sécurité routière

Bilan annuel

Statistiques et Commentaires

Année 1993

Observatoire National
Interministériel
de Sécurité Routière

"Tout individu a droit à la vie,
à la liberté
et à la sûreté de sa personne."

(Article 3 de la déclaration universelle
des droits de l'homme.
10 décembre 1948)

COMITÉ DE RÉDACTION

– Olivier NOËL, *secrétaire général de l'Observatoire*
– Maryse LAGACHE, *chargée d'études à l'Observatoire*
– 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*
– Patrick LE BRETON, *chef de projet au SETRA*

COMITÉ DE LECTURE

– Les membres du comité de rédaction
– Hélène FONTAINE, *directeur du Département d'Évaluation et de Recherche en Accidentologie à l'INRETS*
– Christian MACHU, *directeur d'études 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*

SOMMAIRE

LIMINAIRE

Quelques définitions françaises ..... p. 5

1) Les principaux résultats

Synthèse des résultats de l'année 1993 ..... p. 7
Principales actions menées en 1993 ..... p. 12
Tendances générales ..... p. 16
Bilan 1993 et bilan des vingt années précédentes ..... p. 17
Bilan 1993/1992 – Global ..... p. 22
Bilan 1993/1992 – Par service de surveillance ..... p. 24
Parc en circulation ..... p. 25
Permis de conduire délivrés ..... p. 26
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants ..... p. 27

2) Les usagers

Opinion

Les nouvelles mesures de sécurité routière et l'opinion publique ..... p. 31

Comportement

Mesure de vitesses ..... p. 36
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ..... p. 38
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme ..... p. 42
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds ..... p. 43
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes ..... p. 45
Ceinture de sécurité – taux de port en circulation ..... p. 46
Ceinture de sécurité – taux de port et de mortalité en cas d'accident corporel ..... p. 48
Casque – taux de port et de mortalité en cas d'accident corporel ..... p. 49

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions de 1986 à 1992 ..... p. 50
Infractions au code de la route au cours des onze premiers mois de 1993 ..... p. 53
Contrôles d'alcoolémie et infractions vitesse, ceinture en 1993 ..... p. 55

Sanctions

Conduite en état alcoolique ; homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique ..... p. 58

3) L'analyse des accidents corporels

Analyse générale 1993/1992

Victimes par catégories d'usagers ..... p. 71
Victimes par classes d'âges ..... p. 73
Nombre de tués par classes d'âges et catégories d'usagers ..... p. 75
Accidents et victimes par catégories de réseaux ..... p. 76
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne ..... p. 79

Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués
Selon le mois ..... p. 81
Selon le jour de la semaine ..... p. 82
Selon l'heure ..... p. 83
Selon l'éclairement – la présence ou non d'une intersection ..... p. 84
Selon le type d'accident ..... p. 85

Analyse relative des victimes en 1993
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population ..... p. 86
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population ..... p. 87
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 88
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 89
Taux de tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée par rapport au parc ..... p. 90
Taux de victimes dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée par rapport au parc ..... p. 91

4) Les comparaisons
Départementales métropolitaines ..... p. 95
Départementales d'Outre-mer ..... p. 98
Régionales ..... p. 99
Internationales ..... p. 100

5) Ensemble des accidents matériels et corporels ..... p. 103

6) Évaluations
L'évaluation du permis à points ..... p. 111
Le modèle statistique de désaisonnalisation ..... p. 115
Le coût de l'insécurité routière ..... p. 118
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France ..... p. 120

7) Les grandes dates de la sécurité routière ..... p. 123

8) Bibliographie ..... p. 127

QUELQUES DÉFINITIONS

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

– provoque au moins une victime,

– survient sur une voie ouverte à la circulation publique,

– implique au moins un véhicule.

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

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

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

– les **victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

– les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ;

– 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 1993. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1994.

LES CHIFFRES CLÉS DE 1993

– 137 500 accidents corporels,
– 9 052 tués à 6 jours,
– 189 020 blessés, dont 43 435 graves,
– circulation sur le seul Réseau National : + 3,3 %
– parc de véhicules immatriculés au 31/12/1992 : 28 979 000 "quatre roues"
997 000 motocyclettes
– tués à 30 jours : 9 568
– taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,7
– taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,8

1 sur 4

1
LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Un bilan en vies épargnées en faible amélioration par rapport à 1992.

L'année 1993 se termine sur un bilan contrasté : si les nombres d'accidents corporels (137 500) et de blessés (189 020) évoluent à la baisse par rapport à l'année 1992 (respectivement – 4,1 % et – 4,6 %, soit dans des proportions légèrement supérieures à celles constatées en 1992 par rapport à 1991), le nombre des tués n'évolue par contre que faiblement à la baisse (– 0,3 %) pour atteindre 9 052 tués soit un gain de 31 vies épargnées par rapport à 1992. On peut même parler de stagnation, 1992 ayant été une année bissextile. La gravité des accidents (en tués pour 100 accidents corporels), après une baisse en 1992, augmente à nouveau ; sa valeur n'a jamais été aussi élevée depuis 20 ans (6,58).

Au cours de cette période, la circulation, mesurée sur le seul Réseau National, a progressé de 3,3 %, à comparer à 1992 où elle n'avait augmenté que de 1,8 %.

Le permis à points et la tenue du CISR ont marqué l'année 1993 qui peut être étudiée en trois périodes.

C'est le développement des effets du permis à points et l'annonce, puis la tenue, du Comité Interministériel de Sécurité Routière en décembre dernier qui ont marqué l'année 1993.

Trois périodes peuvent être distinguées.

La première, de janvier à avril : les gains que l'on peut attribuer au permis à points continuent à s'accumuler mais avec une ampleur moindre que lors des premiers mois de son application ; le nombre de tués diminue de 6,7 % par rapport à la même période de 1992. On perçoit un tassement de ses effets.

La seconde, de mai à septembre : l'érosion des gains est progressive de mai (+ 0,8 % pour le nombre de tués) à juillet et août où l'évolution du nombre de tués culmine respectivement à + 11,9 % et + 11,5 % ; le mois de septembre, avec une dégradation de moindre ampleur (+ 2,4 %), semble annoncer une reprise proche de l'évolution favorable. Il est vrai qu'au cours de cette période, juillet et août subissent une comparaison en leur défaveur avec les mois identiques de l'année précédente où d'excellents résultats avaient été enregistrés. La comparaison avec les mois de juillet et août 1991 ramène ces chiffres à + 1,4 % et – 12,5 % respectivement.

Enfin, la troisième période, d'octobre à la fin de l'année, a été marquée par des conditions météorologiques, dont les effets ont été très favorables à la sécurité routière, principalement en novembre, et aussi, malheureusement, par l'accident de Mirambeau dont on peut estimer que le choc émotionnel qu'il a suscité, a pu contribuer à modérer un temps le comportement des usagers, induisant ainsi une baisse passagère des accidents de la route. La remontée des indicateurs en décembre, tous à la hausse (+ 1,6 % pour les accidents corporels, + 1,9 % pour les tués et + 2,4 % pour les blessés), souligne bien la fragilité des acquis et l'incidence éphémère d'événements qu'ils soient de nature météorologique ou directement liés à des accidents graves.

Il convient d'examiner, suivant différentes typologies, les résultats de 1993.

L'évolution est plus favorable en milieu urbain qu'en rase campagne.

En milieu urbain, tous les indicateurs évoluent favorablement sur l'ensemble de l'année : le nombre des accidents corporels diminue de 6,5 %, celui des tués de 2,2 % et celui des blessés de 7,0 %. Par contre, en rase campagne, l'époque des fortes baisses vécues l'an passé semble provisoirement révolue ; les indicateurs sont tous en dégradation : + 1,4 % pour les accidents corporels, + 0,6 % pour les tués, + 0,1 % pour les blessés.

Légère dégradation sur les routes départementales.

Les routes départementales sont, parmi les différents réseaux, le seul où l'ensemble des indicateurs se dégradent légèrement (variant de + 0,1 % à + 0,5 %). Sur ce réseau, il convient de le rappeler, survient le quart du total des accidents corporels et la moitié du total des tués. Sur les autoroutes de liaison, l'augmentation de 10,7 % du nombre de tués est le reflet du bilan des accidents survenus sur l'A6 en septembre et sur l'A10 en novembre. Ce bilan est d'autant plus influencé par ce type d'accident que leur nombre est limité sur ce réseau.

Les plus fortes améliorations sont constatées dans les petites agglomérations.

Comme on l'a vu plus haut, l'insécurité routière en agglomération diminue globalement. C'est néanmoins dans les petites villes de moins de 5 000 habitants que l'on observe la plus forte baisse du nombre de tués (– 6,4 %). La situation est plus contrastée dans les villes moyennes (20 000 à 100 000 habitants) et les villes de plus de 100 000 habitants où le nombre de tués est en augmentation (+ 2,5 % et + 3,6 % respectivement) mais où le nombre d'accidents corporels diminue plus fortement (– 9,5 % et – 5,8 %), ainsi que le nombre des blessés (– 10,3 % et – 6,6 %).

Amélioration de la sécurité routière la nuit, dégradation le jour.

Pour la première fois depuis trois ans, le nombre de tués de nuit est inférieur à celui de jour (respectivement 4 516 et 4 536). On observe en effet pendant les tranches horaires nocturnes une diminution sensible en 1993 du nombre d'accidents corporels (– 5,9 %), de celui des tués (– 2,8 %) et de celui des blessés graves (– 6,1 %).

Poursuite de l'évolution favorable chez les motocyclistes.

Ce sont les motocyclistes qui, parmi les usagers, ont incontestablement les meilleurs bilans : le nombre de tués (861) diminue de 8,9 % celui des blessés graves de 5,8 % et celui des blessés légers de 9,4 %. Ce résultat encourageant confirme une tendance à la baisse notée en 1992 après six ans de hausse.

Dégradation chez les usagers de voitures de tourisme.

En revanche, chez les usagers de voitures de tourisme, bien que le nombre d'accidents corporels et celui des blessés soient en baisse, celui des tués est en hausse (+ 1,9 %). Cette catégorie, il convient de le rappeler, pèse lourdement sur les bilans ; 64 % des tués l'ont été comme usagers de véhicules légers.

Forte amélioration dans la classe d'âge des 15 à 24 ans.

S'agissant des jeunes de 15 à 24 ans, il faut noter la très nette amélioration observée. Les indicateurs varient de – 6,2 % pour le nombre de tués à – 7,8 % pour celui des blessés légers. Rapportée à son poids dans la population, cette catégorie présente un sur-risque qui a toujours été souligné. Cette tendance amorcée depuis plusieurs années ne ralentit pas, voire s'amplifie, contrairement aux autres classes d'âge. Une dégradation sensible de la situation des personnes de plus de 65 ans est par contre à souligner (+ 7,5 % de tués et + 0,4 % de blessés graves par rapport à 1992).

Quels éléments d'explication peut-on donner à ce bilan ?

La lente montée en puissance du permis à points affecte sa crédibilité et son efficacité.

1993 était attendue comme l'année de la consolidation du permis à points. La montée en puissance du système, jugée trop lente, a quelque peu contribué à effriter sa crédibilité vis-à-vis des usagers. C'est plus l'anticipation de son efficacité à venir que la constatation des points retirés qui a permis les bons résultats de sécurité routière observés jusqu'à la fin avril.

Les vitesses moyennes augmentent à nouveau sur tous les réseaux.

Le comportement des usagers en matière de vitesse est extrêmement révélateur sur ce point : après avoir diminué de plusieurs kilomètres par heure au cours des quatre premiers mois d'application du permis à points, les vitesses moyennes ont lentement remonté sur tous les réseaux pour atteindre, dans le courant de l'été, des valeurs mesurées avant juillet 1992.

En définitive, les vitesses moyennes pratiquées et les taux de dépassement observés sont nettement à la hausse en 1993 comparés à 1992. Que ce soit de jour ou de nuit, pour les voitures de tourisme, les poids lourds ou les motocyclettes, une augmentation parfois de plusieurs kilomètres par heure est constatée sur la plupart des réseaux.

Le taux de port de la ceinture reste élevé.

Si le comportement des usagers vis-à-vis de la vitesse, surtout en rase campagne, semble dériver quelque peu, il faut souligner la relative stabilité des taux de port de la ceinture, autre indicateur de comportement, qui est de l'ordre de 83 à 93 % sur les réseaux de rase campagne et de 60 à 80 % dans les villes du nord de la France.

Il est vrai que des efforts d'incitation restent encore à faire dans les villes de la partie sud du pays où parfois le taux ne dépasse pas 37 %. La décision de retirer un point pour défaut de port devrait faire évoluer ces valeurs dans un sens plus favorable.

Amélioration nette chez les jeunes motocyclistes.

La situation des motocyclistes, on l'a vu plus haut, continue à s'améliorer. Mais une analyse plus détaillée montre que les gains ont surtout été obtenus parmi les jeunes motocyclistes de 18 à 24 ans. On note en effet des évolutions de – 15,5 % pour le nombre de tués, – 9,5 % pour les blessés graves et – 15,3 % pour les blessés légers.

Quand on sait que cette catégorie d'âge supporte 40 % des tués et des blessés graves usagers de motocyclettes, ce bon bilan mérite d'être souligné ; il est sans doute le reflet de la prise de conscience de l'opinion sur les risques et la vulnérabilité présentée par cette catégorie d'usagers.

Les heures consacrées par les forces de l'ordre au contrôle de la vitesse diminuent légèrement, le volume des infractions fortement.

Les heures consacrées au contrôle de la vitesse par les forces de l'ordre ont légèrement diminué (– 0,9 % par rapport à 1992). On constate que le total des infractions relevées de cette catégorie diminue beaucoup plus fortement (– 8,8 %). On peut difficilement attribuer cette baisse à une modération du comportement des usagers lorsqu'on observe l'élévation des vitesses pratiquées. Par contre, elle pourrait s'expliquer, en partie, par l'utilisation de dispositifs d'évitement des contrôles comme la CB.

Augmentation des dépistages d'alcoolémie.

Le volume des dépistages d'alcoolémie faits à l'initiative des forces de l'ordre ou ordonnés par les Procureurs de la République (plus de 5,5 millions de tests) augmente de 20,1 % par rapport à 1992, montrant ainsi un effort accru des forces de l'ordre pour lutter contre ce fléau.

La tendance générale de l'évolution des accidents de la route est à la baisse.

Depuis maintenant plus de 20 ans, le volume des accidents corporels et ses corollaires, celui des tués et des blessés, diminue. Les effets des différentes mesures prises, l'amélioration des infrastructures routières et celle des véhicules ont sensiblement modifié le comportement des usagers soit par la dissuasion, soit par la persuasion ou encore par la pédagogie.

Le permis à points doit continuer à contribuer à cette baisse.

Dès lors, il faut que le permis à points, qui n'a pas encore atteint son rythme de croisière, puisse contribuer à maintenir cette tendance à la baisse au cours des années à venir. Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, tenu en décembre dernier, a adopté un ensemble de mesures qui définit la politique de sécurité routière pour les prochaines années. Certaines d'entre elles visent à améliorer le dispositif du permis à points afin qu'il puisse produire tous ses effets.

La situation de nos voisins doit nous inciter à poursuivre un objectif ambitieux.

La situation de nos voisins, en particulier celle du Royaume-Uni, ne doit pas nous laisser indifférents mais plutôt nous aider à fixer des objectifs qui, puisqu'ils sont atteints par les autres, devraient être à notre portée. Rappelons qu'en 1992, la France se situait au 8e rang de l'Union Européenne, juste derrière la Belgique.

PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1993

LA RÉGLEMENTATION



L'année 1993 a été inaugurée par la mise en œuvre de la dernière mesure réglementaire relative au dispositif du permis à points, suggérée par le rapport de Jacques ROCHÉ. Elle concerne les conséquences de la perte totale de points. Cette mesure permet à certains conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assortie d'une mesure d'interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) de ne passer que l'épreuve théorique de l'examen pour obtenir un nouveau permis, sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans (décret du 23 mars 1993).

