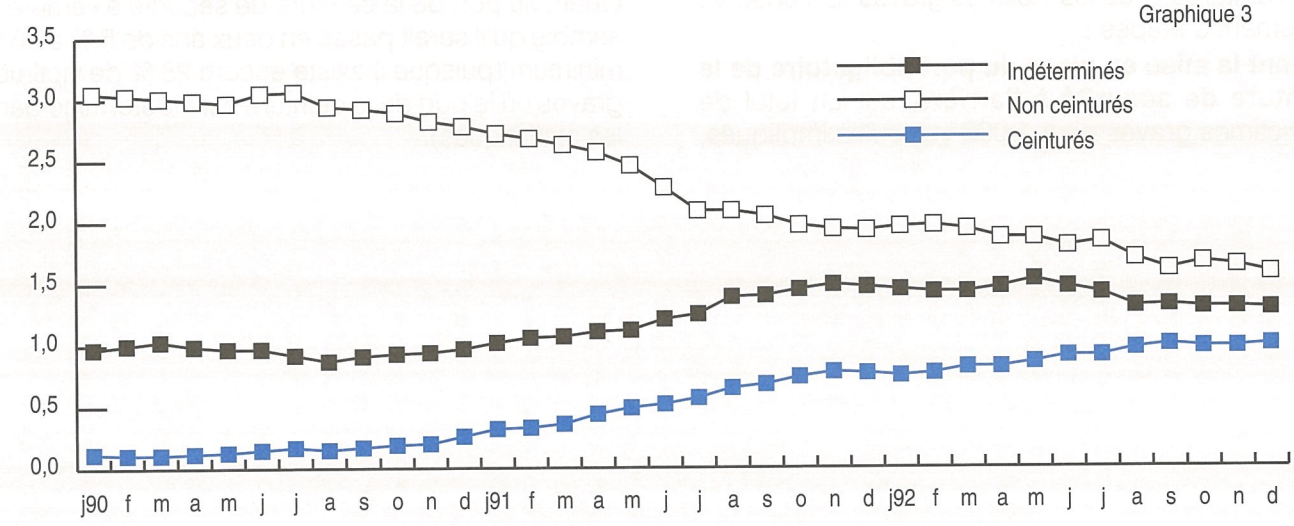

***Nombre de victimes à l'arrière des voitures de tourisme.***
***(Somme glissante sur les 12 mois précédents. Indice base 100 en janvier 1990)***

Graphique 2

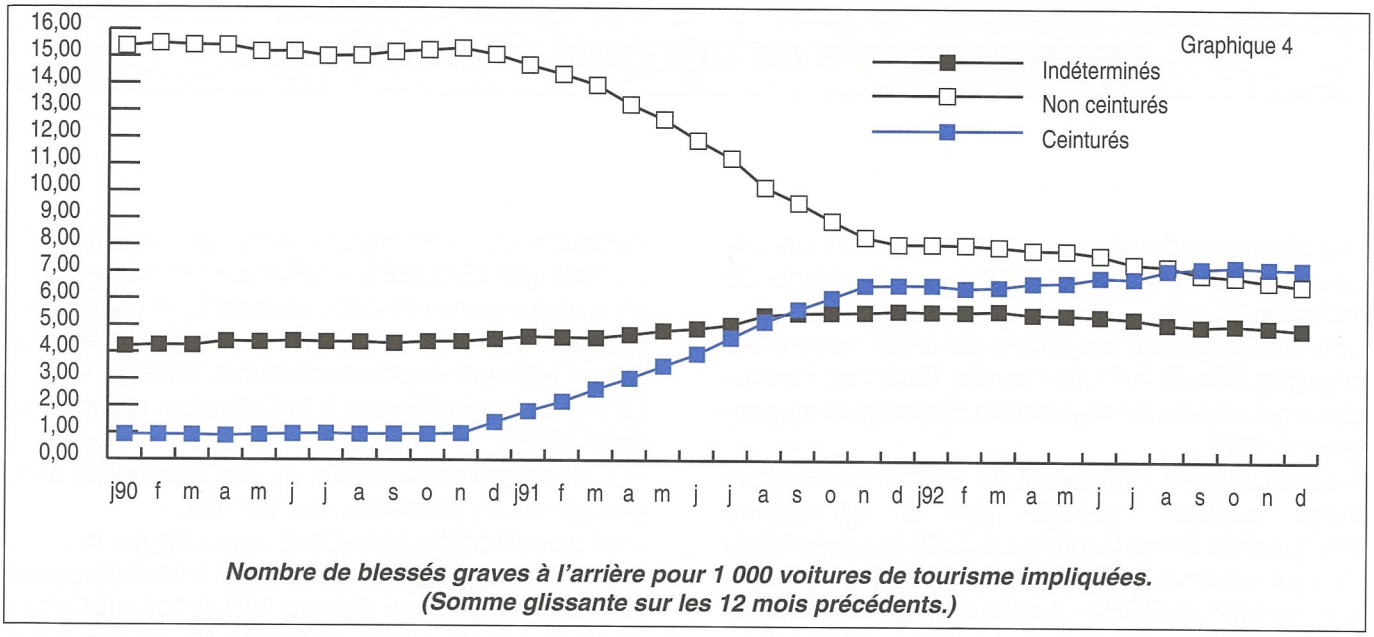



***Nombre de victimes à l'arrière pour 1 000 voitures de tourisme impliquées.***
***(Somme glissante sur les 12 mois précédents. Indice base 100 en janvier 1990)***