Par ailleurs, en décembre, des dispositions législatives ont complété le code de la route de façon à autoriser les sociétés d'assurance à proposer le rachat des véhicules accidentés sous réserve que le propriétaire du véhicule ait donné son accord, dès lors que les réparations à effectuer sont supérieures à la valeur vénale du véhicule, la carte grise est alors détruite à l'issue de cette procédure. Dans le cas contraire, la société d'assurance informe la Préfecture du lieu d'immatriculation afin que ce document soit "gelé" tant que les travaux de réparation n'auront pas été effectués et vérifiés par un expert.

L'ensemble de ce dispositif, outre le fait qu'il permet de lutter notamment contre le trafic de véhicules via les cartes grises, va permettre de réduire le nombre de véhicules en mauvais état qui circulent dans notre pays.

Enfin, l'année 1993 a été marquée par la tenue le 17 décembre du Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) placé sous la présidence du Premier Ministre. Ce comité a décidé de renforcer la sécurité routière selon quatre axes prioritaires qui sont :

– **le développement de la prévention** en mettant en place notamment un partenariat avec le système d'assurance et en rendant obligatoire un contrôle de la vue des conducteurs tous les dix ans ;

– **l'amélioration de la formation** en renforçant la promotion de la conduite accompagnée et en rendant obligatoire, à partir de septembre 1995, le brevet de sécurité routière pour la conduite des cyclomoteurs entre 14 et 16 ans ;

– **l'efficacité du système dissuasif** en créant en particulier un délit pour les grands excès de vitesse (de plus de 50 km/h), en abaissant le seuil d'alcoolémie à 0,7 g/l, en responsabilisant les propriétaires de véhicules à l'égard des infractions commises sans interpellation du conducteur, en sanctionnant par un retrait d'un point le non port d'un casque homologué ou de la ceinture par le conducteur ;

– **la sécurité des véhicules et de l'infrastructure** en anticipant l'entrée en vigueur de la directive communautaire sur le contrôle technique (dès 1995, ce contrôle sera porté de 5 à 4 ans pour la première visite et, dès 1996, la périodicité sera ramenée de 3 à 2 ans), notamment en développant la politique de modération de la vitesse en agglomération et en accroissant les moyens destinés à la politique d'amélioration du réseau routier.

LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE DES VÉHICULES



Le contrôle technique

En 1993, les 3 145 centres agréés (en augmentation de 16,9 % par rapport à 1992 et répartis entre 2 545 centres spécialisés et 600 centres auxiliaires) ont effectué 9,4 millions de contrôles, dont 8,3 millions de visites initiales, soit une progression de 15 % par rapport à l'activité de 1992.

Les usagers semblent avoir intégré la logique du contrôle technique puisqu'ils vérifient beaucoup plus systématiquement qu'auparavant l'état de leur véhicule, préalablement au contrôle. En témoigne un taux de contre-visites d'un tiers inférieur en 1993 par rapport à 1992.

C'est ainsi que de janvier à septembre 1993, seuls 13,8 % des véhicules ont été déclarés non conformes. A partir d'octobre 1993, date à laquelle les réparations obligatoires ont été étendues aux pneumatiques et aux dispositifs d'éclairage et de signalisation, ce taux est passé à 27,5 %. Ce pourcentage est très inférieur aux projections qui avaient été faites, reflétant un véritable développement de l'entretien préventif par les usagers.

Les automobiles contrôlées cette année se répartissent en 89,8 % de véhicules de plus de 7 ans et 10,2 % de véhicules entre 5 et 7 ans contrôlés en vue de leur revente.

1 386 000 camionnettes de plus de quatre ans ont par ailleurs été contrôlées.

Pour les points soumis à une obligation de réparation (à compter du 1er octobre 1993), les principaux défauts constatés – parfois cumulés – sur les voitures particulières sont : l'éclairage (23,3 %), les pneus (10,8 %), le freinage (18,2 %), la signalisation (9,8 %).

Par ailleurs, la fin de l'année a été marquée par la décision du Comité Interministériel de la Sécurité Routière d'accélérer le rythme de passage au contrôle technique. Ainsi, à partir du 1er janvier 1995, toutes les voitures de plus de quatre ans seront soumises à contrôle (aujourd'hui il s'agit des voitures de plus de cinq ans), et à partir du 1er janvier 1996, le contrôle, actuellement triennal, deviendra biennal.

Réglementation internationale des véhicules

La réglementation en matière de véhicules est aujourd'hui élaborée dans le cadre de négociations internationales à Genève (règlements de l'ONU) et à Bruxelles (directives communautaires).

Ces négociations concernent plus d'une centaine de domaines de la technique des véhicules, comme le freinage, les émissions de gaz polluants, l'éclairage et la signalisation, la protection contre les chocs, les ceintures de sécurité, etc.

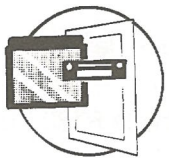
Les principales négociations ont porté cette année sur la diminution des émissions de gaz polluants, la réglementation technique des autobus et des autocars, l'harmonisation des attelages de voitures et de poids lourds, et la réception communautaire des poids lourds.

Plusieurs textes européens qui avaient été négociés les années précédentes sont en outre entrés en application en France : il s'agit en particulier de l'obligation de systèmes anti-projections performants (bavettes, jupes latérales et garde-boues) sur les poids lourds (octobre 1993), de l'introduction des limiteurs de vitesse européens sur les poids lourds (1er janvier 1994), et des dispositions visant à réduire nettement le niveau sonore des véhicules à l'horizon de 1996 (novembre 1993).

Innovations techniques et réglementaires

On notera en particulier l'autorisation du 3e feu stop sur les voitures (septembre 1993) et l'étude d'ensembles routiers technologiquement innovants, composés d'un camion et de deux petites remorques reliés par des systèmes d'attelage perfectionnés, qu'il est envisagé d'autoriser à circuler en France étant donné leur très bon niveau de sécurité et l'intérêt de cette innovation.

LA COMMUNICATION



Le début de l'année 1993 a été marqué par deux campagnes d'information.

La première, fin janvier et début février, a porté sur le **contrôle technique des véhicules**, destinée aux véhicules de plus de 7 ans d'âge.

Son objectif répondait au souci d'améliorer la sécurité. Cette campagne a été menée en partenariat avec les six réseaux de contrôle technique constitués en association (ARCA). Elle était constituée de 52 spots TV de vingt secondes sur FRANCE 2 et FRANCE 3, rappelant aux usagers la mesure, son champ d'application, la nature des contrôles et les moyens de s'informer.

Pour compléter cette campagne, deux dépliants grand public ont été édités : l'un concernant les voitures particulières, en 1 million d'exemplaires ; l'autre concernant les camionnettes, en 250 000 exemplaires.

La deuxième, en février, a porté sur **le comportement** avec la rediffusion de deux films réalisés en 1992 : 658 spots signés "Savoir conduire, c'est savoir... vivre" sur TF1, FRANCE 2, FRANCE 3 et M6, ainsi que par 3 300 passages de messages sur les radios RTL, EUROPE 2, RMC, FRANCE INTER, FRANCE INFOS, NRJ, FUN et SKYROCK. Les messages radio avaient un style identique à ceux de 1992, mais trois d'entre eux étaient plus particulièrement destinés aux jeunes usagers de la route.

Au second quadrimestre, la communication de la sécurité routière a porté principalement sur l'opération **"Label vie".**

Son objectif était de soutenir les jeunes qui souhaitaient mener des actions en faveur de la sécurité routière à travers toute la France. Pour un jeune, participer à "Label vie", c'était décider de prendre en main sa sécurité et celle des autres. L'objectif était de rassembler plus de 1 000 projets "jeunes" sur la sécurité routière, et de doter 150 d'entre eux, d'un prix de 5 000 à 50 000 F, pour leur réalisation, soit un total de 1,5 million de francs, offert par RENAULT.

Sa cible était constituée par les jeunes de 14-25 ans.

Son principe était simple : les actions sélectionnées par un jury local qui leur a décerné le "Label vie", ont ensuite été soumises à un jury national qui a désigné les meilleurs projets. L'opération a été suivie par vingt-six quotidiens régionaux partenaires de "Label vie", qui ont ouvert leurs colonnes à l'opération et ont rendu compte d'initiatives proposées par les jeunes. Ceux-ci ont trouvé dans les Préfectures des dépliants et des affichettes qui les ont informés sur le déroulement de l'opération. Les informations ont également été consultables sur le 3615 ROUTE, rubrique "Label vie".

Une campagne radio s'est déroulée en même temps : 350 spots ont été diffusés du 11 au 16 juin, sur six radios locales, écoutées par les jeunes.

Parallèlement, et avant les départs en vacances, une nouvelle action sur le comportement a entraîné la rediffusion des spots télévisés réalisés en 1992, sur FRANCE 2, FRANCE 3 et TF1, et le passage de 288 spots pendant cinq jours au moment des grandes migrations du 14 juillet.

Par ailleurs, la diffusion de la série **"Les vélos de l'Aventure"** s'est poursuivie pour les 8-12 ans sur FRANCE 3 chaque mercredi.

Au cours de l'été, deux dossiers d'information générale ont été réalisés : "Les grands chiffres" et "C'était la route en 1973" et quatre "dépliants informatifs" sur l'alcool, la vitesse, la ceinture et la fatigue ont été diffusés.

Au troisième quadrimestre, l'opération 'Label vie" a été prolongée pour s'achever le 30 novembre, par la remise de 998 dossiers répartis en actions de communication (45 %), formation (25 %), comportement (20 %) et solidarité (10 %).

Le **"Mondial du Deux-roues"** s'est tenu du 23 septembre au 4 octobre 1993, **à Paris**. La communication de la sécurité routière était présente sur un stand qui proposait diverses animations (moto-école, atelier deux-roues, machine à casser les casques, vidéogramme et jeu concours). Ce stand a attiré environ 30 000 personnes. A cette occasion, un dossier d'information "la moto en question" a été publié.

Outre la vidéo **"Questions pour un motard"**, conçue à l'occasion du Mondial, trois autres vidéogrammes destinés aux réseaux de la sécurité routière ont été réalisés et diffusés (**"Des rayons dans la ville"**, avec le concours des "Villes cyclables", **"20 ans de pub"** – nos meilleurs spots depuis 1972 –, et **"Le permis à points"** en dessins animés).

Par ailleurs, et tout au long de l'année, des communiqués et dossiers de presse ont été largement médiatisés (résultats statistiques mensuels, dossiers réglementaires ponctuels, accidents ou incidents particuliers...).

Six numéros de la **"Revue du Comité de la Sécurité Routière"** ont été diffusés à leurs 35 000 destinataires, avec les thèmes principaux suivants :

– "Les petites histoires de la route" (n° 85) ;

– "La sécurité dans les DOM" (n° 86) ;

– "Label vie" (n° 87) ;

– "L'autoroute" (n° 88) ;

– "Dix ans d'actions locales" (n° 89) ;

– "Comité Interministériel de la Sécurité Routière" (n° 90).

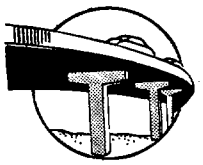
Le bulletin **"Les infos"** destiné au réseau proche des décideurs de la Sécurité Routière a été diffusé chaque mois.

À la fin de l'année, l'activité de communication en général et de presse en particulier, s'est attachée à diffuser l'information sur les mesures du **Comité Interministériel de la Sécurité Routière** et à participer à sa bonne compréhension.

Les mêmes agences qu'en 1992 ont assisté la Sous-Direction : SUCCESS-BMZ, pour la publicité, FRANCOM, pour les relations publiques-relations presse, MCBB, pour l'achat d'espace.

LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU NATIONAL

Petits aménagements de sécurité



Les crédits d'initiative locale pour 1993, 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 semestre.

La dotation de 1993 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

L'année 1993 a permis de financer la plupart des opérations de suppression de "points noirs" recensés.

Le bilan des financements pour 1993 se réparti en 46 MF pour les opérations déconcentrées au niveau régional et 145 MF pour les opérations spécifiques décidées au niveau national. Ce montant comprend 100 MF attribués au titre du plan de relance 1993.

Signalisation

La circulaire du 8 mars 1993 a invité les gestionnaires des réseaux routiers à agir afin que la signalisation existante sur leur voirie soit en harmonie avec la réglementation en vigueur. L'objectif est d'offrir à l'usager une information juste au regard des conditions et des règles de circulation. L'action de remise à niveau de la signalisation démarrée en 1993 sera poursuivie en 1994.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR



Examens et concours

Janvier : examen du brevet d'animateur pour la formation des conducteurs (BAFCRI). *Février :* concours de recrutement de 55 inspecteurs du permis de conduire. *Mars :* épreuves d'admission du brevet d'aptitude à la formation de moniteur (BAFM) – Session 1993. *Décembre :* épreuve d'admissibilité au BAFM – Session 1994.

Formation à la conduite – Examen du permis de conduire

• Instruction fixant les conditions de passage de l'épreuve pratique de l'examen B (17 mars 1993).

• Décret du 27 mars 1993 réformant l'article R130 du code de la route.

• Instance de concertation départementale avec les représentants de la profession d'enseignant de la conduite (circulaire du 5 octobre 1993).

• Modification de l'interrogation orale du permis de conduire poids lourds (arrêté du 2 novembre 1993).

• Refonte de l'instruction relative aux contrôles pédagogiques des établissements d'enseignement de la conduite (décembre 1993).

Gestion des moyens (personnels et moyens d'examen)

Juin : lancement du marché EUCLIDE (modernisation de la correction des examens du permis de conduire). *Juillet :* instruction sur le temps de travail des inspecteurs. *Juillet/août :* décision relative au transfert de la gestion administrative des inspecteurs du permis de conduire à la direction du personnel et des services. *Décembre :* ouverture des pistes poids lourds du nouveau centre d'examen du permis de conduire de Saint-Priest (Rhône).

Groupes de travail

Plusieurs groupes d'experts ont été installés et se sont réunis en 1993 : groupe formation moto, groupe formation théorique du permis de conduire, groupe réforme du BAFM et groupe formation post-permis.

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



En 1993, tous les départements ont élaboré un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et 130 contrats ont été signés avec les collectivités locales. Les dotations affectées aux Préfectures pour réaliser les actions locales, dont une grande partie en partenariat, s'élèvent à 30 MF. Les actions en direction des jeunes en difficulté ont été soutenues dans le cadre du Fonds Social Européen.

Les nouvelles orientations du programme **RÉAGIR** se traduisent dans plus de la moitié des départements par un programme d'action des Inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) précisant ainsi le nombre d'enquêtes réalisées et les actions de communication impliquant les IDSR (promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite, interventions en milieu scolaire...). Les actions de formation complémentaires (qualité des enquêtes, communication, entretien...) se sont multipliées dans les départements.

A l'occasion du 10e anniversaire du lancement de la politique locale, 80 départements ont organisé des manifestations associant les IDSR et les partenaires locaux afin de valoriser le travail réalisé pendant ces dix années et dégager les perspectives.

Une manifestation nationale a regroupé les 10 et 11 octobre à LA VILLETTE un millier d'acteurs locaux pour deux journées, qui ont été l'occasion de riches échanges autour de près de 20 ateliers.

Ces échanges nationaux, et dans les départements, ont ainsi permis de définir les orientations pour la politique locale en 1994 : déconcentration au niveau du département de l'instruction des PDASR, déconcentration et globalisation des crédits, nomination de correspondants dans les administrations....

Enfin, l'objectif de 1 000 projets "Label Vie" a été atteint (998 dossiers déposés) et les jurys locaux ont procédé à la labellisation et au classement des projets. Un jury national se tiendra début janvier 1994 pour définir les dotations nationales qui seront complétées par des dotations locales.

TENDANCES GÉNÉRALES

I – LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1992	ANNÉE 1993	CARACTÉRISTIQUES 1993/1992
Circulation			En augmentation, en particulier sur les autoroutes.
Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme			En augmentation sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de dégagement et dans les traversées d'agglomérations moyennes.
Vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme			En augmentation sur tous les réseaux sauf en traversées d'agglomérations moyennes.
Port de la ceinture de sécurité			Stable en rase campagne. Stable ou en augmentation en agglomération.

II – CONTRÔLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1992	ANNÉE 1993	CARACTÉRISTIQUES 1993/1992
Heures de contrôle et PV vitesse			Légère diminution du nombre d'heures de contrôle mais forte diminution du nombre d'infractions constatées.
Dépistages de l'alcoolémie			En très nette augmentation pour les préventifs.
Infractions au port de la ceinture de sécurité			Nette augmentation du nombre d'infractions constatées.

III – LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	ANNÉE 1992	ANNÉE 1993	CARACTÉRISTIQUES 1993/1992
A – Globaux			
● Accidents corporels			Fortes diminutions en février, mars et novembre mais en augmentation, principalement au cours des mois d'été.
● Tués			Fortes diminutions en février, avril et novembre mais fortes augmentations en juillet et août.
● Blessés			Fortes diminutions en février, mars et novembre mais nette augmentation en juillet.
● Gravité			En augmentation.
B – Par catégories			
● Usagers			Nette amélioration du bilan en victimes des motocyclistes.
● Réseaux			Bilan défavorable, quel que soit l'indicateur retenu, sur les routes départementales.

BILAN 1993
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 (%)	
1973	**270 618**	– 1,4	**15 636**	– 5,9	-	-	**374 661**	– 3,5	5,78
1974	260 187	– 3,9	13 521	– 13,5	-	-	353 059	– 5,8	5,20
1975	258 201	– 0,8	13 170	– 2,6	**105 316**	248 414	353 730	+ 0,2	5,10
1976	261 275	+ 1,2	13 787	+ 4,7	102 059	**255 392**	357 451	+ 1,1	5,28
1977	257 698	– 1,4	13 104	– 5,0	101 907	252 998	354 905	– 0,7	5,09
1978	247 785	– 3,8	12 137	– 7,4	96 659	241 855	338 514	– 4,6	*4,90*
1979	253 208	+ 2,2	12 480	+ 2,8	99 084	248 834	347 918	+ 2,8	4,93
1980	248 469	– 1,9	12 543	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	– 2,4	5,05
1981	239 734	– 3,5	12 428	– 0,9	90 973	243 316	334 289	– 1,6	5,18
1982	230 701	– 3,8	12 410	– 0,1	84 532	236 853	321 385	– 3,9	5,38
1983	216 139	– 6,3	11 946	– 3,7	79 447	221 987	301 434	– 6,2	5,53
1984	202 637	– 6,2	11 685	– 2,2	73 314	211 593	284 907	– 5,5	5,77
1985	191 132	– 5,7	10 448	– 10,6	66 925	203 874	270 799	– 5,0	5,47
1986	184 615	– 3,4	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	– 4,4	5,94
1987	170 994	– 7,4	9 855	– 10,0	57 902	179 734	237 636	– 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	– 3,0	10 528	– 0,2	55 086	180 913	235 999	– 3,3	6,17
1990	162 573	– 4,7	10 289	– 2,3	52 578	173 282	225 860	– 4,3	6,33
1991	148 890	– 8,4	9 617	– 6,5	47 119	158 849	205 968	– 8,8	6,46
1992	143 362	– 3,7	9 083	– 5,6	44 965	153 139	198 104	– 3,8	6,34
1993	*137 500*	– 4,1	*9 052*	– 0,3	*43 535*	*145 485*	*189 020*	– 4,6	**6,58**

Le bilan en accidents corporels, tués et blessés, est le meilleur jamais enregistré sur la période considérée. Il faut remonter en 1960 pour trouver un meilleur bilan, quel que soit l'indicateur retenu. Toutefois, avec une gravité de 6,58 tués pour 100 accidents corporels, on atteint un niveau jamais égalé au cours de ces vingt dernières années.

En 1993, par rapport à 1992

Résultats par service de surveillance

Si l'on considère les résultats par service de surveillance, on assiste, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, à une diminution homogène des nombres d'accidents corporels (– 1,6 %) et de blessés (– 1,8 %), mais à une légère augmentation du nombre de tués (+ 0,1 %), ce qui traduit une augmentation de la gravité des accidents sur ce réseau.Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont fortes et homogènes (respectivement – 5,6 % et – 6,4 %) ; en revanche, la diminution du nombre de tués est beaucoup plus faible (– 1,7 %), entraînant une augmentation de la gravité des accidents.

Indice de circulation

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

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de jour

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les automobilistes sont en augmentation sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de dégagement et dans les traversées d'agglomérations moyennes où elles restent stables. En revanche, les taux de dépassement de la vitesse limite sont en augmentation sur tous les réseaux et en particulier sur les routes départementales à grande circulation (+ 11 points).

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de nuit

Les vitesses moyennes pratiquées de nuit par les automobilistes et les taux de dépassement de la vitesse limite sont en augmentation sur tous les réseaux, sauf dans les traversées d'agglomérations moyennes où la vitesse reste stable et le taux de dépassement de la vitesse limite diminue.

Vitesses de jour des poids lourds

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont en hausse de 1 à 4 km/h selon les réseaux et les catégories de poids lourds, sauf pour les deux et trois essieux et les transports de matières dangereuses sur les autoroutes de dégagement ainsi que pour les trois essieux sur les routes départementales et les routes nationales en traversées de petites agglomérations.

Vitesses de jour des motocyclettes

Les vitesses moyennes sont en hausse sur les voies rapides et relativement stables sur les autres réseaux. Toutefois, la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclettes se situe au-dessus de la vitesse limite réglementaire.

Ceinture

Le taux de port de la ceinture de sécurité est stable en rase campagne. En agglomérations, il reste stable ou augmente comme à Paris, Nantes, Toulouse ou Lyon. D'une manière générale, en progression constante depuis 1985, il stagne en 1993.

Contrôles - Sanctions

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la surveillance de la vitesse par les forces de l'ordre a légèrement diminué (– 0,9 %) alors que le nombre d'infractions constatées diminue fortement (– 8,8 %). Le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité augmente de 8,2 %, le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie de 20,1 % et le nombre de dépistages positifs de 10,2 %.

Usagers

La répartition des victimes par catégories d'usagers montre une diminution du nombre de tués pour toutes les catégories sauf pour les usagers de voitures de tourisme (+ 1,9 %) et de poids lourds (+ 10,6 %). Les diminutions sont fortes pour les motocyclistes (– 8,9 %) et les cyclistes (– 5,5 %). Le nombre de blessés est en diminution, en particulier pour les motocyclistes (– 8,5 %) et les cyclomotoristes (– 8,0 %).

Classes d'âges

C'est pour la classe des 15-24 ans que le bilan est le plus favorable, aussi bien en nombres de tués que de blessés graves et légers. En revanche, la situation est préoccupante pour les personnes âgées de 65 ans et plus, notamment au niveau du nombre de tués.

Réseaux

C'est sur les routes départementales que les bilans sont les plus défavorables, quel que soit l'indicateur retenu.

Sur les autres réseaux, on assiste à une diminution du nombre d'accidents corporels, en particulier sur les autoroutes (– 8,2 %) et les routes nationales (– 7,9 %). Le nombre de tués diminue fortement sur les autoroutes de dégagement (– 21,5 %), mais augmente sur les autoroutes de liaison (+ 10,7 %).

Milieu urbain/rase campagne

En milieu urbain (ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route), les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent de façon forte et homogène (respectivement – 6,5 % et – 7,0 %), mais le nombre de tués diminue plus faiblement (– 2,2 %), entraînant une augmentation de la gravité des accidents.

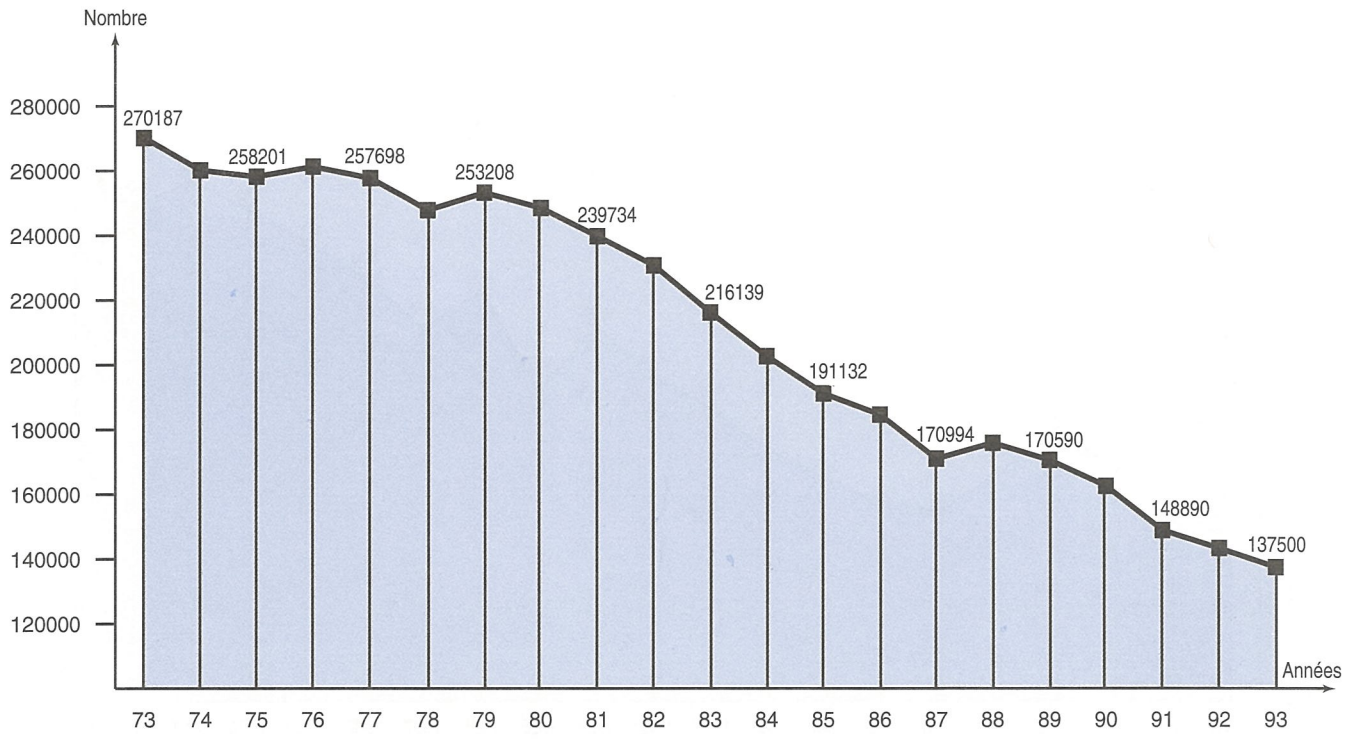
En rase campagne, tous les indicateurs d'insécurité routière sont en augmentation (+ 0,4 % d'accidents corporels, + 0,6 % de tués et + 0,1 % de blessés) mais avec une légère diminution de la gravité des accidents.

Départements

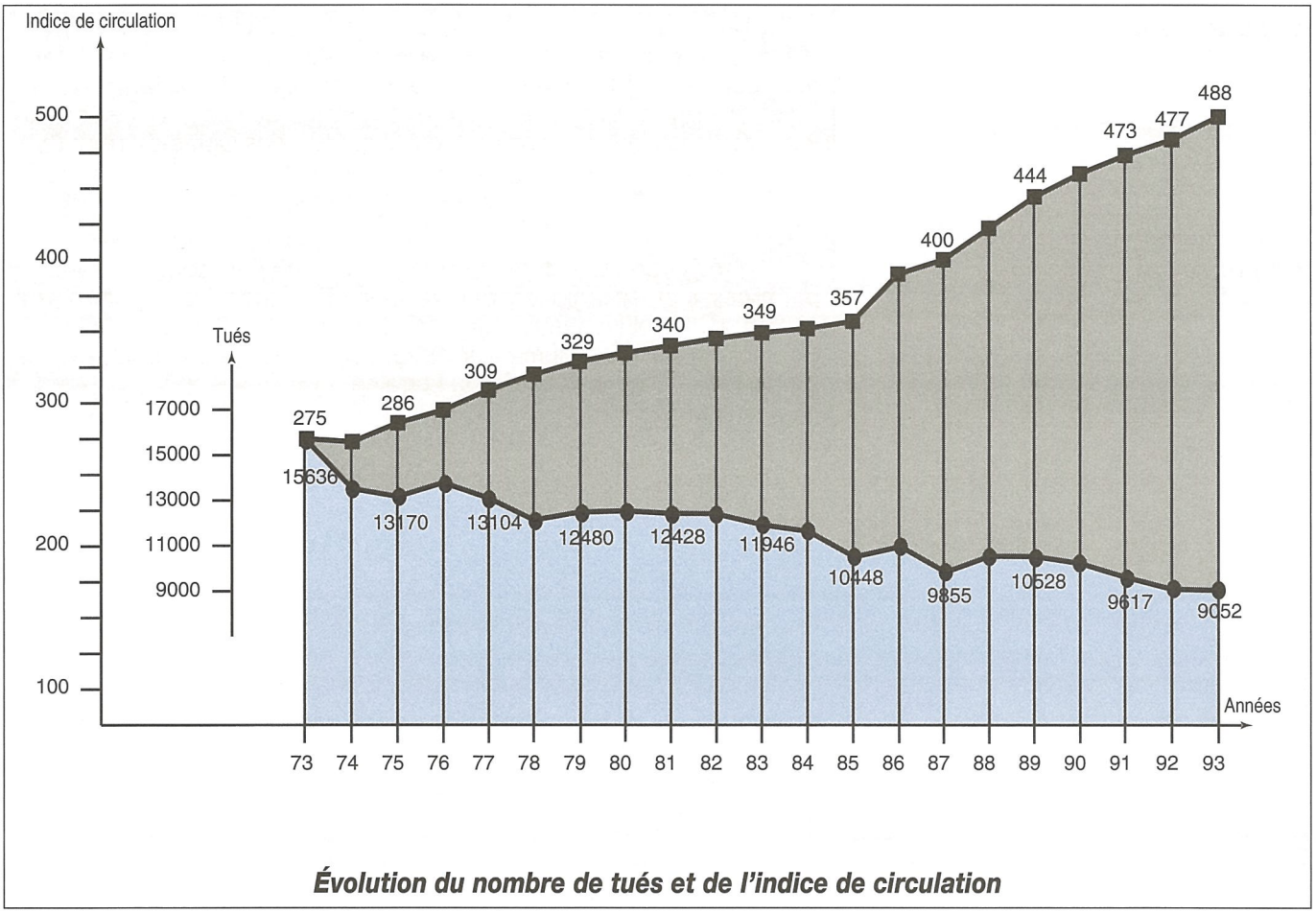
En 1992, certains départements évoluaient déjà "très favorablement", d'autres "très favorablement". En 1993, une évolution favorable se confirme pour cinq départements : la Haute-Garonne (31), le Tarn (81), les Alpes-Maritimes (06), le Rhône (69) et la Haute-Savoie (74). Les départements de la Haute-Vienne (87), du Cher (18), des Côtes-d'Armor (22), de l'Orne (61), des Ardennes (08), de la Meuse (55) et des Vosges (88) confirment leur tendance à évoluer défavorablement.