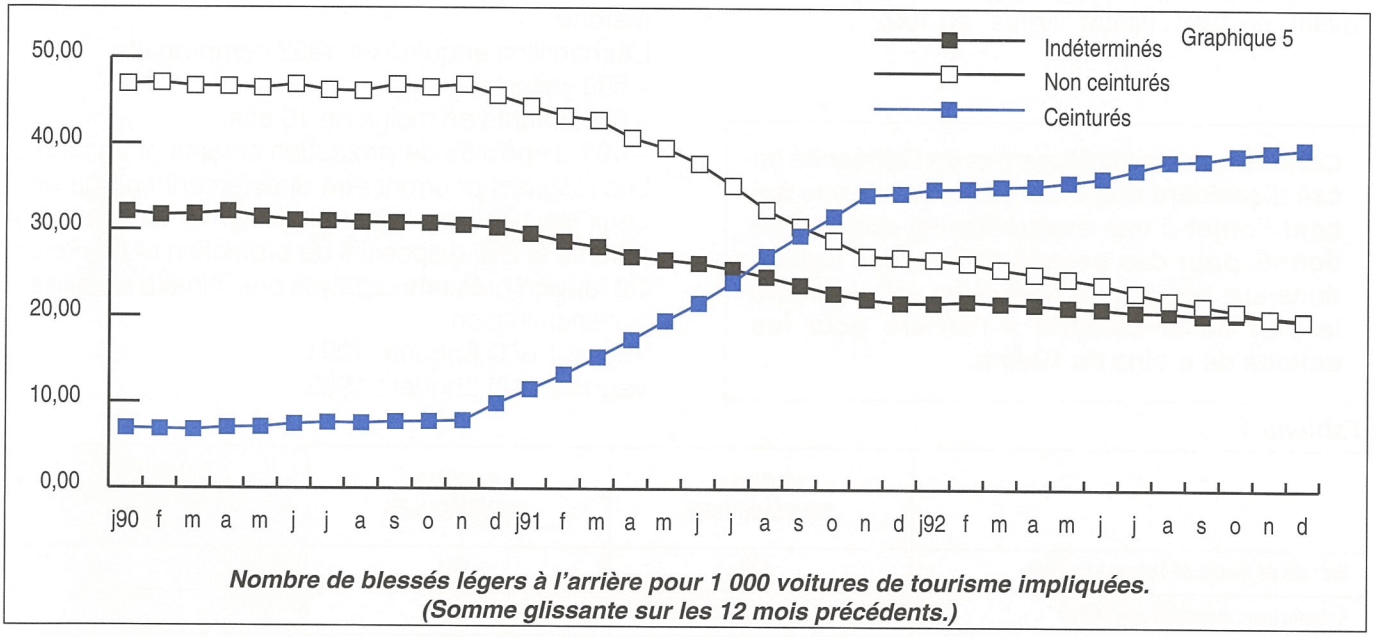
Graphique 3



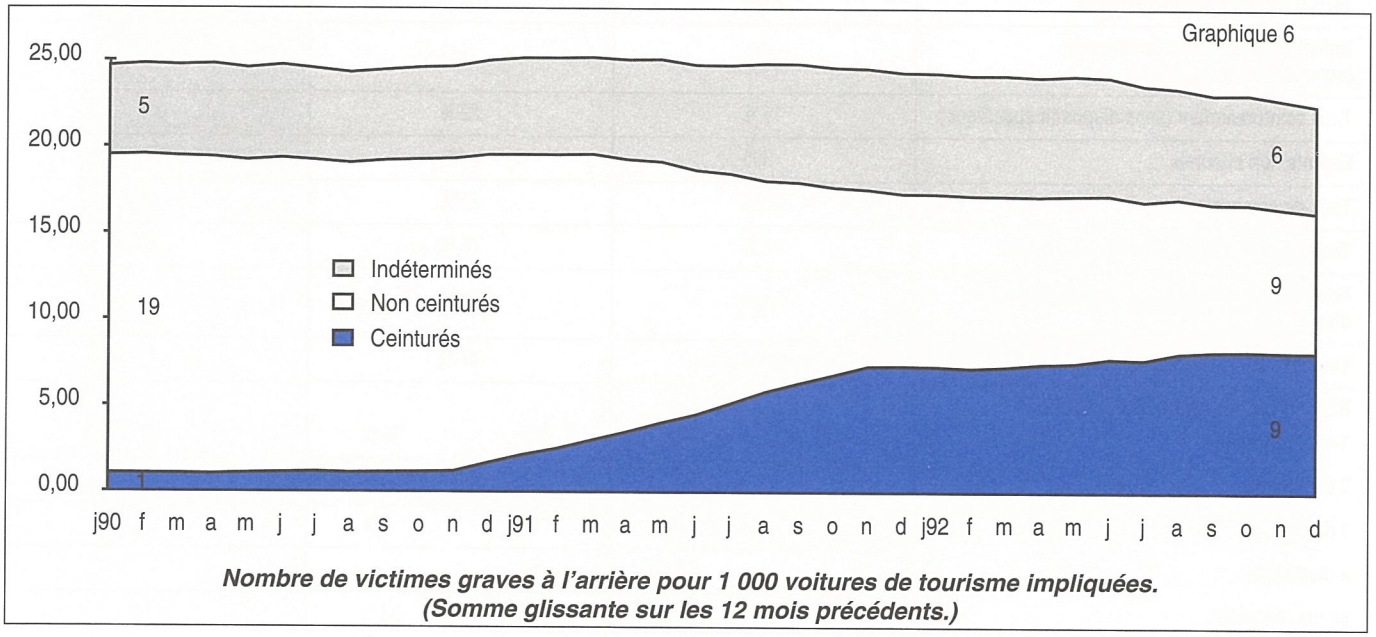

***Nombre de tués à l'arrière pour 1 000 voitures de tourisme impliquées.***
***(Somme glissante sur les 12 mois précédents)***




***Nombre de blessés graves à l'arrière pour 1 000 voitures de tourisme impliquées.***
***(Somme glissante sur les 12 mois précédents.)***




***Nombre de blessés légers à l'arrière pour 1 000 voitures de tourisme impliquées.***
***(Somme glissante sur les 12 mois précédents.)***




***Nombre de victimes graves à l'arrière pour 1 000 voitures de tourisme impliquées.***
***(Somme glissante sur les 12 mois précédents.)***

# LES DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS

Les dispositifs de retenue pour enfants sont obligatoires depuis le 1er janvier 1992 pour les enfants de moins de 10 ans.
Une évaluation sur les efforts de cette mesure est engagée depuis la fin de l'année 1992 ; les conclusions qui en seront tirées seront disponibles en septembre 1993.
A ce stade il est intéressant de publier les résultats d'une enquête réalisée par le Laboratoire d'Ergonomie Santé Confort (LESCO) qui dépend de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) ; il s'est interrogé sur l'utilisation de ces dispositifs à partir de deux enquêtes, l'une "avant" en 1991, l'autre "après" en 1992.

**Cette enquête ne préjuge pas de l'efficacité en cas d'accident des dispositifs de retenue qui sont l'objet d'une évaluation en cours. Elle donne, pour des grands trajets, des indications sur leur taux d'utilisation en y incluant le port de la ceinture à l'arrière pour les enfants de moins de 10 ans.**

L'enquête est la reconduction de l'enquête réalisée en 1991 (DEJEAMMES – 1992) sur les mêmes sites de la région parisienne et au sud de Lyon (autoroutes et routes à grande circulation). Elle s'est déroulée durant les week-ends d'avril et mai 1992.
Le même questionnaire a été utilisé et comprenait trois volets :
– un descriptif de la voiture, de son occupation avec des questions posées au conducteur,
– un questionnaire spécifique pour chaque dispositif enfant. Le type "porte-bébé" a été introduit puisque la réglementation en permet l'utilisation à la place avant et que plusieurs fabricants en ont mis sur le marché.
L'échantillon enquêté en 1992 comprenait :
– 589 voitures,
– 654 enfants de moins de 10 ans,
– 493 dispositifs de protection enfants et ceintures.
Les résultats pourront être directement comparés à ceux de 1991 qui comprenaient 374 voitures, 574 enfants et 269 dispositifs de protection et ceintures.
Ce rapport présente l'analyse préliminaire en utilisant la dénomination :
Vague 1 (V1) Enquête 1991
Vague 2 (V2) Enquête 1992

*Tableau 1*

| | VAGUE 1<br>374 VÉHICULES | | VAGUE 2<br>589 VÉHICULES | | ÉVOLUTION<br>VAGUE 2/VAGUE 1<br>(en points) |
|---|---|---|---|---|---|
| Enfants de moins de 10 ans à l'arrière | 574 | | 654 | | |
| Enfants avec dispositif spécifique | 159 | | 351 | | |
| Taux d'équipement en dispositif | 28 % | | 54 % | | + 26 |
| Enfants avec ceinture de sécurité (sans dispositif spécifique) | 110 | | 142 | | |
| Taux ceinture/enfant (sans dispositif spécifique) | 19 % | | 22 % | | + 3 |
| Enfants non attachés | 305 | | 161 | | |
| Taux de non protection | 53 % | | 25 % | | – 28 |
| Taux de protection (dispositif + ceinture) | 47 % | | 75 % | | + 28 |
| Nombre de voitures équipées d'au moins un dispositif de sécurité) | 133 | | 275 | | |
| Taux de voiture avec au moins un dispositif | 36 % | | 47 % | | + 11 |
| RÉPARTITION DANS LES VÉHICULES<br>1 seul dispositif | 110 | 29 % | 209 | 36 % | + 7 |
| 2 dispositifs | 21 | 6 % | 56 | 10 % | + 4 |
| 3 dispositifs | 1 | 0 % | 10 | 2 % | + 2 |
| 4 dispositifs | 1 | 0 % | – | – | – |
| aucun dispositif | 241 | 64 % | 314 | 53 % | – 11 |

## TYPES DE DISPOSITIFS DE PROTECTION

Une liste de questions propres à chaque type de dispositifs était proposée à l'adulte accompagnant l'enfant, visant à bien décrire l'usage réel du dispositif.
Ces résultats conduisent à faire les remarques suivantes :
– l'usage des nacelles n'a pas beaucoup progressé (question de coût et/ou d'encombrement ?),
– le siège-auto est utilisé de 6 mois à 23 mois, beaucoup moins à partir de 2 ans,
– la réhausse (en complément de la ceinture) est en forte progression à partir de 2 ans et au-delà de 6 ans,
– le port de la ceinture est en progression à partir de 6 ans.
Il sera intéressant d'analyser les qualités d'utilisation ainsi que les appréciations données au plan du confort et de la commodité.

## TAUX DE PROTECTION

Le tableau 1 présente les taux d'utilisation des dispositifs de protection spécifiques et de ceintures. Il fait apparaître que 54 % des enfants de moins de 10 ans sont équipés d'un dispositif spécifique et 22 % des enfants portent la ceinture de sécurité à l'arrière.
25 % des enfants ne sont pas protégés.
On voit clairement l'impact de la réglementation de janvier 1992 puisque le taux de protection (par dispositif spécifique et ceinture) progresse de 28 %.

## PROTECTION SELON L'ÂGE

Le tableau 2 présente les taux de protection des enfants établis par catégories d'âges correspondant plus à la pratique des parents qu'aux classes de poids utilisées dans les homologations de dispositifs.

***Tableau 2 – Taux de protection selon l'âge des enfants – Enquête "grandes migrations" 1991-1992***

| ÂGE DE L'ENFANT | 0-6 mois | 6-12 mois | 3-5 ans | 6-9 ans |
|---|---|---|---|---|
| **Vague 1** | 70 % | 90 % | 46 % | 44 % |
| **Vague 2** | 81 % | 91 % | 69 % | 66 % |

Ainsi on note que ce sont les enfants de 3 ans et plus qui bénéficient d'un accroissement important de la protection passant de 45 % à plus de 66 %. La protection des bébés augmente de 70 % à 81 %. Les enfants de 6 mois à 12 mois inclus sont protégés en très grande proportion ce qui s'explique aisément par la nécessité pour eux d'avoir une aide au maintien de la posture assise.

## PROTECTION SELON L'OCCUPATION DE LA VOITURE

Il est intéressant de voir la répartition des enfants dans les voitures et les taux de protection selon leur nombre.

70 % des véhicules ne comportaient qu'un seul enfant à l'arrière. Il n'est pas étonnant de constater que plus il y a d'enfants, plus le taux de protection est faible. Il varie de :

- 80 % dans le cas d'un seul enfant,
- 75 % dans le cas de deux enfants,
- 48 % dans le cas de trois enfants.

Sans préjuger de l'étude plus fine en cours, il est intéressant de rapprocher cette enquête du bilan annuel 1992 comparé à 1991, sur les enfants de moins de trois ans et de trois à neuf ans.

| | | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS |
|---|---|---|---|---|---|
| **0 – 2 ans** | Année 1992 | 33 | 81 | 721 | 802 |
| | Année 1991 | 48 | 102 | 857 | 959 |
| | Différence | – 15 | – 21 | – 136 | – 157 |
| | Évolution | – 31,3 % | – 20,6 % | – 15,9 % | – 16,4 % |
| **3 – 9 ans** | Année 1992 | 99 | 583 | 3 924 | 4 507 |
| | Année 1991 | 92 | 695 | 4 350 | 5 045 |
| | Différence | +7 | – 112 | – 426 | – 538 |
| | Évolution | +7,6 % | – 16,1 % | – 9,8 % | – 10,7 % |

Ces résultats, significatifs pour les blessés graves et légers, sont en baisse plus importante que pour les autres tranches d'âge. Ce constat donne une indication vraisemblable sur l'efficacité des systèmes de retenue qu'il conviendra de confirmer.

# BILAN APRÈS SIX MOIS D'APPLICATION DU PERMIS À POINTS

## 1; BILAN DES ACCIDENTS DE JUILLET À DÉCEMBRE 1992

| | ACCIDENTS CORPORELS | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS |
|---|---|---|---|---|---|
| **Juillet à décembre 1992** | 73 296 | 4 763 | 23 298 | 78 230 | 101 528 |
| **Juillet à décembre 1991** | 79 081 | 5 350 | 25 657 | 84 555 | 110 212 |
| **Différence** | - 5 785 | - 587 | - 2 359 | - 6 325 | - 8 684 |
| **Pourcentage** | - 7,3 % | - 11,0 % | - 9,2 % | - 7,5 % | - 7,9 % |

Au cours des mois de juillet à décembre 1992, comparés aux mois de juillet à décembre 1991, on constate des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels (–7,3 %) et de blessés (–7,9 %) et une diminution plus importante du nombre de tués (–11,0 %), ce qui entraîne une diminution de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, de 4,0 % (6,50 pour les six mois de 1992 et 6,77 pour les six mois de 1991).

## 2. BILAN DES ACCIDENTS DE JUILLET À DÉCEMBRE 1992, MOIS PAR MOIS, COMPARÉS À LA MOYENNE DES CINQ ANNÉES PRÉCÉDENTES

| | ACCIDENTS CORPORELS | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS |
|---|---|---|---|---|---|
| **Juillet 1992** | 12 271 | 876 | 4 177 | 13 101 | 17 278 |
| **Moy. juillet 87-91** | 14 874 | 1 009 | 5 304 | 16 098 | 21 402 |
| **Différence** | - 2 603 | - 133 | - 1 127 | - 2 997 | - 4 124 |
| **Pourcentage** | - 17,5 % | - 13,2 % | - 21,2 % | - 18,6 % | - 19,3 % |
| **Août 1992** | 11 074 | 790 | 4 139 | 12 282 | 16 421 |
| **Moy. août 87-91** | 13 009 | 942 | 4 830 | 14 226 | 19 056 |
| **Différence** | - 1 935 | - 152 | - 691 | - 1 944 | - 2 635 |
| **Pourcentage** | - 14,9 % | - 16,1 % | - 14,3 % | - 13,7 % | - 13,8 % |
| **Septembre 1992** | 12 129 | 765 | 3 733 | 12 694 | 16 427 |
| **Moy. septembre 87-91** | 14 395 | 895 | 4 733 | 14 990 | 19 723 |
| **Différence** | - 2 266 | - 130 | - 1 000 | - 2 296 | - 3 296 |
| **Pourcentage** | - 15,7 % | - 14,5 % | - 21,1 % | - 15,3 % | - 16,7 % |
| **Octobre 1992** | 13 322 | 788 | 3 975 | 14 194 | 18 169 |
| **Moy. octobre 87-91** | 15 749 | 913 | 5 007 | 16 406 | 21 413 |
| **Différence** | - 2 427 | - 125 | - 1 032 | - 2 212 | - 3 244 |
| **Pourcentage** | - 15,4 % | - 13,7 % | - 20,6 % | - 13,7 % | - 15,1 % |
| **Novembre 1992** | 12 991 | 791 | 3 816 | 13 761 | 17 577 |
| **Moy. novembre 87-91** | 14 437 | 899 | 4 588 | 15 200 | 19 788 |
| **Différence** | - 1 446 | - 108 | - 772 | - 1 439 | - 2 211 |
| **Pourcentage** | - 10,0 % | - 12,0 % | - 16,8 % | - 9,5 % | - 11,2 % |
| **Décembre 1992** | 11 509 | 753 | 3 458 | 12 198 | 15 656 |
| **Moy. décembre 87-91** | 13 825 | 877 | 4 405 | 14 719 | 19 124 |
| **Différence** | - 2 316 | - 124 | - 947 | - 2 521 | - 3 468 |
| **Pourcentage** | - 16,8 % | - 14,1 % | - 21,5 % | - 17,1 % | - 18,1 % |

La comparaison mensuelle avec la moyenne mensuelle des cinq années précédentes fait ressortir l'homogénéité des diminutions des indicateurs de juillet à décembre 1992.

## 3. BILAN DES ACCIDENTS DE JUILLET À DÉCEMBRE 1992, MILIEU URBAIN, RASE CAMPAGNE

| | | ACCIDENTS CORPORELS | TUÉS | BLESSÉS GRAVES | BLESSÉS LÉGERS | TOTAL BLESSÉS | GRAVITÉ (tués/100 victimes) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Milieu urbain (1)** | Année 1992 | 50 425 | 1 628 | 11 744 | 53 592 | 65 336 | 3,2 |
| | Année 1991 | 54 471 | 1 848 | 12 700 | 58 495 | 71 195 | 3,4 |
| | Différence | - 4 046 | - 220 | - 956 | - 4 903 | - 5 859 | - 0,2 |
| | Évolution | - 7,4 % | - 11,9 % | - 7,5 % | - 8,4 % | - 8,2 % | - 5,9 % |
| **Rase campagne** | Année 1992 | 22 871 | 3 135 | 11 554 | 24 638 | 36 192 | 13,7 |
| | Année 1991 | 24 610 | 3 502 | 12 957 | 26 060 | 39 017 | 14,2 |
| | Différence | - 1 739 | - 367 | - 1 403 | - 1 422 | - 2 825 | - 0,5 |
| | Évolution | - 7,1 % | - 10,5 % | - 10,8 % | - 5,5 % | - 7,2 % | - 3,5 % |
| **Ensemble** | Année 1992 | 73 296 | 4 763 | 23 298 | 78 230 | 101 528 | 6,5 |
| | Année 1991 | 79 081 | 5 350 | 25 657 | 84 555 | 110 212 | 6,8 |
| | Différence | - 5 785 | - 587 | - 2 359 | - 6 325 | - 8 684 | - 0,3 |
| | Évolution | - 7,3 % | - 11,0 % | - 9,2 % | - 7,5 % | - 7,9 % | - 4,4 % |

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

Les nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés diminuent de façon homogène en milieu urbain et en rase campagne mais les diminutions sont toutefois légèrement plus fortes en milieu urbain qu'en rase campagne. La diminution de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, est plus forte en milieu urbain (– 5,9 %) qu'en rase campagne (– 3,5 %).