Régions

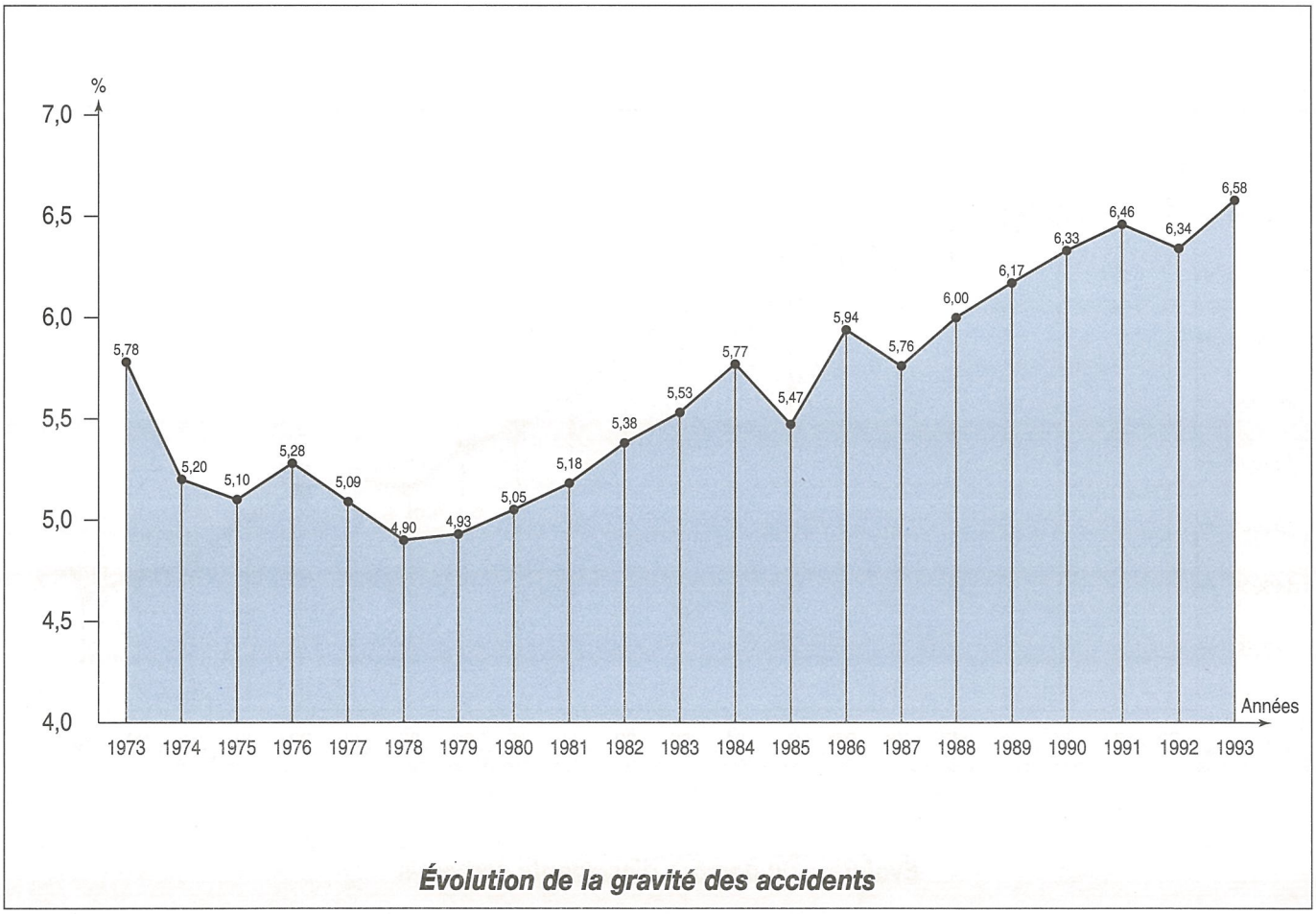
Cinq régions évoluent favorablement en 1993 par rapport à 1992 et, parmi celles-ci, les régions Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte-d'Azur confirment l'évolution favorable observée en 1992. Des quatre régions qui évoluent défavorablement en 1993, deux se trouvaient dans la même situation en 1992 : le Centre et la Lorraine.



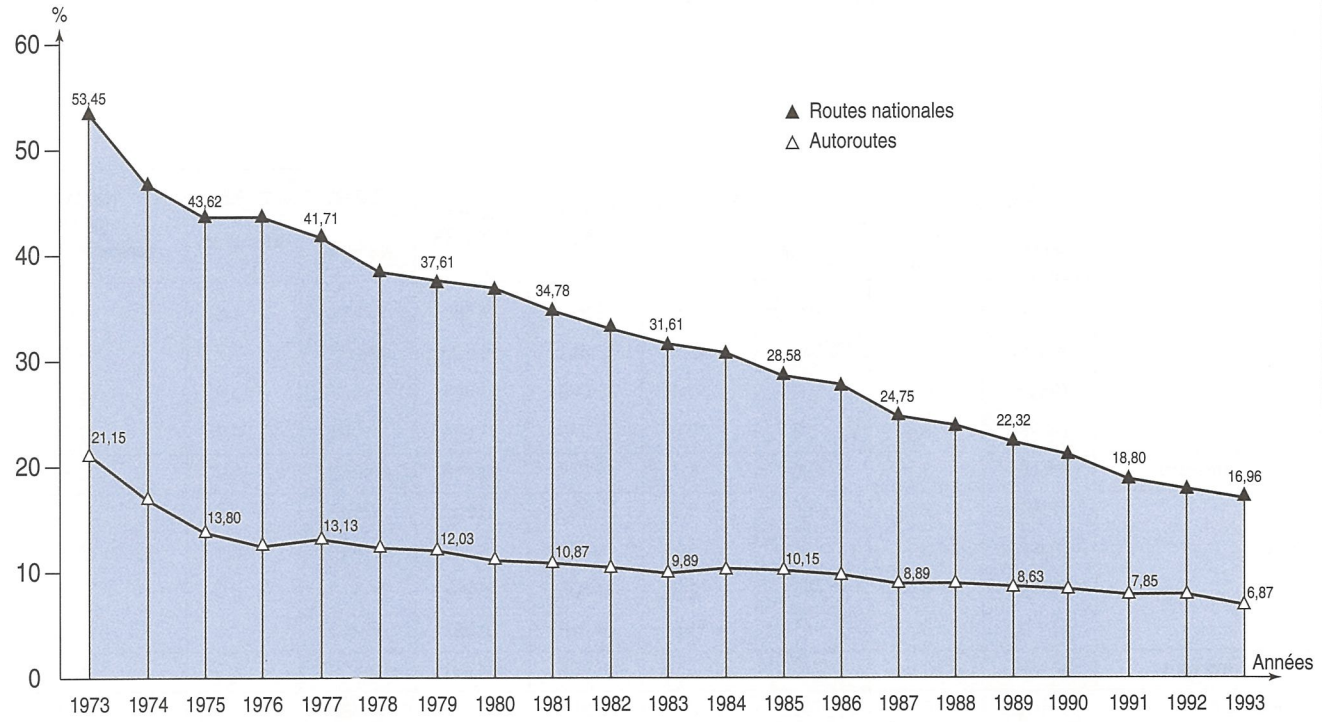
Évolution du nombre d'accidents corporels



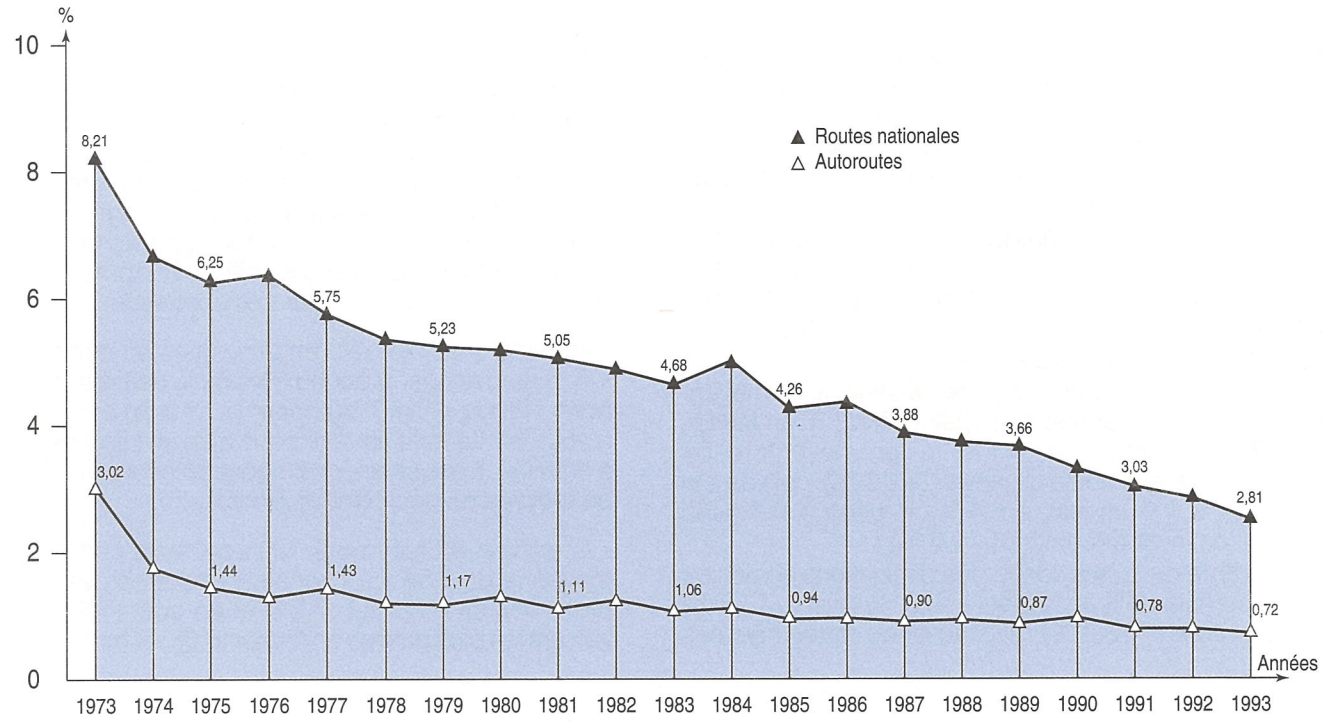
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



Évolution de la gravité des accidents



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



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

BILAN 1993/1992 - GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	10 863	+ 0,7	725	- 1,0	3 390	11 261	14 651	- 1,6	6,67
Février	9 019	- 17,3	546	- 16,0	2 684	9 609	12 293	- 17,7	6,05
Mars	10 236	- 10,8	668	- 0,4	3 080	10 494	13 574	- 13,9	6,53
Avril	10 867	- 5,8	656	- 10,0	3 370	11 684	15 054	- 4,0	6,04
1er quadrimestre	40 985	- 8,3	2 595	- 6,7	12 524	43 048	55 572	- 9,3	6,33
Mai	12 259	- 2,7	768	+ 0,8	3 852	13 250	17 102	- 2,7	6,26
Juin	13 033	+ 2,1	816	+ 5,2	4 005	13 706	17 711	- 0,1	6,26
Juillet	13 052	+ 6,4	980	+ 11,9	4 535	13 938	18 473	+ 6,9	7,51
Août	11 146	+ 0,7	881	+ 11,5	4 216	12 027	16 243	- 1,1	7,90
2e quadrimestre	49 490	+ 1,6	3 445	+ 7,5	16 608	52 921	69 529	+ 0,8	6,96
Septembre	12 075	- 0,4	783	+ 2,4	3 883	12 515	16 398	- 0,2	6,48
Octobre	12 147	- 8,8	755	- 4,2	3 685	12 893	16 578	- 8,8	6,22
Novembre	11 106	- 14,5	707	- 10,6	3 337	11 575	14 912	- 15,2	6,37
Décembre	11 697	+ 1,6	767	+ 1,9	3 498	12 533	16 031	+ 2,4	6,56
3e quadrimestre	47 025	- 5,9	3 012	- 2,7	14 403	49 516	63 919	- 5,8	6,41
Année 1993	137 500	- 4,1	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58

En 1993, par rapport à 1992, les bilans ont été très contrastés, avec six mois de hausse et six mois de baisse parfois très importantes, aussi bien pour les nombres d'accidents corporels que pour les nombres de tués. Le nombre de blessés n'a connu que deux mois de hausse : juillet et décembre.

Février a été le mois le plus favorable quel que soit l'indicateur retenu, suivi du mois de novembre. Le mois le plus favorable a été le mois de juillet pour tous les indicateurs mais aussi août pour le nombre de tués.

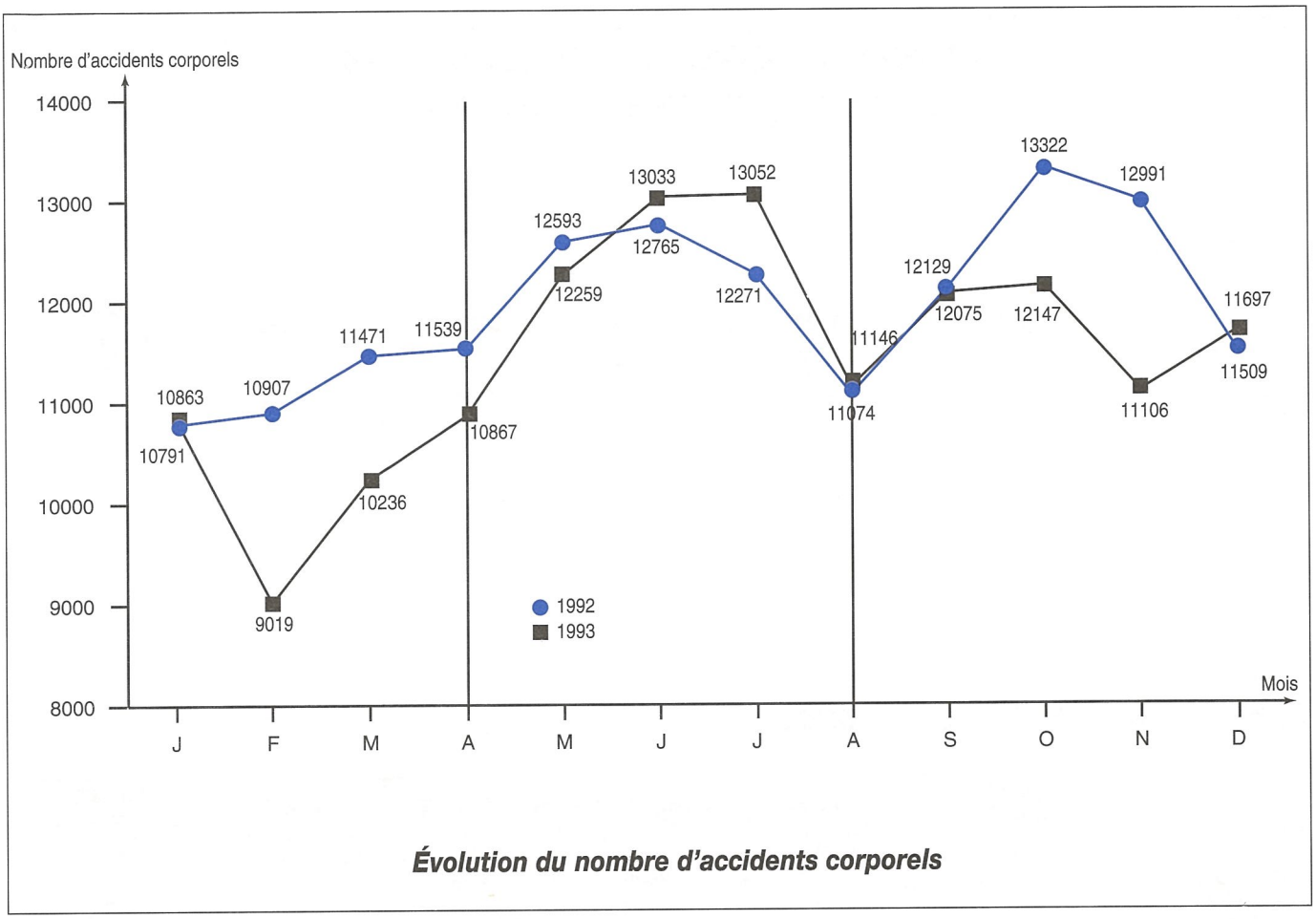
Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels a diminué en moyenne de 4,1 % sur l'année et a atteint - 17,3 % en février, - 10,8 % en mars et - 14,5 % en novembre. En revanche, il a augmenté en janvier (+ 0,7 %), puis de juin à août (+ 2,1 % en juin, + 6,4 % en juillet, + 0,7 % en août) et enfin en décembre (+ 1,6 %) ;

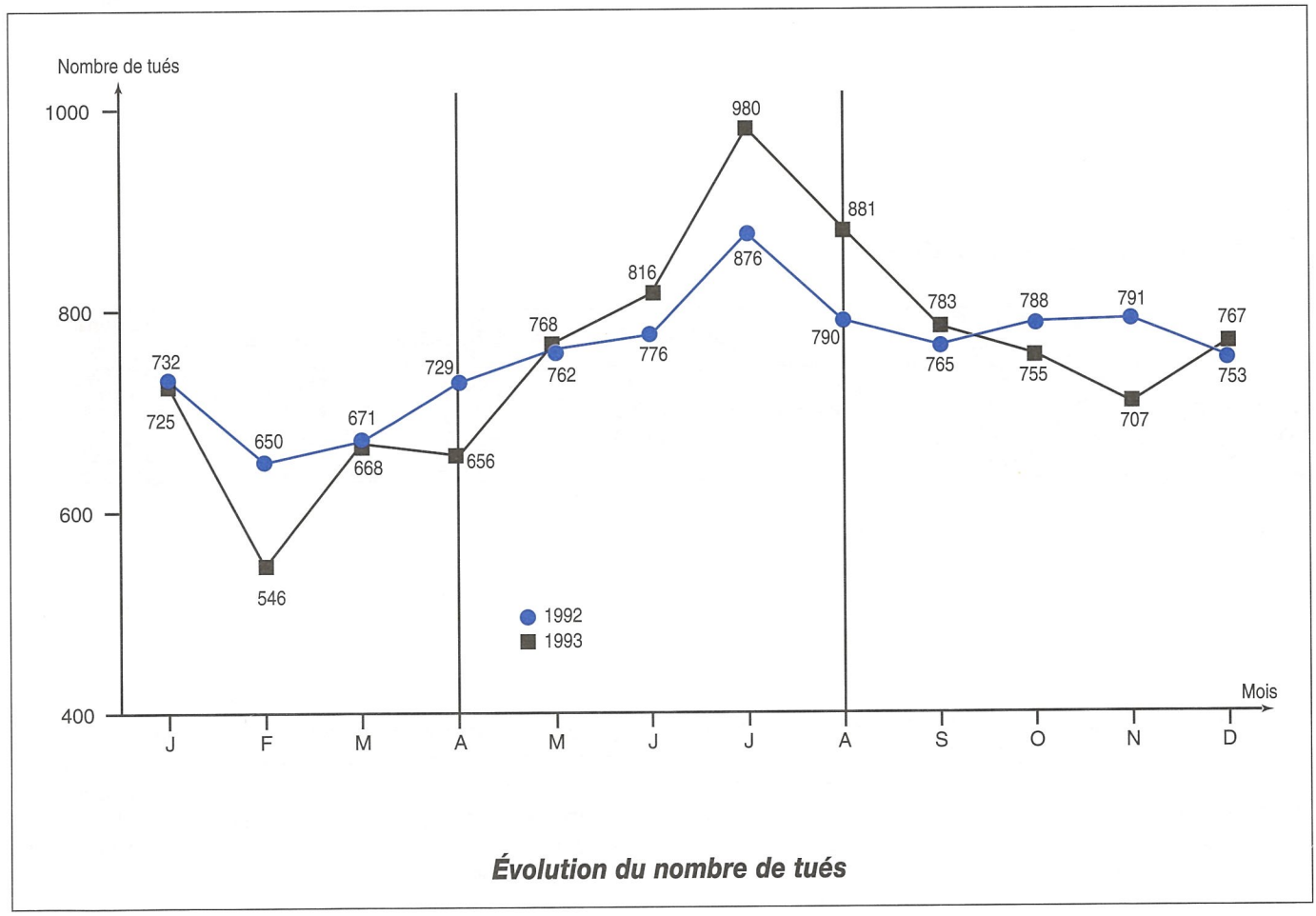
- le nombre de tués a connu des diminutions égales ou supérieures à 10 % en février (- 16,0 %), avril (- 10,0 %) et novembre (- 10,6 %) mais aussi de fortes hausses en juillet (+ 11,9 %) et août (+ 11,5 %), mois qui supportent mal la comparaison avec les mêmes mois de 1992 qui avaient connu d'excellents résultats avec la mise en application du permis à points. Juin 1993 a également évolué défavorablement mais il faut remarquer que juin 1992 avait bénéficié de la campagne d'annonce de la mise en place du permis à points et qu'il était le premier mois de baisse significative après un début d'année 1992 aux résultats très contrastés ;

- le nombre de blessés, en diminution en moyenne de 4,6 % sur l'année, a connu trois mois de baisse importante : février (- 17,7 %), mars (- 13,9 %) et novembre (-15,2 %). La forte hausse constatée en juillet (+ 6,9 %) a entraîné, à elle seule, une légère détérioration du bilan en blessés du deuxième quadrimestre.

- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,58 sur l'année a atteint ses valeurs les plus élevées en juillet (7,51) et en août (7,90) et ses valeurs les plus basses en février (6,05) et en avril (6,04).



Évolution du nombre d'accidents corporels



Évolution du nombre de tués

BILAN 1993 COMPARÉ AU BILAN 1992 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

1. Bilan global

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1993	137 500	9 052	43 535	145 485	189 020	6,58
Année 1992	143 362	9 083	44 965	153 139	198 104	6,34
Différence	– 5 862	– 31	– 1 430	– 7 654	– 9 084	+ 0,24
Pourcentage	– 4,1 %	– 0,3 %	– 3,2 %	– 5,0 %	– 4,6 %	+ 3,8 %

2. Bilan Gendarmerie nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1993	52 377	6 681	27 862	50 450	78 312	12,76
Année 1992	53 235	6 671	28 362	51 426	79 788	12,53
Différence	– 858	+ 10	– 500	– 976	– 1 476	+ 0,23
Pourcentage	– 1,6 %	+ 0,1 %	– 1,8 %	– 1,9 %	– 1,8 %	+ 1,8 %

3. Bilan Police nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1993	85 123	2 371	15 673	95 035	110 708	2,79
Année 1992	90 127	2 412	16 603	101 713	118 316	2,68
Différence	– 5 004	– 41	– 930	– 6 678	– 7 608	+ 0,11
Pourcentage	– 5,6 %	– 1,7 %	– 5,6 %	– 6,6 %	– 6,4 %	+ 4,1 %

En 1993, par rapport à 1992, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, on assiste à une diminution homogène des nombres d'accidents corporels (– 1,6 %) et de blessés (– 1,8 %), mais à une légère augmentation du nombre de tués (+ 0,1 %), ce qui traduit une augmentation de la gravité des accidents sur ce réseau (+ 1,8 %). Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont fortes et homogènes (respectivement – 5,6 % et – 6,4 %), en revanche, la diminution du nombre de tués est beaucoup plus faible (– 1,7 %), ce qui entraîne, là aussi, une augmentation de la gravité des accidents (+ 4,1 %).

PARC EN CIRCULATION

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

QUATRE ROUES	1989	1990	1991	1992	1993
Voitures particulières	23 010	23 550	23 810	24 020	ND
Véhicules utilitaires	4 520	4 670	4 763	4 781	ND
Tracteurs routiers	160	170	187	190	ND
Autocars – Autobus	68	70	70	69	ND

ND : non disponible.

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

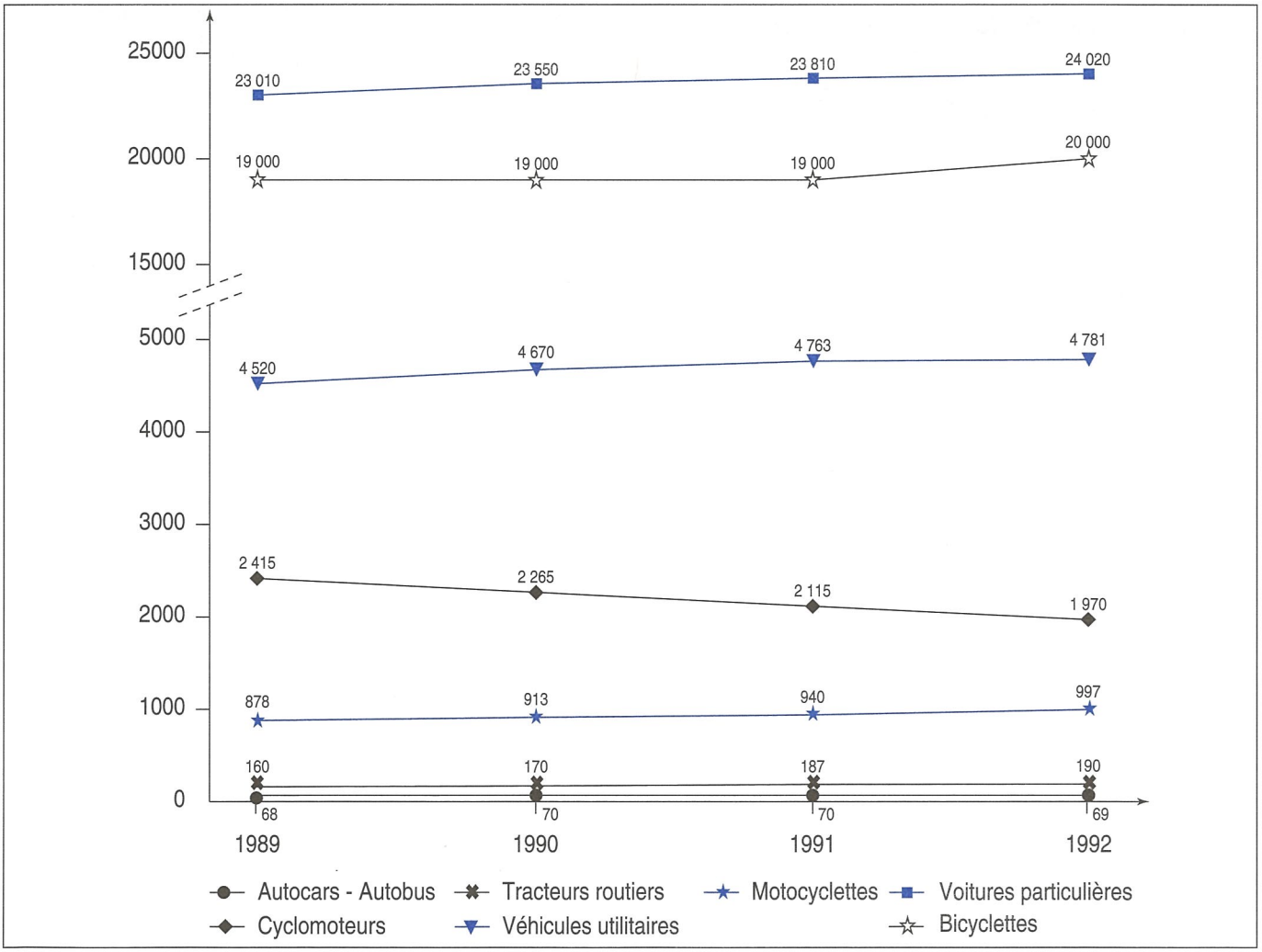
DEUX ROUES	1989	1990	1991	1992	1993
Bicyclettes*	19 000	19 000	19 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	2 415	2 265	2 115	1 970	ND
Motocyclettes	878	913	940	997	ND

ND : non disponible.

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

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

On constate une augmentation régulière du parc de "quatre roues" et du parc de motocyclettes. En revanche, le parc de cyclomoteurs ne cesse de diminuer.



Nombre de permis de conduire délivrés

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Permis AT	397	410	462	420	273	ND
Permis AL	23 711	24 375	20 503	19 824	14 423	ND
Permis A	72 339	87 124	94 997	101 597	114 973	ND
Permis B + BA	787 114	803 718	799 088	830 645	822 638	ND
Permis CL + C*	12 627	13 134	15 596	18 772	25 924	ND
Permis C + EC*	31 409	32 029	28 284	24 011	15 631	ND
Permis D	17 317	14 277	10 984	11 452	7 189	ND
Total	944 914	976 077	971 601	1 006 721	1 001 051	ND

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

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 30/06/1990** : véhicules utilitaires de plus de 19 t isolés et plus de 12,5 t articulés. **Devient EC au 01/07/90. Depuis le 01/07/90** : véhicules automobiles isolés, autres que ceux de la catégorie D, dont le PTAC excède 3,5 tonnes.

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

– D : véhicules de transport en commun.

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

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

1993/1992	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	+ 4,4 %	+ 1,7 %	+ 3,0 %
Février	+ 9,6 %	+ 1,6 %	+ 5,5 %
Mars	+ 2,5 %	+ 1,4 %	+ 1,9 %
Avril	+ 6,4 %	+ 2,1 %	+ 4,2 %
Mai	+ 4,2 %	+ 1,6 %	+ 2,8 %
Juin	+ 3,9 %	+ 2,0 %	+ 2,9 %
Juillet	+ 17,2 %	+ 5,9 %	+ 11,2 %
Août	+ 2,8 %	+ 0,1 %	+ 1,5 %
Septembre	+ 3,4 %	- 0,7 %	+ 1,3 %
Octobre	+ 4,1 %	+ 1,2 %	+ 2,6 %
Novembre	+ 3,0 %	+ 0,3 %	+ 1,6 %
Décembre	+ 2,6 %	- 1,0 %	+ 0,7 %
Total	+ 5,4 %	+ 1,4 %	+ 3,3 %

2. La consommation de carburants

1993/1992	SUPERCARBURANT + ESSENCE	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	- 6,6 %	- 0,7 %	- 3,6 %
Février	- 2,8 %	+ 3,3 %	+ 0,3 %
Mars	+ 0,3 %	+ 7,3 %	+ 3,8 %
Avril	- 2,8 %	+ 3,8 %	+ 0,6 %
Mai	- 1,9 %	+ 4,3 %	+ 1,1 %
Juin	+ 1,2 %	+ 10,7 %	+ 5,9 %
Juillet	- 2,8 %	+ 4,7 %	+ 0,8 %
Août	- 2,2 %	+ 14,4 %	+ 5,2 %
Septembre	- 4,3 %	- 2,5 %	- 3,4 %
Octobre	- 5,5 %	- 1,8 %	- 3,6 %
Novembre	- 1,5 %	+ 3,4 %	+ 1,0 %
Décembre	- 7,4 %	+ 3,2 %	- 2,0 %
Total	- 3,2 %	+ 3,8 %	+ 0,3 %

• En 1993, par rapport à 1992, la circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 3,3 %, augmentation supérieure à celle enregistrée en 1992 (+ 1,8 % par rapport à 1991) et du même ordre que celle constatée en 1991 (+ 3,4 % par rapport à 1990). Il convient de noter que cette augmentation provient essentiellement du réseau autoroutier.

La forte augmentation constatée en juillet 1993 est due pour partie à la comparaison avec un mois de juillet 1992 marqué par les barrages routiers, particulièrement nombreux sur les autoroutes.

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 0,3 %. Cette légère hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 3,8 %) puisque l'on enregistre même une diminution de la consommation d'essence et de supercarburant (– 3,2 %). Cette constatation est la conséquence de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur diesel en circulation.

Il convient de noter que cet indicateur est étroitement lié aux phénomènes de stockage et de déstockage guidés par les décisions de hausse des prix des carburants.