## 4. CONTRÔLES CONSACRÉS À LA CIRCULATION ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRES DE JUILLET À DÉCEMBRE 1992

| TOTAL DES HEURES DE CONTRÔLE (y compris écriture et déplacements) | GENDARMERIE NATIONALE | POLICE URBAINE | CRS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| **Juillet à décembre 1992** | 5 888 952 | 2 990 576 | 769 816 | 9 649 344 |
| **Juillet à décembre 1991** | 5 891 891 | 2 794 968 | 828 320 | 9 515 179 |
| **Différence** | - 2 939 | +195 608 | - 58 504 | + 134 165 |
| **Pourcentage** | 0 | +7,0 % | - 7,1 % | + 1,4 % |

## 5. PRINCIPALES INFRACTIONS SUSCEPTIBLES D'ENTRAÎNER UN RETRAIT DE POINTS, DE JUILLET À DÉCEMBRE 1992

| DÉLITS D'ALCOOLÉMIE | GENDARMERIE NATIONALE | POLICE URBAINE | CRS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Juillet à décembre 1992 | 32 861 | 17 509 | 782 | 51 152 |
| Juillet à décembre 1991 | 33 453 | 17 514 | 906 | 51 873 |
| Différence | - 592 | - 5 | - 124 | - 721 |
| Pourcentage | - 1,8 % | * | - 13,7 % | - 1,4 % |
| **DÉLITS DE FUITE** | | | | |
| Juillet à décembre 1992 | 12 563 | 26 411 | 21 | 38 995 |
| Juillet à décembre 1991 | 11 364 | 24 272 | 29 | 35 665 |
| Différence | + 1 199 | + 2 139 | - 8 | + 3 330 |
| Pourcentage | + 10,6 % | + 8,8 % | NS | + 9,3 % |
| **EXCÈS DE VITESSE** | | | | |
| Juillet à décembre 1992 | 293 949 | 90 105 | 76 640 | 460 694 |
| Juillet à décembre 1991 | 317 411 | 100 084 | 77 726 | 495 221 |
| Différence | - 23 462 | - 9 979 | - 1 086 | - 34 527 |
| Pourcentage | - 7,4 % | - 10,0 % | - 1,4 % | - 7,0 % |
| **FRANCHISSEMENT DE LIGNE CONTINUE** | | | | |
| Juillet à décembre 1992 | 23 723 | 14 581 | 985 | 39 289 |
| Juillet à décembre 1991 | 32 255 | 13 282 | 1 847 | 47 384 |
| Différence | - 8 532 | + 1 299 | - 862 | - 8 095 |
| Pourcentage | - 26,5 % | + 9,8 % | - 46,7 % | - 17,1 % |
| **FEUX ET STOPS** | | | | |
| Juillet à décembre 1992 | 42 286* | 76 316 | 3 433 | 122 035 |
| Juillet à décembre 1991 | 55 910* | 78 684 | 4 365 | 138 959 |
| Différence | - 13 624 | - 2 368 | - 932 | - 16 924 |
| Pourcentage | - 24,4 % | - 3,0 % | - 21,4 % | - 12,2 % |
| **TOTAL** | | | | |
| Juillet à décembre 1992 | 405 382* | 224 922 | 81 861 | 712 165 |
| Juillet à décembre 1991 | 450 393* | 233 836 | 84 873 | 769 102 |
| Différence | - 45 011 | - 8 914 | - 3 012 | - 56 937 |
| Pourcentage | - 10,0 % | - 3,8 % | - 3,5 % | - 7,4 % |

*NS : non significatif.*
** Y compris le non respect de la priorité.*

**Remarques :**
– les 5 infractions choisies représentent de l'ordre de 90 % du contentieux routier, la totalisation ne concerne que ces 5 infractions,
– il s'agit d'infractions relevées et non de points retirés, le déroulement de la procédure judiciaire nécessitant des délais.Si la plupart des infractions constatées diminuent, en particulier les franchissements de ligne continue (– 17,1 %) et le non respect des feux et stops (– 12,2 %), le nombre de délits de fuite est en augmentation non négligeable (+ 9,3 %).

## 6. COMMENTAIRES

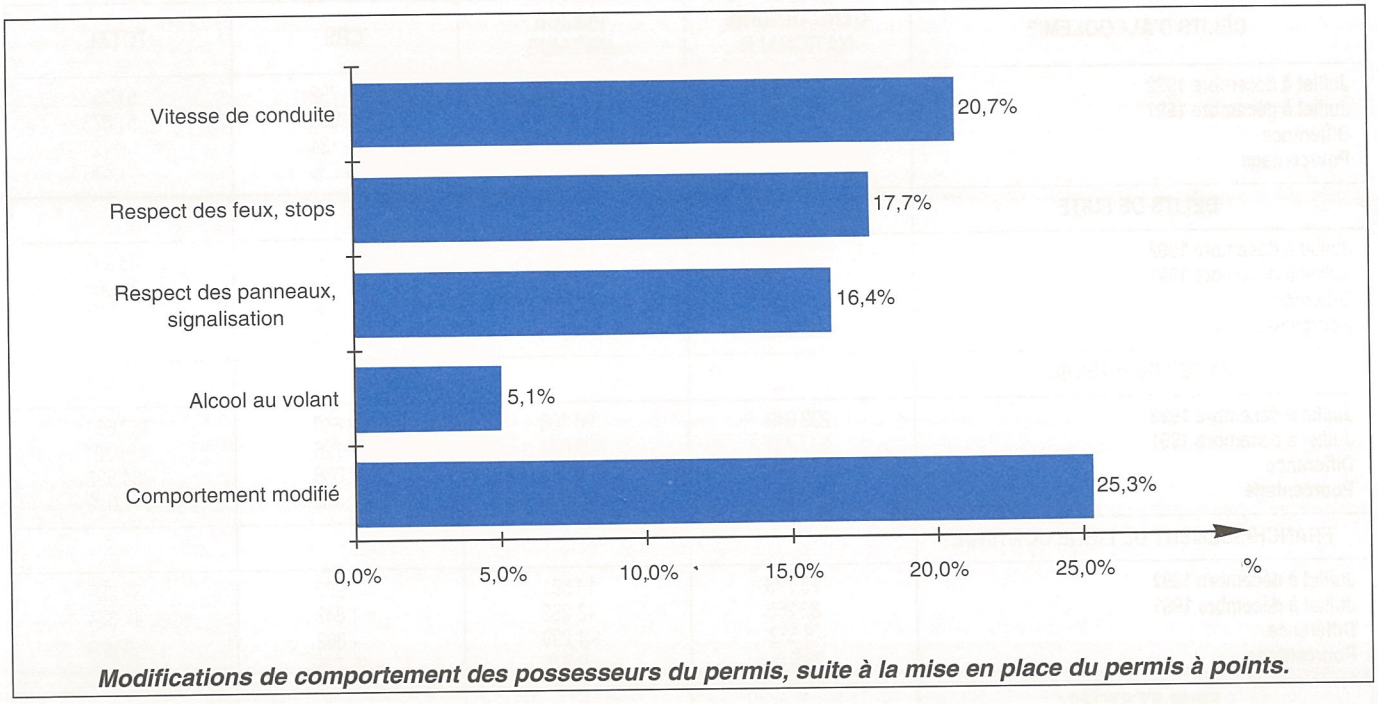
Au-delà de la forte diminution des indicateurs d'accidentologie qu'a entraînée la mise en application du permis à points, c'est peut-être plus la modification du comportement des usagers qui est à noter, bien que sur de nombreux points il reste des progrès à accomplir comme l'augmentation des vitesses de nuit ou celle de la vitesse sur les autoroutes.

En particulier, la diminution de la gravité des accidents a été très sensible pendant les six derniers mois ; le nombre de tués diminuant plus vite (– 11 %) que le nombre d'accidents corporels (– 7,3 %). En outre, le nombre de grosses infractions diminue (– 7,4 %) alors que le nombre total d'heures consacrées à la circulation routière par les forces de l'ordre augmente de 1,4 %.

L'attitude des usagers, à travers le sondage d'opinion ci-dessous, indique bien les intentions déclarées de modification de comportement à la suite de la mise en place du permis à points.

## 7. SONDAGE D'OPINION

Si l'instauration de cette mesure s'est heurtée à diverses difficultés, elle est considérée à la date du sondage d'opinion face à quelques questions de sécurité routière (novembre 1992), comme ayant une influence pour l'amélioration de la sécurité sur les routes : 25 % des interviewés possédant un permis de conduire déclarent concrètement avoir modifié leur comportement.




***Modifications de comportement des possesseurs du permis, suite à la mise en place du permis à points.***

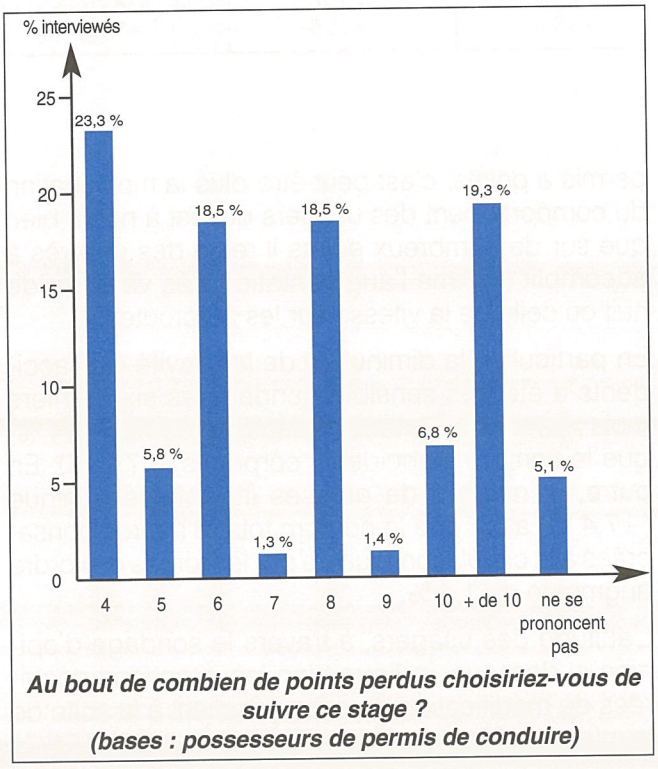
D'autre part, face aux contraintes que présente le stage de sensibilisation pour les interviewés (déroulement en semaine sur deux jours, coût de 1 500 à 1 800 F), il est constaté que :

– 66 % des possesseurs de permis de conduire ne s'inscriraient pas au stage avant d'avoir perdu 6 points,

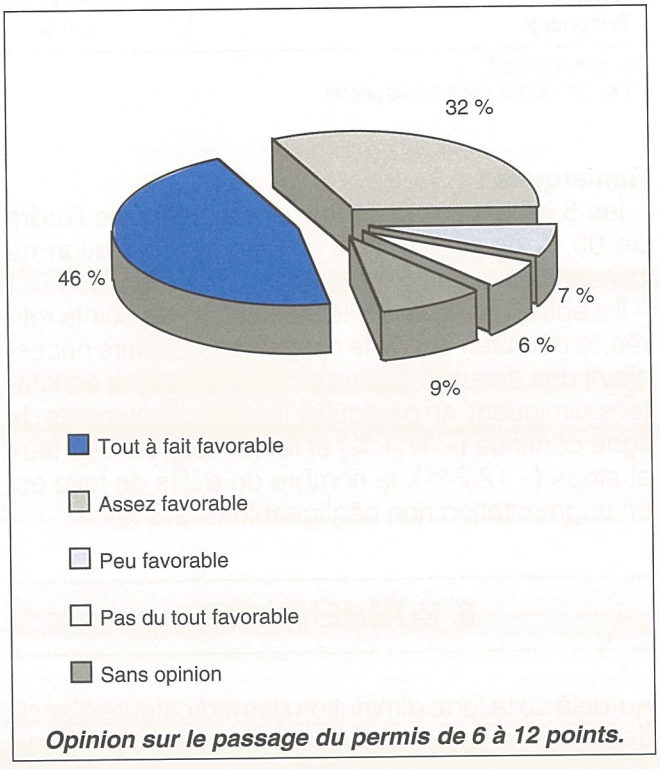
– 46 % attendraient de perdre au moins 8 points,

– 19,3 % sont opposés à ce stage et attendraient de perdre plus de 10 points,

– 78 % des interviewés étaient favorables au passage du permis de 6 à 12 points.




***Au bout de combien de points perdus choisiriez-vous de suivre ce stage ?***
***(bases : possesseurs de permis de conduire)***




***Opinion sur le passage du permis de 6 à 12 points.***

# 7
# LES ACQUIS 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 1er 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 1er juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1er avril 1970.
• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er 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 1er janvier.
• Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
• Décret du 26 août relatif à :
– l'interdiction de transporter des enfants de moins de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme,
– l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération.

– obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

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

**1976**

Obligation, à compter du 1er octobre, du port du casque, hors agglomération, pour les conducteurs 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 1er 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 1er janvier 1980, du port du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs en toutes circonstances.

**1982**

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

– REAGIR : 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 1er 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 2x2 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 1er octobre 1983 :

– 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,

– 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes.

b) pour les véhicules de transports en commun :

– 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues,

– 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

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

• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré, le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20g/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 1er janvier 1985,

– de vente, à compter du 1er janvier 1986.

**1985**

Arrêté du 4 juillet fixant au 1er 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 septembre 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'ARC à tous les départements.

**1989**

• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er 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 1er 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**

• 1er janvier : obligation d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants de moins de 10 ans au 1er janvier.

Contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

• *1er juillet :* mise en application de la loi sur le permis à points.

• *1er décembre :* passage au barème à 12 points.

• *15 décembre :* limitation à 50 km/h en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

# 1988-1992... CINQ ANS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La relance de la politique de sécurité routière depuis 1988 a été déclenchée par la prise de conscience au plus haut niveau de la forte dégradation de la situation de la sécurité routière, constatée au 1er semestre 1988, survenant après le bilan favorable de l'année 1987.
A partir des recommandations de la Commission GIRAUDET, donnant lieu à la publication d'un "Livre Blanc", tout un train de mesures s'est progressivement mis en place, dont les résultats se font maintenant bien sentir.
Ces cinq années, de mi-1988 à décembre 1992, peuvent être examinées selon deux périodes, l'une d'août 1988 à septembre 1990, période de poursuite de l'application des mesures décidées antérieurement, mais surtout période de réflexion et de décision sur les nouvelles initiatives à prendre, la seconde d'octobre 1990 à décembre 1992, correspondant à leur application.
En définitive, de la fin 1988, année de la vigoureuse mise en garde du premier ministre, au 31 décembre 1992, le nombre de tués sur les routes est passé de 10 548 à 9 083 améliorant de plus de 750 vies épargnées le bilan 1987, premier à descendre sous la barre des 10 000 tués depuis 1960 (tableau 2).

## LES DEUX PÉRIODES

D'août 1988 à septembre 1990, la tendance alarmante du développement de l'insécurité routière, illustrée par le bilan 1988 (10 548 tués), se stabilise puis décroît légèrement.
Les progrès constatés sont surtout dus, en début de période, à la mobilisation des pouvoirs publics, au déploiement accru des forces de l'ordre sur les réseaux et à l'annonce des mesures à venir ; il s'ensuit un début de prise de conscience de l'opinion et par conséquent une modification du comportement des usagers. Les gains sont faibles mais indiquent un arrêt de la dégradation : **250 vies sont épargnées et 18 362 blessés évités.**
La tenue de deux CISR en octobre 1988 et en décembre 1989, la parution du Livre Blanc de la Commission GIRAUDET, puis l'adoption des mesures qu'elle préconise, seront les moments forts de cette période.
Cette tendance encourageante qui se prolonge globalement jusqu'en décembre 1991, avec il est vrai, un 2e quadrimestre plus terne, tient, pour partie, à la conjoncture internationale (conflit du Golfe) et, sur un autre registre, à la météorologie de l'hiver 1990, plus rigoureuse que celle des hivers précédents, à l'origine d'un regain de prudence chez les automobilistes.
C'est surtout l'effet des premières mesures d'envergure qui se fait sentir, même s'il est difficile de discerner la part qui revient à chacune d'entre elles, l'inflexion des indicateurs peut être globalement imputée à l'amélioration du système de contrôle et de sanction (amendes forfaitaires minorées, contrôles préventifs de l'alcoolémie effectués à l'initiative des forces de l'ordre) et des mesures touchant le comportement de l'usager (50 km/h en ville, port de la ceinture à l'arrière).
Les gains du début de 1992 sont assez contrastés. Si l'insécurité routière gagne en rase campagne pendant le premier quadrimestre 1992 par rapport à la même période 1991 (+ 10,3 %), elle s'améliore en milieu urbain (– 8,1 %), révélant des effets de la limitation de 50 km/h en ville.
C'est enfin et surtout la dernière mesure, le permis à points entré en vigueur au 1er juillet, qui va infléchir très fortement la tendance à la diminution de l'insécurité routière.On lui doit l'essentiel des résultats atteints en décembre 1992 après 6 mois d'application.