2
LES USAGERS

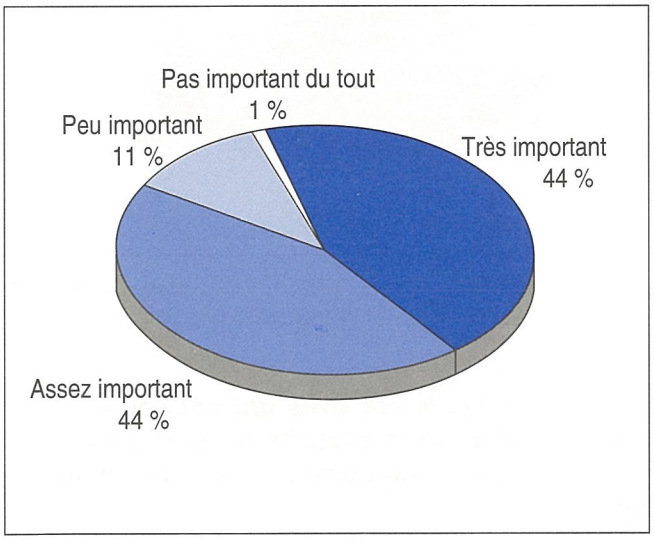
LES NOUVELLES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET L'OPINION PUBLIQUE

Préalablement à la tenue du CISR du 17 décembre 1993, la DSCR a voulu connaître en septembre 1993 l'opinion des Français sur la place de la sécurité routière dans leurs préoccupations et sur un certain nombre de mesures susceptibles d'être prises pour faire face à une nouvelle aggravation de l'insécurité routière observée depuis mai 1993. En outre, à la suite de l'accident de Mirambeau, des mesures complémentaires ont été envisagées et ont également fait l'objet d'un sondage en novembre 1993.

PRINCIPAUX RÉSULTATS (SEPTEMBRE 1993)

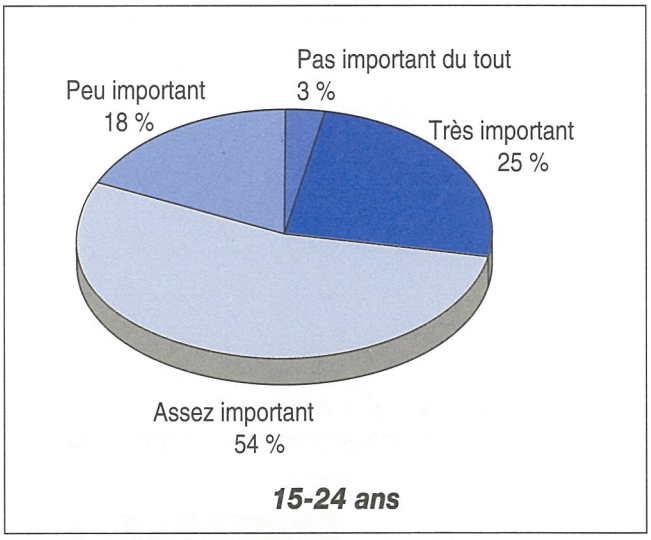
Les Français et la sécurité routière

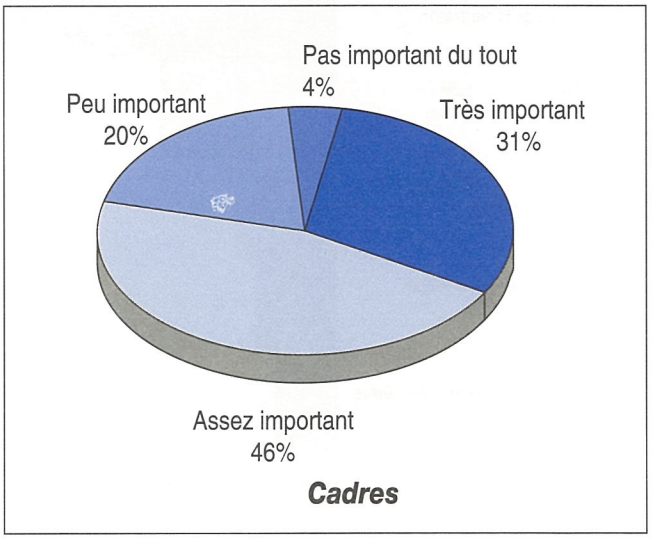
1) Dans votre région l'insécurité sur les routes vous semble-t-elle être un problème?



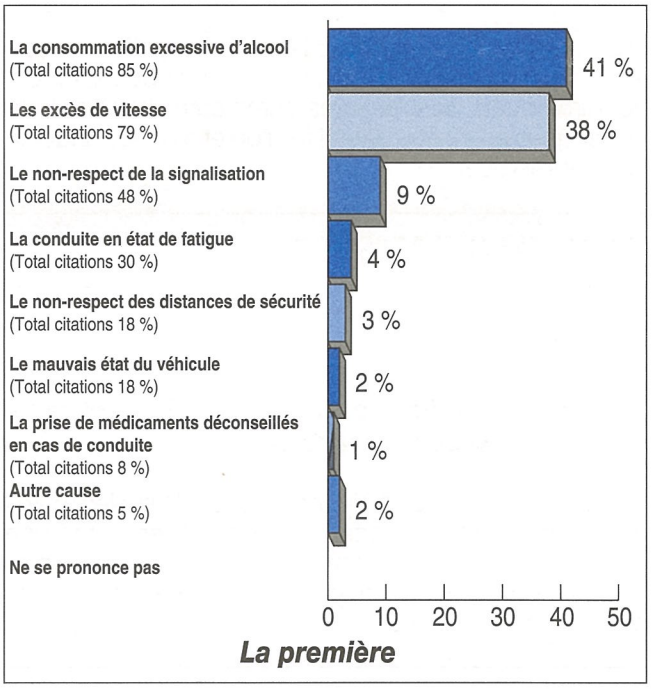
➤ L'opinion publique est très sensibilisée et impliquée par la sécurité routière.

Près de 9 Français sur 10 jugent l'insécurité sur les routes un problème très ou assez important. C'est donc une opinion largement consensuelle, bien qu'il faille noter une moindre sensibilisation chez les jeunes et les catégories sociales aisées.



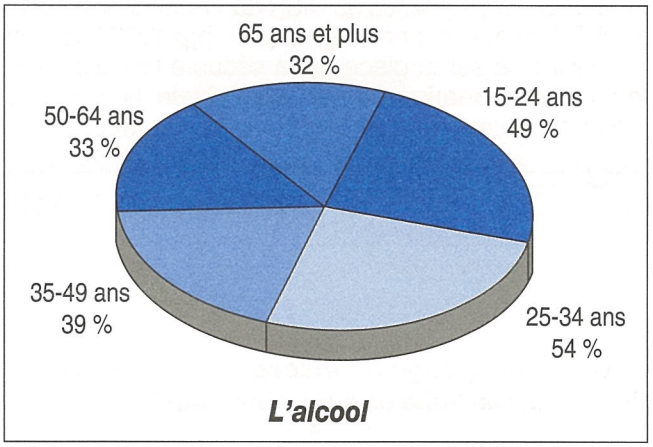


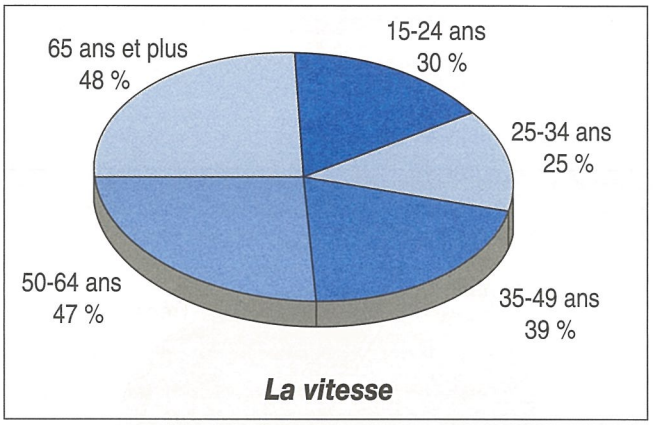
2) Parmi les éléments suivants, quelle est selon vous la première cause des accidents de la route? Et la seconde? Et la troisième?



➤ Alcool et excès de vitesse apparaissent nettement comme les premiers facteurs à incriminer.

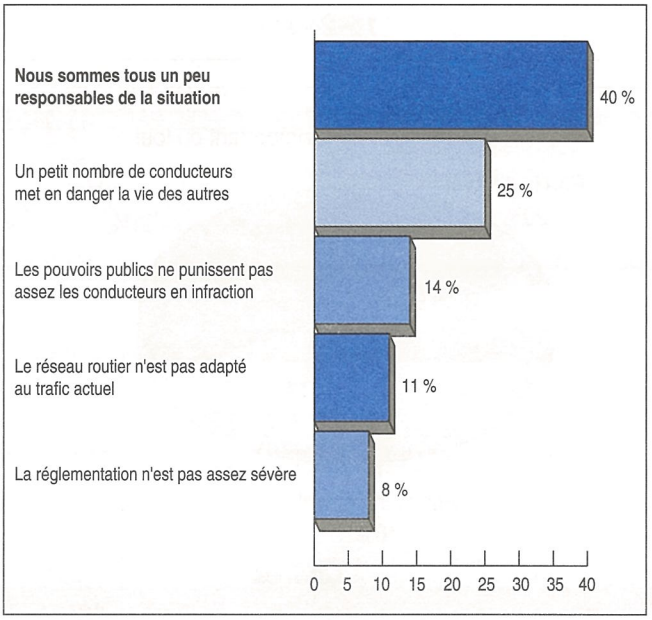
Sur ces deux comportements aux risques majeurs (alcool et vitesse), les perceptions peuvent diverger, principalement **selon l'âge**.
Estiment que la première cause, c'est :





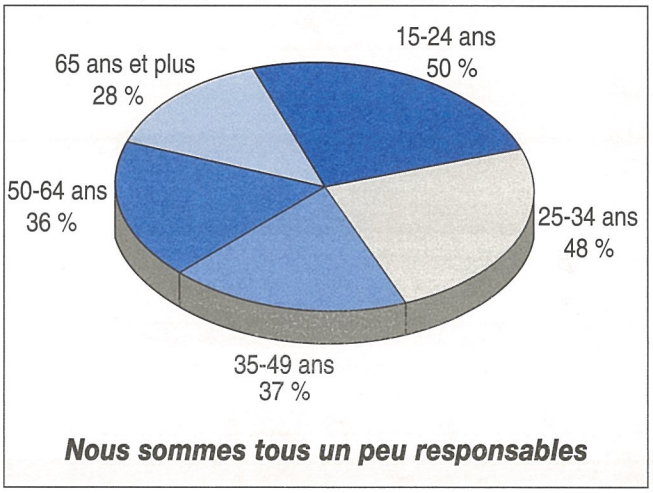
et **la région** : de façon un peu empirique au nord de la Loire, l'alcool est le premier facteur désigné, la vitesse au sud.

3) Selon vous, s'il y a autant de morts sur les routes en France, c'est avant tout parce que ...



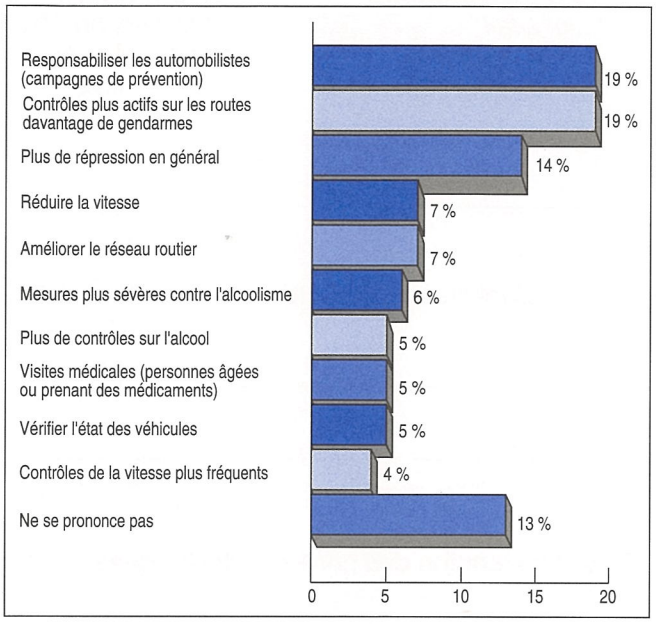
➤ Deux Français sur trois ont conscience que l'amélioration de la sécurité routière passe par une modification du comportement des automobilistes.

Ici encore, les Français réagissent différemment selon qu'ils sont jeunes ou vieux :



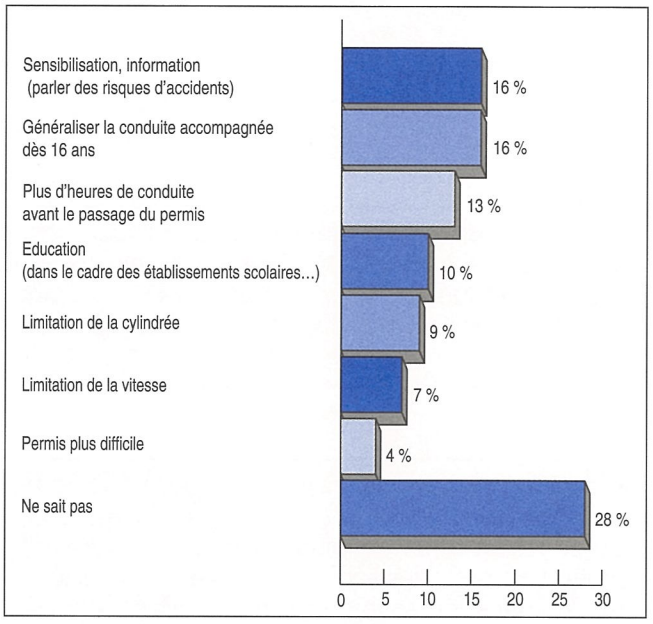
Les mesures de sécurité routière souhaitées par les Français

En ce qui concerne l'ensemble des automobilistes, quelles nouvelles mesures faudrait-il prendre selon vous pour diminuer encore le nombre et la gravité des accidents de la route ?



Les résultats des deux précédents tableaux montrent que les Français :
– pour les automobilistes en général, privilégient trois thèmes :
• **La responsabilisation** (par des campagnes de prévention, l'instauration de visites médicales et la vérification de l'état des véhicules ..... **29 %**

Et plus spécifiquement, en ce qui concerne les nouveaux conducteurs, quelles nouvelles mesures faudrait-il prendre pour diminuer encore le nombre et la gravité des accidents de la route ?



• **La dissuasion** (davantage de contrôles en général, sur la vitesse et sur l'alcool) ..... **28 %**
• **La répression** (davantage de répression en général, des mesures plus sévères contre l'alcoolisme) ... **20 %**
– pour les jeunes (nouveaux conducteurs), préfèrent une pédagogie active à des mesures plus coercitives ou discrétionnaires.