## APPRÉCIATION DE L'EFFICACITÉ

## DES MESURES PRISES

Il convient de mettre en regard du bilan obtenu, la progression sur la période de 5 ans de l'indice de circulation de 14 %, celle du parc de véhicules à 4 roues de 9 % et celle du parc motos de 18 %.
Les différentes mesures ont-elles pour autant modifié le comportement des usagers ?

## LES CONTRÔLES PRÉVENTIFS

## D'ALCOOLÉMIE

L'augmentation des contrôles à titre préventif est spectaculaire, surtout depuis octobre 1990, date du vote de la loi autorisant les forces de l'ordre à les effectuer. Elles ont procédé à 4 614 079 contrôles en 1992, en augmentation de 21 % par rapport à 1991. Parmi ces contrôles, plus de 1 % se sont révélés positifs justifiant ainsi le recours à un tel dépistage.

## APPLICATION DU 50 km/h

## EN VILLE

On constate une diminution réelle des vitesses moyennes pratiquées. Deux ans après le début de son application, en décembre 1992, sur une référence de

5 ans, on mesure en milieu urbain une baisse de 4 km/h le jour et de 2 km/h la nuit.
Le recul de l'ordre de 17 % du nombre de tués parmi les piétons et de 23 % parmi les cyclomotoristes, catégories que l'on retrouve essentiellement en milieu urbain, corrèle ce résultat.
La baisse de la vitesse moyenne sur l'ensemble des réseaux en 1991 souligne probablement un effet de la plus forte sensibilisation des usagers à la sécurité routière ; cependant, il faut rester vigilant, car sur les seules autoroutes, en 1992, on constate de nouveau une augmentation de la vitesse moyenne.

## LES SYSTÈMES DE RETENUE

L'accroissement du port de la ceinture est net en rase campagne, atteignant sur les autoroutes de liaison un taux de 94 % en 1992 ; la ceinture est moins portée dans les agglomérations, tout en étant en progression (+ 8 points en province, + 5 points à Paris entre 1988 et 1992). Ces résultats montrent que "boucler sa ceinture" fait partie désormais des réflexes acquis de l'usager; il est difficile de mesurer avec précision le taux de port de la ceinture à l'arrière, cependant il est probable que cette mesure rendue obligatoire le 1er décembre 1990, a contribué à l'augmentation constatée du taux global de port (voir chapitre 6).
Les dispositifs de retenue pour enfants de moins de 10 ans sont obligatoires depuis le 1er janvier 1992. Le bilan de 1992, par rapport à 1991, pour la tranche d'âge 0-14 ans, marque une évolution plus favorable que la moyenne en tués et blessés, mais l'effet de cette mesure ne pourra être vérifié que sur une période plus longue. Il convient d'attendre le résultat d'une évaluation actuellement en cours qui devrait se conclure en septembre 93.
Le très fort accroissement des ventes de dispositifs en début d'année 1992 est déjà révélateur d'une utilisation accrue de ces dispositifs (voir chapitre 6).

## LE PERMIS À POINTS

Ce permis à points est la dernière mesure mise en œuvre. Clef de voûte du dispositif de la politique de sécurité routière, elle a l'avantage d'être bien isolée dans le temps, donc de permettre une appréciation fondée de ses effets. Les résultats de fin 1991 et début 1992, sans être véritablement mauvais, marquaient une stagnation des progrès de la sécurité. Il était donc temps qu'une nouvelle mesure vienne relancer la dynamique.
L'amélioration constatée a été évidente, allant jusqu'à 21 % de vies épargnées en août 92 par rapport à août 1991. Cette évolution favorable se poursuivait toujours en décembre 1992 sur la base d'une réduction du nombre de tués comprise pour le sixième mois consécutif entre 16 % et 12 % sur la moyenne de référence des cinq années précédentes.

## UN BILAN NUANCÉ

Il convient cependant de nuancer ce bilan en soulignant quatre points :

– malgré les progrès obtenus, l'hécatombe reste inacceptable ;

– l'accroissement inquiétant de l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) depuis plus de 10 ans. La diminution en pourcentage du nombre de tués continue de régresser moins vite que celle des blessés, cependant à partir de mai 1992, grâce vraisemblablement à l'annonce et à l'application du permis à points, un retournement favorable de tendance s'esquisse ;

– le bilan, en terme de tués, et les améliorations constatées en nombre de blessés graves et légers d'une catégorie d'usagers, les motocyclistes, sont beaucoup plus faibles que pour les autres usagers. Ainsi, le nombre de motards tués a augmenté de 10 % entre 1988 et 1992.

Cependant, le plan d'action, mis en place à partir de juillet 1991 (obligation d'un minimum de 20 heures de formation, contrôle des motos-écoles...), le renforcement de la communication locale et des contrôles sur le port du casque semble donner quelques résultats puisque sur l'année 1992, on observe enfin une diminution sensible du nombre de tués motocyclistes, et une baisse soutenue du nombre de blessés.

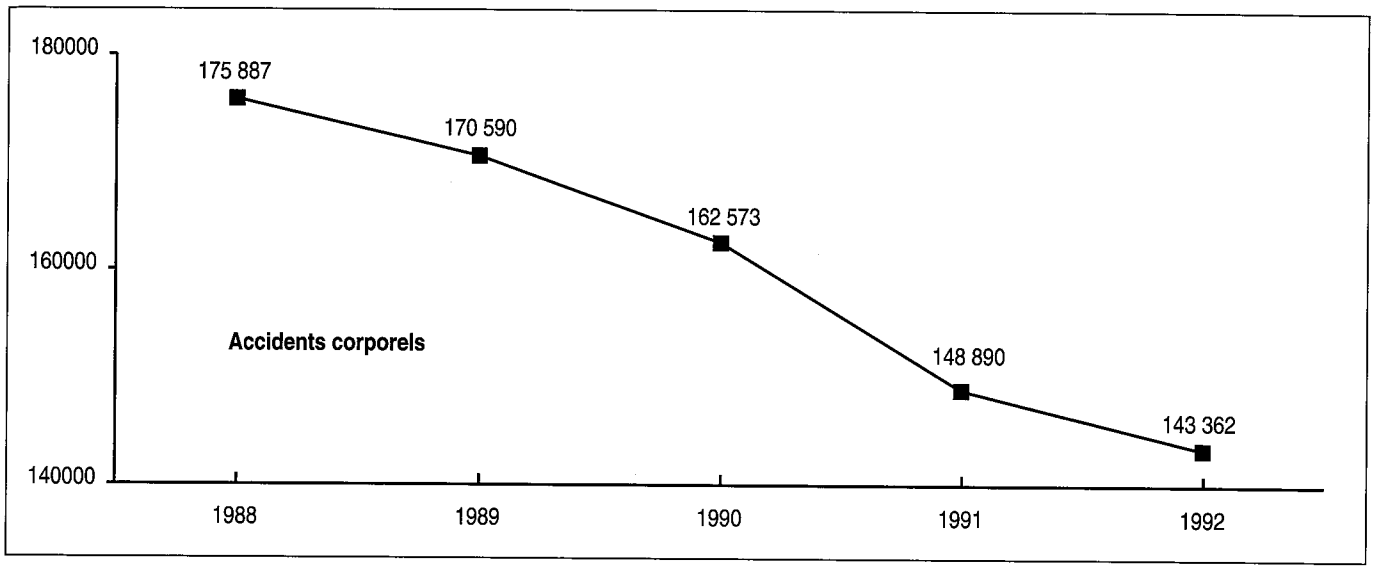
Au cours de l'année 1992, la situation sur les autoroutes n'a pas évolué très favorablement (+ 3,5 % d'accidents corporels, – 1,0 % de tués, + 2,2 % de blessés par rapport à 1991), corrélant ainsi l'augmentation constatée de la vitesse moyenne pratiquée.