PRINCIPALES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ADOPTÉES

Les décisions du CISR (17 décembre 1993)	L'opinion des Français (sondage des 3 et 4 septembre 1993)		
	Degré d'acceptabilité *Sont tout à fait ou plutôt favorables*		***Caractère prioritaire*** *Estiment qu'il faut prendre cette mesure en priorité (en 1er ou en 2e)*
• Le seuil maximal d'alcoolémie des conducteurs sera abaissé de 0,8 à 0,7 g/l. Les résultats de cette mesure seront évalués au bout d'un an. S'ils s'avéraient insuffisants, un nouvel abaissement à 0,6 ou 0,5 serait alors décidé.	69 %	**L'abaissement du niveau d'alcool**	43 %
• La mise en place du contrôle technique périodique des voitures particulières sera accélérée. Dès 1995, toutes les voitures de plus de quatre ans seront contrôlées, puis, dès l'année suivante, vérifiées tous les deux ans, en anticipation d'une directive communautaire qui entrera en vigueur en 1998.	94 %	**L'extension des contrôles techniques**	36 %
• L'attestation scolaire de second niveau sera généralisée dès 1994 pour tous les élèves des classes de 3e. Le brevet de sécurité routière sera exigé à partir du 1er septembre 1995 pour la conduite des cyclomoteurs entre 14 et 16 ans ; une période transitoire, destinée à permettre la généralisation des stages pratiques sera nécessaire, durant laquelle le brevet de sécurité routière sera délivré, même en l'absence de son volet pratique : il le sera alors sur la base de la seule attestation scolaire de fin de 5e.	90 %	**Examen obligatoire pour les cyclos à partir de 14 ans**	23 %
• La limitation de vitesse hors agglomération à 90 km/h, applicable aux conducteurs inexpérimentés, sera remplacée par des seuils modulés selon les réseaux et calqués sur les plafonds autorisés par temps de pluie (110 km/h sur autoroute, 100 km/h sur les 2 x 2 voies, 80 km/h sur les autres routes). Elle sera applicable aux deux premières années de conduite. Les jeunes conducteurs ayant été formés par la filière de la "conduite accompagnée" seront dispensés de cette limitation.	78 %	**Différencier les limitations de vitesse pour les jeunes**	11 %
	75 %	**Interdiction pendant deux ans des voitures sportives aux jeunes**	30 %
	57 %	**Etendre à deux ans les limitations de vitesse pour les jeunes**	11 %
• La promotion de la conduite accompagnée sera activement renforcée notamment en partenariat avec les assurances.	**On rappellera que 16 % des Français ont spontanément évoqué cette mesure**		

Les décisions du CISR (17 décembre 1993)

L'opinion des Français (sondage des 15 et 16 novembre 1993)

	Tout à fait favorable	Plutôt favorable	Plutôt défavorable	Tout à fait défavorable	Sans opinion	S/T favorable	S/T défavorable
Le non-port de la ceinture de sécurité et du casque, qui sont des facteurs décisifs d'aggravation des conséquences des accidents, seront sanctionnés par le retrait d'un point.	**Retrait de 1 point au permis de conduire en cas de non-port de la ceinture de sécurité**						
	24	41	20	13	2	65	33
	Retrait de 1 point au permis de conduire pour défaut de port de casque moto						
	59	31	5	3	2	90	8
Tout candidat au permis devra faire effectuer un contrôle médical de sa vue. Ce contrôle sera obligatoirement renouvelé tous les dix ans.	**Contrôle médical de la vue au moment du passage du permis, puis tous les 10 ans**						
	51	41	5	2	1	92	7
Un délit sera créé pour sanctionner les excès de vitesse les plus importants (plus de 50 km/h au-delà de la vitesse autorisée), il entraînera un retrait de 6 points, soit la moitié du capital du permis.	**Retrait de 6 points en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée supérieur à 50 km/h**						
	31	32	22	13	2	63	35
Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle, une contravention sera créée pour responsabiliser les propriétaires des véhicules à l'égard des infractions commises sans interpellation du conducteur. Cela permettra l'utilisation des moyens automatiques de contrôle pour assurer une meilleure dissuasion, notamment aux points dangereux du réseau.	**Obligation au propriétaire de dire qui conduisait son véhicule au moment d'une infraction photographiée ou à défaut le rendre responsable**						
	18	37	23	17	5	55	40

Les résultats montrent que les principales mesures de lutte contre l'insécurité routière adoptées par le gouvernement sont majoritairement acceptées des Français.

En ce qui concerne les mesures relatives à la catégorie des usagers de poids lourds, on rappellera que :
Parallèlement aux décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière, un contrat de progrès vient d'être discuté avec la profession du Transport routier. Dans le domaine de la sécurité, en plein accord avec les organisations patronales et syndicales, il prévoit que le débridage des limiteurs de vitesse ou les manipulations sur les chronotachygraphes des poids lourds constitueront des délits retenus à l'encontre du propriétaire ou de l'exploitant du véhicule.
91 % des interviewés déclaraient être tout à fait et plutôt favorables à des peines renforcées pour les poids lourds aux limitateurs de vitesse trafiqués ; 28 % estimant qu'il fallait prendre cette mesure en priorité. (Propos recueillis en septembre 1993, avant l'accident de Mirambeau.)

MESURE DES VITESSES

Les mesures de vitesse bimestrielles (le jour entre 9 h 30 et 17 h 30) ou quadrimestrielles (la nuit entre 22 h 00 et 4 h 00) exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée, sur des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes "vitesses moyennes", il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau routier considéré : c'est une vitesse dite "libre", caractérisant alors l'agressivité du conducteur au volant.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomération, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars mesta 206 ou 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur autoroutes, jusqu'en 1992, les mesures étaient réalisées en positionnant le radar (de type dractar) au-dessus de la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Au cours de l'année 1992, la société a dû remplacer progressivement une partie de son matériel devenu obsolète (dractar) et utilisé pour les mesures sur autoroutes, par les nouveaux radars mesta 208 plus performants et moins visibles puisqu'ils sont placés au-dessous de la rambarde des ponts d'autoroutes. Cette modification dans la technique de recueil des vitesses et l'utilisation des mesta 208 amorcée en 1993 sur les autres réseaux a engendré une légère hausse artificielle des vitesses pratiquées par les véhicules en rase campagne.

Néanmoins, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière publiera pour 1993 et les années ultérieures les résultats des mesures de vitesse obtenus avec les nouveaux matériels. Le lecteur devra donc être prudent dans la comparaison de ces résultats avec ceux des années antérieures.

Les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire (+ 1 km/h et + 10 km/h) présentés dans les tableaux et graphes ci-après sont des estimations faites à partir d'enquêtes par sondages. Par conséquent, il convient de préciser, pour chaque estimation, son intervalle de confiance. Pour ne pas alourdir la lecture des tableaux, nous avons calculé ces intervalles exclusivement pour l'estimation de la vitesse moyenne des véhicules.

Vitesse moyenne le jour	Voitures	Motocyclettes	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et plus	Transports de matières dangereuses
Significativité	99 %	95 %	99 %	95 %	99 %	95 %
Autoroutes de liaison	v ± 0,4 km/h	v ± 3 km/h	v ± 1 km/h	v ± 1,3 km/h	v ± 0,4 km/h	v ± 0,9 km/h
Autoroutes de dégagement	v ± 0,4 km/h	v ± 2 km/h	v ± 0,7 km/h	v ± 1 km/h	v ± 0,5 km/h	v ± 1 km/h
Routes nationales à 2x2 voies	v ± 0,5 km/h	v ± 3 km/h	v ± 0,9 km/h	v ± 1,8 km/h	v ± 0,8 km/h	v ± 1,5 km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	v ± 0,5 km/h	v ± 3 km/h	v ± 0,8 km/h	v ± 2 km/h	v ± 0,7 km/h	v ± 1,7 km/h

Vitesse moyenne le jour	Voitures	Motocyclettes	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et plus	Transports de matières dangereuses
Routes départementales à grande circulation	v ± 0,5 km/h	v ± 4 km/h	v ± 1,2 km/h	v ± 2,9 km/h	v ± 1,7 km/h	v ± 2,6 km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	v ± 0,4 km/h	v ± 3 km/h	v ± 0,7 km/h	v ± 2 km/h	v ± 1 km/h	v ± 1,9 km/h
Traversées d'agglomérations moyennes	v ± 0,8 km/h	—	—	—	—	—

v : vitesse moyenne

Vitesse moyenne la nuit	Voitures de tourisme
Significativité	99%
Autoroutes de liaison	v ± 1 km/h
Autoroutes de dégagement	v ± 1,1 km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	v ± 1,3 km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	v ± 1,8 km/h
Traversées agglomérations moyennes	v ± 1,8 km/h

Ainsi, par exemple, si la vitesse moyenne pratiquée le jour par les voitures de tourisme est estimée à 87 km/h sur routes nationales à 2 ou 3 voies en 1992, en fait la vraie valeur a 99 % de chance d'être comprise entre 86,5 km/h et 87,5 km/h. On remarquera ainsi que la précision attachée aux mesures des vitesses des motocyclettes et des transports de matières dangereuses est assez mauvaise, et qu'il convient de considérer les évolutions des vitesses avec beaucoup de prudence.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*110*	111	*110*	117	**121**
% de dépassement de vitesse limite	16	17	*15*	24	**38**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*7*	8	*7*	12	**22**
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*99*	*99*	*99*	**105**	**105**
% de dépassement de vitesse limite	*26*	*27*	27	39	**42**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*11*	*11*	12	19	**24**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) ~~(60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)~~					
Vitesse moyenne (km/h)	108	**109**	105	*104*	106
% de dépassement de vitesse limite	46	**48**	43	*36*	44
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	25	**28**	24	*18*	25
Routes nationales (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	90	90	89	*87*	**89**
% de dépassement de vitesse limite	47	50	49	*45*	**52**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	25	26	24	*22*	**28**
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	92	**94**	92	*89*	92
% de dépassement de vitesse limite	54	*58*	54	*47*	**58**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	30	34	30	25	34
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**	63	*61*	62
% de dépassement de vitesse limite	*64*	*64*	**83**	79	80
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	33	36	57	51	52
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération et par artères en agglomération** (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	ND	ND	**56**	*55*	*55*
% de dépassement de vitesse limite	ND	ND	63	*61*	**64**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	ND	ND	**33**	*32*	**33**

ND : non disponible.

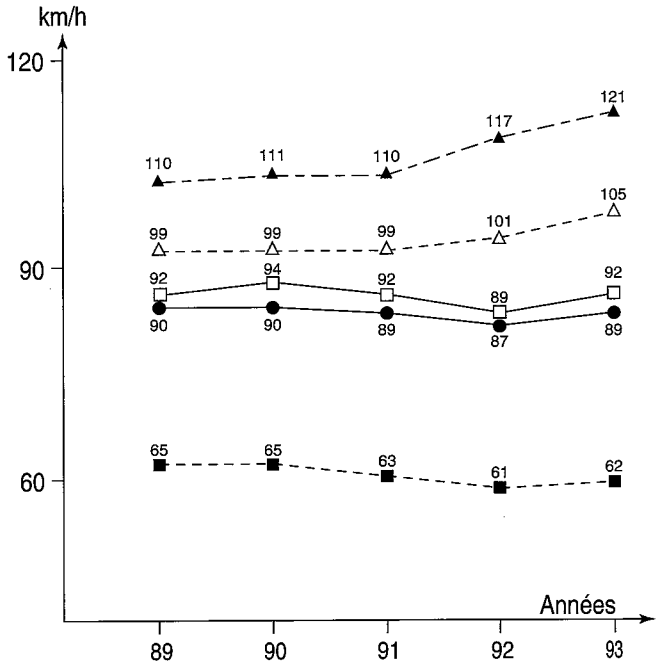
(1) autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.

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

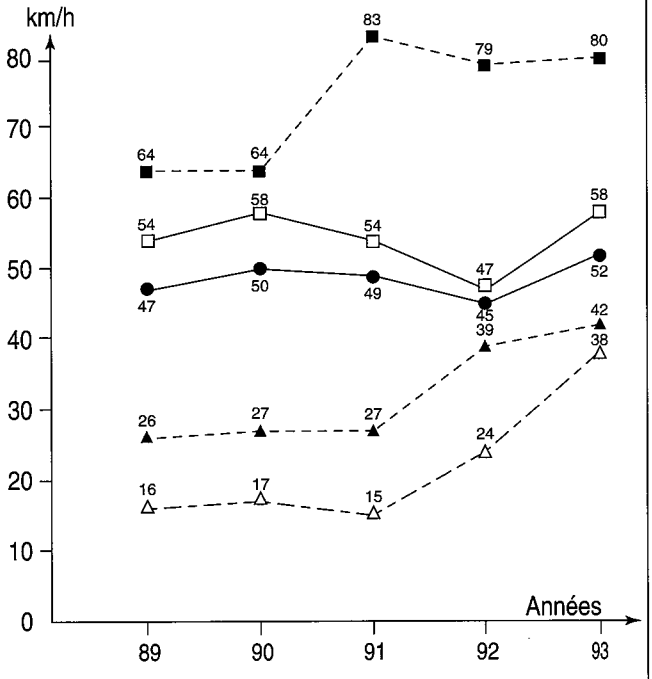
Globalement, de jour, en 1993, en gardant à l'esprit les limites des comparaisons avec les chiffres des années antérieures (voir chapitre mesure de vitesse), les vitesses pratiquées sont en légère hausse (autoroutes de liaison, routes nationales en traversées d'agglomérations), ou constantes (agglomérations moyennes, autoroutes de dégagement) par rapport à 1992, année de mise en place du permis de conduire à points. Sur les autres réseaux (routes nationales et départementales), les niveaux atteints en 1993 (+ 2 ou 3 km/h) sont comparables aux niveaux de 1991. Ce constat laisse penser que 1992 a été une année exceptionnelle de baisse des vitesses, alors que 1993 est une année de retour à une situation moyenne habituelle.

En agglomération, la vitesse moyenne reste toujours au-dessus de la vitesse réglementaire (62 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.

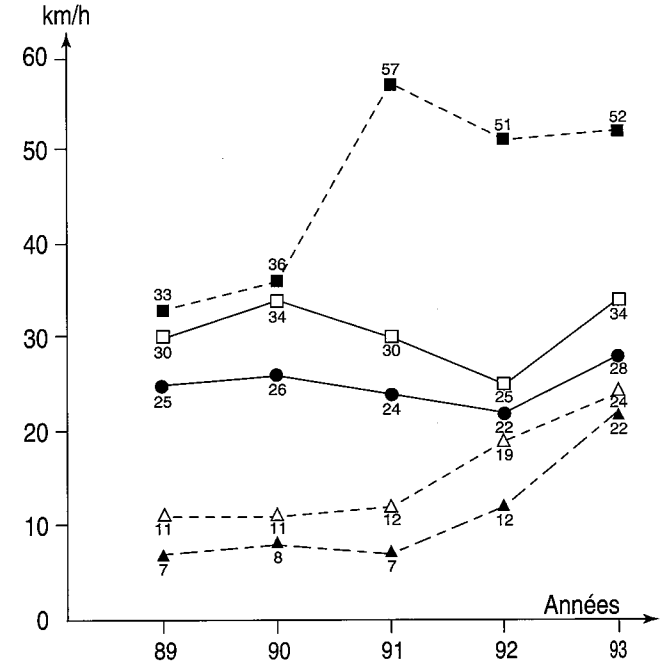


Vitesses moyennes pratiquées de jour



% de dépassement de la vitesse limite

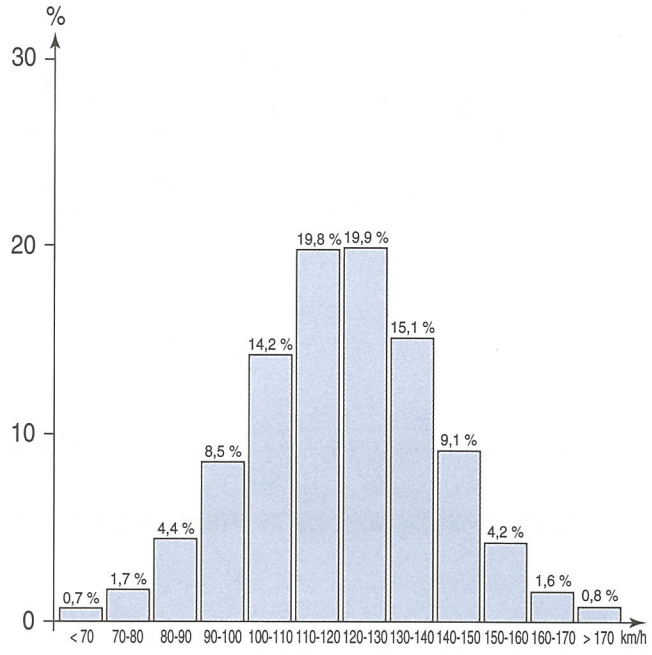
Autoroutes de liaison
Routes départementales
Autoroutes de dégagement
Traversées d'aggomérations (– 5000 habitants)
Routes nationales