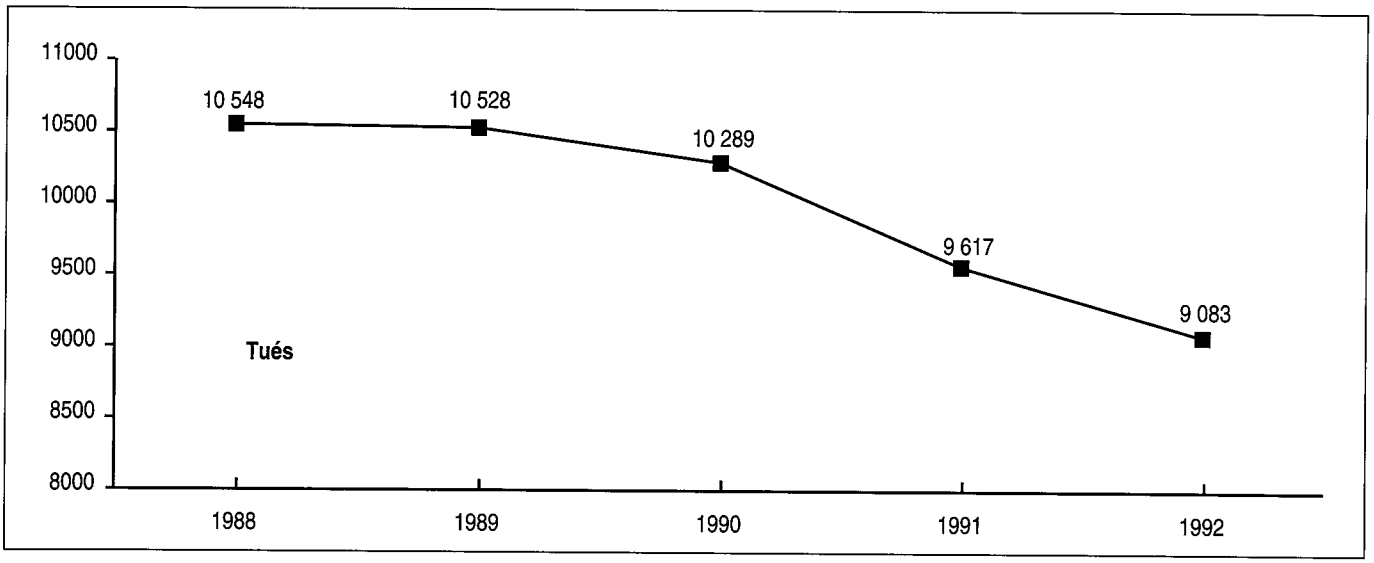
## LES COMPARAISONS EUROPÉENNES

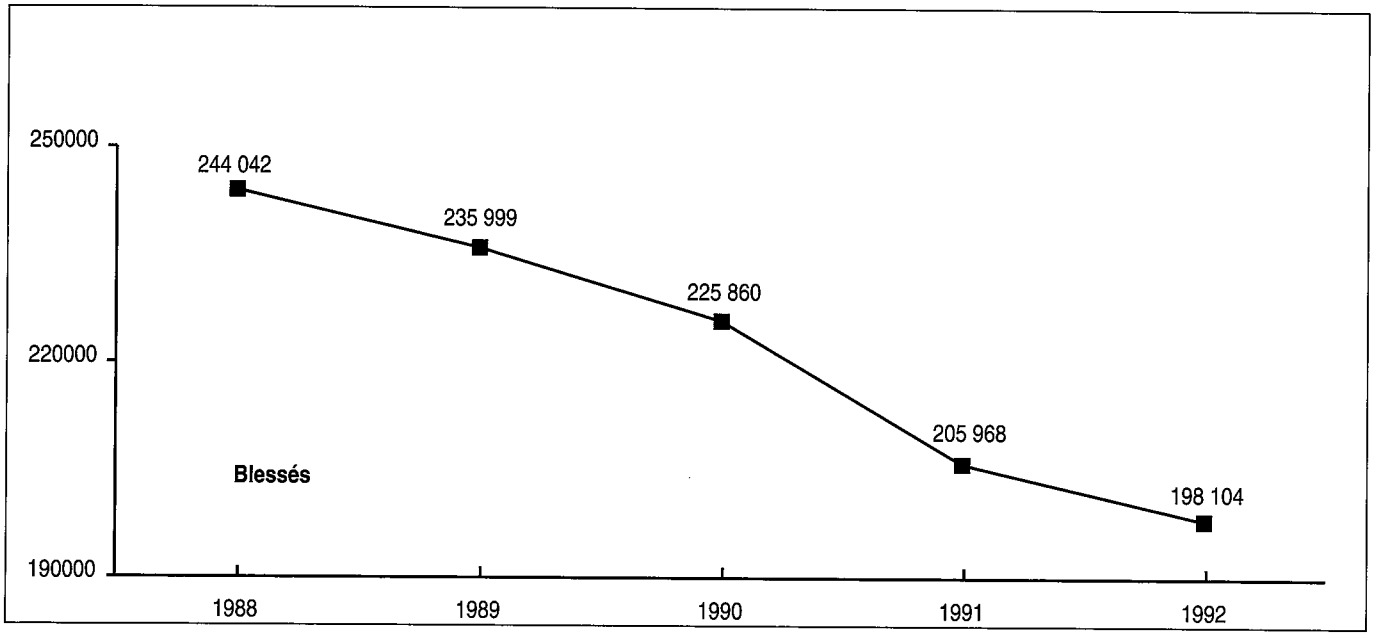
En l'espace de trois ans, la France a gagné deux places dans le classement des nations de la CEE, en fonction du critère nombre de tués rapporté à la population, et une place en fonction du critère nombre de tués rapporté au parc. L'évolution du nombre de vies épargnées entre 1988 et 1991, nous place en seconde position (– 8,8 % des pays de la CEE).

Nous sommes ainsi l'un des pays qui, sur la période récente, avons fait le plus pour améliorer la sécurité routière. Mais l'exemple de la Grande-Bretagne qui, plus peuplée, et avec un total du nombre de tués très inférieur au nôtre (4 650 en 1991), a une évolution encore plus favorable, prouve que l'on peut encore progresser.

*PRINCIPAUX INDICATEURS 1988-1992*



# 8
# BIBLIOGRAPHIE

**INRETS**
2, avenue du Général-Malleret Joinville
94114 ARCUEIL cedex
Tél. (1) 47 40 71 16

# LA GRAVITÉ DIFFÉRENTIELLE SELON DES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Le débat sur l'impact sécuritaire des caractéristiques des véhicules est toujours d'actualité, et les conclusions des recherches menées sur ce sujet s'opposent selon que l'on considère uniquement la protection offerte aux occupants (gravité interne), ou selon que l'on tient compte également de l'agressivité vis-à-vis des autres usagers (gravité externe). A travers les différents travaux entrepris sur ce thème, il apparaît important, pour mieux comprendre les phénomènes, de désagréger les résultats par type d'accident et selon l'âge des usagers. C'est pourquoi nous avons tenté de prendre en compte ces différents éléments dans une évaluation de la gravité différentielle selon le poids et les performances des véhicules, à partir de données sur les accidents survenus en 1990.

L'analyse effectuée confirme l'influence du poids des véhicules sur leur agressivité, ainsi que son rôle de protection, mais il n'apparaît pas de différences significatives des taux de gravité des conducteurs lors de collisions entre des voitures de tourisme de même catégorie de poids. Un effet spécifique de la performance des véhicules sur la mortalité interne a pu être noté, et la catégorie des petits véhicules puissants (type "GTI") présente un bilan de mortalité globale (interne et externe) particulièrement mauvais.

La prise en compte de l'âge du conducteur et du type de véhicule dans les accidents à véhicule seul fait apparaître que :

– les personnes âgées sont plus vulnérables et leurs taux de mortalité sont plus élevés que la moyenne,

– les conducteurs de 36 à 65 ans ne présentent pas de taux de mortalité significativement différents selon la catégorie de voiture utilisée,

– les jeunes conducteurs sont plus sensibles au type de véhicule conduit, à la fois en terme d'implication dans certaines catégories d'accidents et en terme d'accroissement de la mortalité avec la performance du véhicule conduit. Mais cette population n'est pas homogène, et le choix d'un véhicule "sportif" va souvent de pair avec une prise de risque plus élevée.

*Contact INRETS-DERA : H. FONTAINE*

# ÉVALUATION DE L'ACTION RÉGLEMENTAIRE

## Étude de la production infractionniste par les usagers (alcool et vitesse) ; résultats de l'enquête sur route en rase campagne

L'étude des comportements des conducteurs en circulation fait partie d'une recherche plus globale dont l'objectif est d'analyser, à partir d'un ensemble de critères relatifs au déplacement automobile et à son contrôle, les relations entre les catégories du risque, de la mobilité, de l'"infractionnisme" et de la répression jusqu'alors étudiées séparément.

L'enquête sur route est destinée à recueillir les principales données devant servir à établir une connaissance des infractions commises en fonction des principales caractéristiques de la circulation, du conducteur et de son trajet. Elle vise en particulier à étudier simultanément les comportements relatifs à l'alcool et à la vitesse jusqu'à présent étudiés séparément.

Cette enquête s'est déroulée, du 16 septembre au 28 octobre 1991, sur les routes nationales et départementales du Pas-de-Calais en 54 sites d'observation. Elle a permis de mesurer les vitesses pratiquées par les véhicules en circulation courante (6 385 véhicules) et conjointement, pour un peu plus d'un conducteur échantillonné au hasard, l'alcoolémie (714 conducteurs).

### *Vitesse*

Près d'un conducteur sur six (15,8 %) dépasse la vitesse autorisée, mais la plupart du temps légèrement : sur l'ensemble des dépassements de vitesse, environ les deux tiers sont inférieurs à 10 km/h.

Entre 3 et 4 % des conducteurs dépassent la vitesse autorisée de 11 à 20 km/h et 2 % commettent des excès de plus de 20 km/h.

Les critères qui s'avèrent liés à l'infractionnisme en matière de vitesse sont : l'heure (entre 19 h et 23 h), le jour (le mardi et le mercredi), la catégorie de véhicules (les motos), la profession (les cadres, les chefs d'entreprise, les VRP), et l'âge (de 25 à 29 ans).

***Alcool***

Près d'un conducteur sur cinq (19,2 %) circule avec une alcoolémie non nulle. Dans un cas sur cinq, cette alcoolémie dépasse 0,25 mg/l.

Il s'avère que 2,4 % des conducteurs ont une alcoolémie comprise entre 0,25 et 0,39 mg/l et que 1,7 % dépasse le seuil légal de 0,40 mg/l.

Les critères qui s'avèrent liés aux fortes alcoolémies sont : l'heure (l'après-midi et la nuit après 23 h), la catégorie de route (les routes nationales), le sexe (les hommes) et l'âge (de 35 à 39 ans et de 50 à 59 ans).

***Alcool et vitesse***

Si on analyse les tendances conjointes de légalité-illégalité vis-à-vis de l'alcool et de la vitesse, on constate que :

- la tendance à consommer de l'alcool au-dessus de 0,25 mg/l apparaît disjointe de la tendance à dépasser la vitesse autorisée ;
- en revanche, la tendance à consommer de l'alcool à des niveaux faibles ou modérés (entre 0,01 et 0,24 mg/l) apparaît associée à la tendance à enfreindre les limitations de vitesse :

– un conducteur sur quatre faiblement ou modérément alcoolisé est en infraction de vitesse (contre un sur six dans l'ensemble) ;

– de plus une alcoolisation faible ou modérée va de pair avec une plus grande fréquence des excès de vitesse de plus de 20 km/h (plus de 6 % contre 2 à 3 %).

*Contact INRETS - DERA :*
*Marie-Berthe BIECHELER-FRETEL, Claude FILOU*

## VALEUR COLLECTIVE DE LA SAUVEGARDE D'UNE VIE

L'approche pose comme postulat que les variations de bien-être ressenties par les individus sont à l'origine de la valeur collective de la sauvegarde d'une vie.

La "méthode de la valeur collective des années de vie sauvegardées" 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 de façon sous-jacente par un modèle de représentation de l'homme qui appartient à une classe de modèles du capital humain définie par G. BECKER. Le modèle produit des relations entre les valeurs horaires précitées qui peuvent alors être évaluées à partir de la valeur horaire du temps de travail professionnel et de celle de divers paramètres.

Cinq effets évalués par cette méthode se rapportent aux variations de bien-être ressenties par l'individu sauvegardé. Les effets les plus importants concernent le temps libre et la consommation non obligée. Les autres effets se rapportent aux pénibilités éventuelles des travaux scolaires, domestiques, professionnels. Comparativement, les "méthodes des pertes brutes de production", par exemple, ne considèrent que la consommation de l'individu sauvegardé.

Les cinq autres effets de la sauvegarde d'une vie évalués par cette méthode se rapportent aux variations de bien-être ressenties par les autres individus, ceux du reste de la collectivité. Les principaux effets évalués sont les incidences sur la consommation des autres des pertes des activités de production et de consommation évitées. La combinaison de ces effets est souvent dénommée "pertes nettes de production". Aussi remarquons que, par rapport aux "méthodes des pertes nettes (brutes) de production" – qui supposent le plein emploi et qui évaluent grossièrement les pertes de production domestique, lorsqu'elles les évaluent – la "méthode de la valeur collective des années de vie sauvegardées", d'une part, tient compte des effets du chômage endémique qui sévit dans certaines catégories socio-professionnelles, d'autre part, estime avec la même précision les pertes de production domestique et les pertes de production professionnelle évitées.

Les frais liés aux soins médicaux évités, les frais d'obsèques différés, les préjudices moraux évités aux proches ou différés sont évalués par d'autres méthodes et viennent, par le biais de l'assurance, s'ajouter aux effets ressentis par les individus du reste de la collectivité.

A cette approche de la valeur collective de la sauvegarde d'une vie est associé le logiciel de calcul VITAL, refondu en 1992. En choisissant les options du logiciel et 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 4,3 millions de francs 1990.

L'INRETS met à la disposition de la DSCR le service de ce logiciel pour produire des estimations fondées sur d'autres combinaisons d'options et de valeurs des paramètres que celles utilisées dans l'estimation ci-dessus.

*Contact INRETS - DERA :*
*Huber DUVAL*

**CETUR**
8, avenue Aristide Briand
92220 BAGNEUX
Tél. (1) 46 11 35 35

## MODÉRATION DE LA VITESSE EN AGGLOMÉRATION

**Recommandations techniques sur la limitation généralisée à 50 km/h**

Ce guide a pour objet d'aider les gestionnaires de voirie à mettre en œuvre les mesures de limitation de vitesses en agglomérations prises par décret gouvernemental du 29/11/1990.
Ce document aborde successivement :
– les enjeux d'une telle mesure ;
– les principes d'application au niveau d'une agglomération ;
– les recommandations techniques permettant d'utiliser au mieux les outils de cette nouvelle réglementation ("zone 30", section à 70 km/h, limitations ponctuelles de vitesse...).
Au-delà des aspects réglementaires, ce guide introduit une véritable réflexion sur l'aménagement de la voirie et ses conséquences sur les comportements des usagers.

*Audiovisuel*

Le changement de la réglementation sur la limitation de la vitesse en agglomération ne constitue pas simplement un abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h. Il constitue un changement dans la façon d'appéhender le problème de la sécurité routière en milieu urbain par une meilleure organisation de la circulation et de l'espace rue.

"La rue ça bouge" constitue un témoignage de cette mutation. Ce film est suivi d'un diaporama permettant de mieux comprendre les différentes facettes de la réforme et quelques-unes de ces incidences techniques.

## GUIDE "ZONE 30"

**Méthodologie et recommandations**

Le concept de "zone 30" constitue un outil essentiel pour la mise en œuvre d'une politique locale de sécurité routière. Sa réalisation passe par la mise au point d'un projet urbain, prenant en compte les critères de déplacements, de sécurité, d'urbanisme et d'environnement. Ce guide se propose de fournir aux élus, aux techniciens de la voirie, aux urbanistes, des réponses aux questions qu'ils peuvent se poser en matière de réglementation, de méthodologie d'étude, de choix d'implantation, de principes de fonctionnement ainsi que de techniques d'aménagement des "zones 30".

## INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU URBAIN EN 1991

Les indicateurs de sécurité routière en mileu urbain ont comme principal objectif de fournir aux élus locaux et à leurs services techniques une image la plus fidèle possible de l'accidentologie. Cette image ainsi composée doit permettre d'énumérer et d'identifier localement les points faibles de la sécurité routière qu'ils soient causés par des déficiences d'infrastructure et d'équipement urbain ou par des défauts d'organisation des déplacements.

L'étude porte sur les unités urbaines de 10 000 habitants et plus (hors région Ile-de-France).

# CETUR-SETRA-SÉCURITÉ DES ROUTES ET DES RUES

Cet ouvrage traite des relations entre les caractéristiques des routes et des rues et les accidents de la circulation. Il fait état des connaissances actuelles sur cette question, issues principalement des études et recherches, et présente les recomandations qui en découlent concernant la gestion et l'aménagement des voiries existantes, et les projets de voies nouvelles.