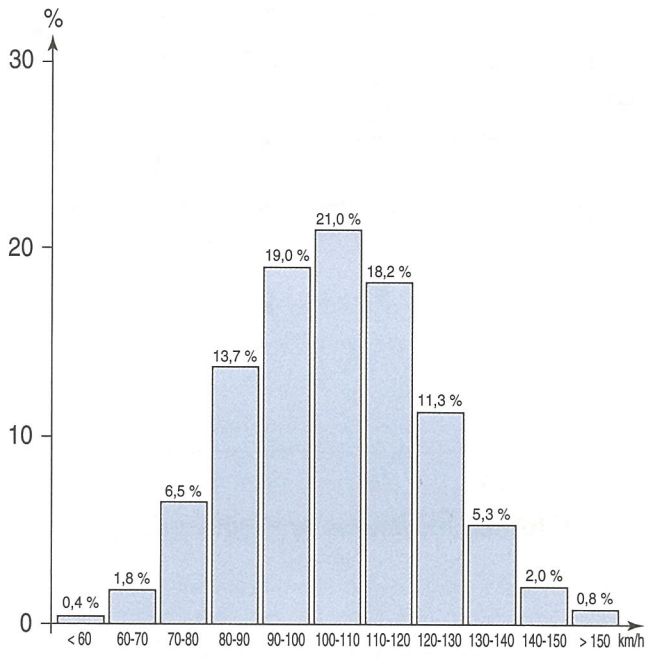
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h

VITESSES DE JOUR	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	110-130 km/h	6,6 %	2,4 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	8,1 %	2,8 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	8,5 %	3,1 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	90-100 km/h	9,8 %	3,3 %
Routes départementales à grande circulation	90-100 km/h	13,5 %	5,4 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	24,2 %	8,6 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	50-60 km/h	7,6 %	1,8 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	50-60 km/h	20,5 %	6,4 %

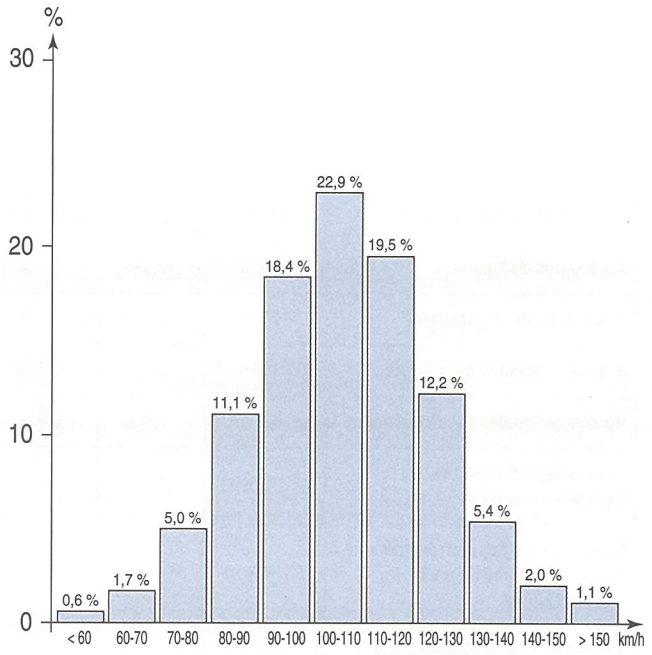
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



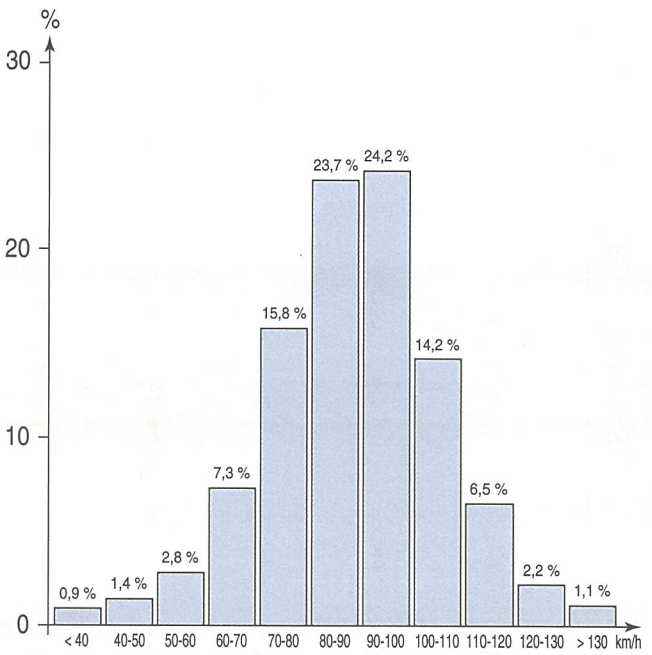
Autoroutes de liaison



Autoroutes de dégagement

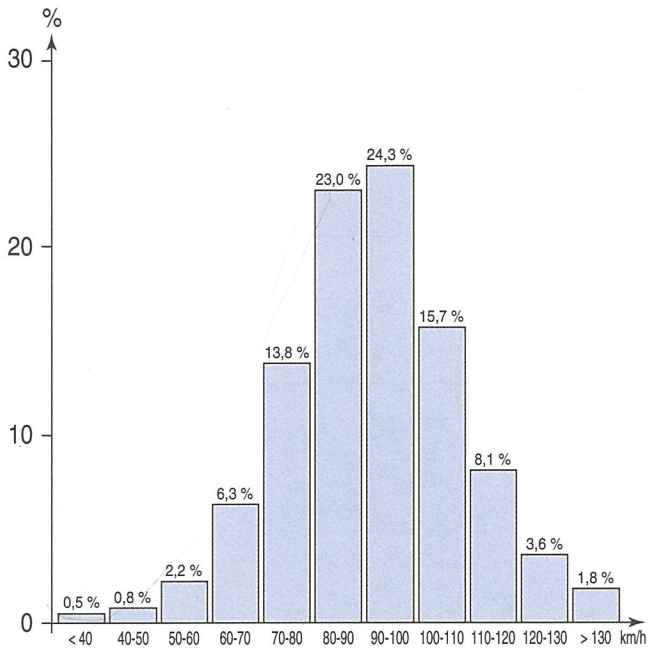


Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées

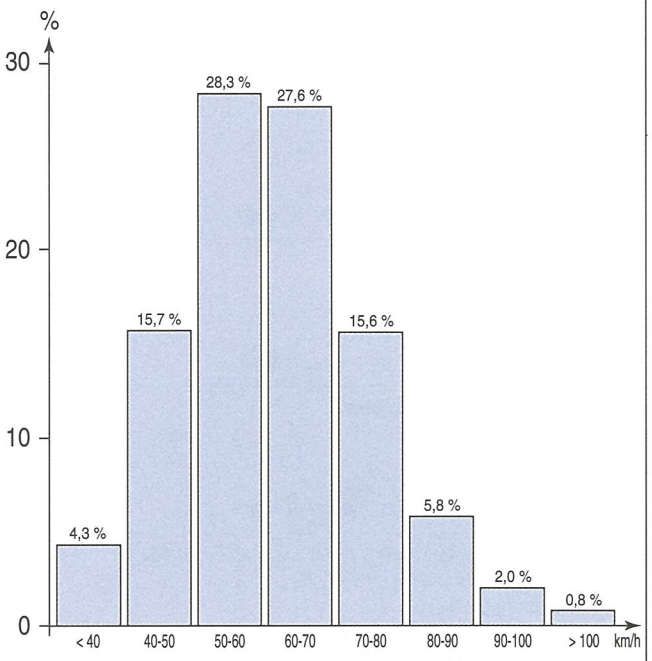


Routes nationales à 2 ou 3 voies

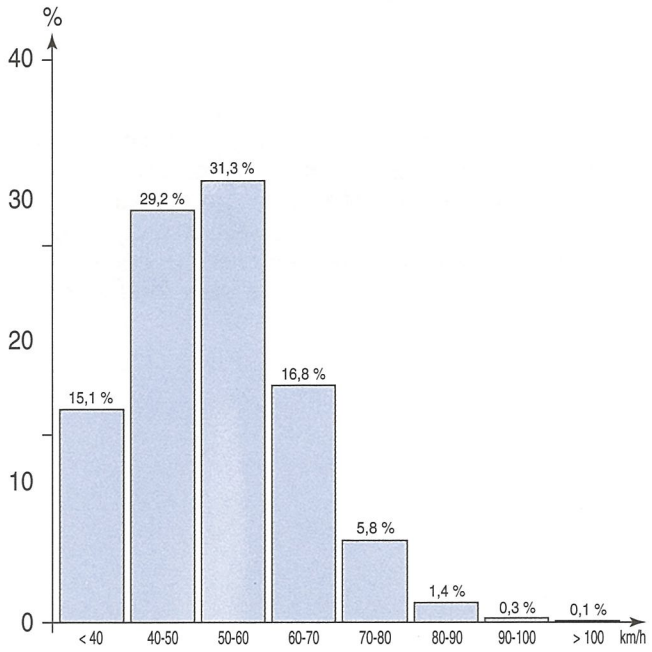
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



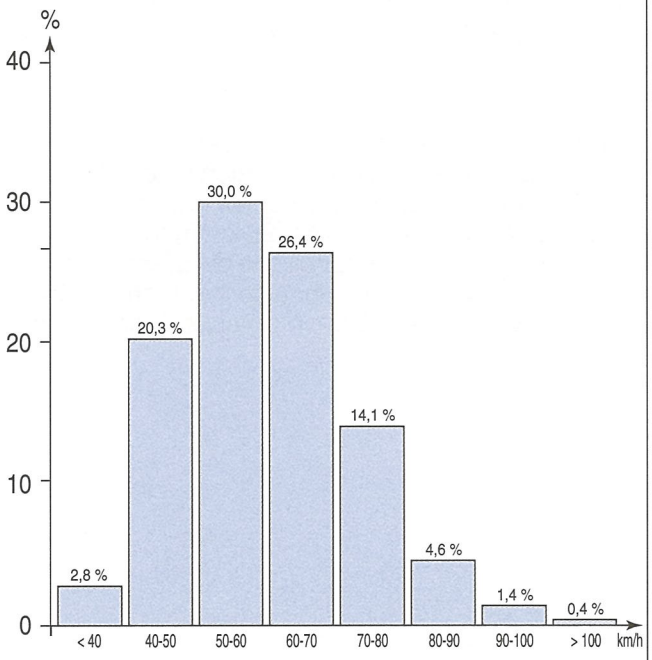
Routes départementales à grande circulation



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



Artères du centre-ville dans les agglomérations moyennes



Entrées/sorties des agglomérations moyennes

VITESSES PRATIQUÉES DE NUIT PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (1)					
(130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*106*	108	112	113	**120**
% de dépassement de vitesse limite	*11*	13	21	21	**30**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*6*	*6*	12	11	**17**
Autoroutes de dégagement (2)					
(110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	101	101	*99*	107	**109**
% de dépassement de vitesse limite	31	30	*27*	44	**52**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	16	15	*12*	26	**32**
Routes nationales à 2 ou 3 voies					
(90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	94	93	*91*	*91*	**98***
% de dépassement de vitesse limite	58	52	*51*	52	**67**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	35	29	*26*	31	**41**
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**	*72*	73
% de dépassement de vitesse limite	*80*	83	96	97	95
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*57*	58	83	89	81
Traversées d'agglomérations					
(20 000 à 100 000 habitants)					
par voies d'entrée en agglomération et par artères en agglomération					
(60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	ND	ND	*61*	**62**	**62**
% de dépassement de vitesse limite	ND	ND	*77*	**80**	*76*
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	ND	ND	*49*	**52**	*49*

** résultat provisoire.*
ND : non disponible.
(1) autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.
(2) autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

La nuit, la hausse des vitesses pratiquées concerne tous les réseaux sauf les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants. La vitesse sur les routes nationales en 1993, anormalement élevée (98 km/h) reste à confirmer par une analyse des conditions dans lesquelles ont été réalisées les mesures. Sur autoroutes de liaison, la vitesse moyenne de 120 km/h obtenue avec les nouveaux matériels (mesta 208) est également en nette augmentation par rapport aux vitesses mesurées les années antérieures. On considérera qu'une grande partie de cette hausse est attribuable à l'utilisation progressive des nouveaux matériels. Ce réseau reste cependant le seul sur lequel les vitesses de nuit sont inférieures aux vitesses pratiquées le jour.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS

1. Définition

Les enquêtes spécialisées pour les relevés des vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de + 3,5 tonnes depuis décembre 1992 (cf. tableau infra), les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

2. Réglementation

Avant le 1er décembre 1992	Transports de marchandises		Transports de matières dangereuses	Transports en commun
	de 10 t à 19 t	+ de 19 t	+ de 10 t	+ de 10 t
Autoroutes	90 km/h	80 km/h	80 km/h	90 km/h
Routes à grande circulation	80 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Autres routes	80 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

(1) 100 km/h si munis d'un freinage ABS.
N.B. : pour les poids lourds de 3,5 à 10 tonnes, les limites de vitesse sont identiques à celles des véhicules légers.

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

(1) 100 km/h sur les routes à chaussée séparée uniquement.
(2) 70 km/h si muni d'un freinage ABS.
(3) 100 km/h si muni d'un freinage ABS.

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

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	*80*	*80*	82	**87**	**89**
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	80	80	*79*	**82**	**82**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	**89**	**89**	86	*84*	88
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	**80**	**80**	79	*77*	**80**
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	80	**82**	80	*78*	80
Traversées d'agglomérations (– 5000 habitants) **par RN** (50 km/h)	61	**62**	60	58	*57*

(1) autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.
(2) autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

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

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	*78*	80	79	83	**86**
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	77	*76*	78	78	**78**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	**83**	79	*72*	77	76
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	77	**80**	76	76	**78**
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	**78**	77	75	*74*	76
Traversées d'agglomérations (– 5000 habitants) **par RN** (50 km/h)	58	**64**	62	*56*	**58**

(1) autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.
(2) autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

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

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	*76*	*76*	77	81	**84**
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	*77*	*77*	*77*	80	**82**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	89	**90**	85	80	*84*
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	79	**80**	77	*75*	79
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	80	**82**	*79*	*75*	*79*
Traversées d'agglomérations (– 5000 habitants) **par RN** (50 km/h)	**61**	61	60	*56*	58

(1) autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.
(2) autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

6. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds transportant des matières dangereuses (en km/h)

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	*72*	73	76	79	**82**
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	*75*	76	76	77	**78**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	**81**	**81**	79	*74*	78
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	73	**75**	74	*72*	73
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	**76**	75	75	75	*73*
Traversées d'agglomérations (– 5000 habitants) **par RN** (50 km/h)	**59**	**59**	57	*54*	57

(1) autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.
(2) autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

7. Commentaires

Globalement, en 1993 par rapport en 1992, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont en hausse de 1 à 4 km/h selon les réseaux et les catégories de poids lourds, sauf pour les deux et trois essieux et les transports de matières dangereuses sur autoroutes de dégagement, et pour les trois essieux sur les routes départementales et les routes nationales en traversées de petites agglomérations. Comme pour les voitures de tourisme, 1992 aura été une année de transition avec un retour en 1993 aux niveaux des vitesses pratiquées avant la suspension de "tout relevé a posteriori d'infraction d'excès de vitesse à partir des disques de chronotachygraphe, que ce soit lors des contrôles sur route ou en entreprise" (circulaire du 28 août 1992 relative au contrôle et à la répression des excès de vitesse des conducteurs de poids lourds.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES MOTOCYCLETTES

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*117*	118	113	121	**131**
% de dépassement de vitesse limite	26	25	*21*	31	**52**
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*104*	106	106	110	**112**
% de dépassement de vitesse limite	37	*36*	38	45	**53**
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	102	*101*	**103**	*101*	102
% de dépassement de vitesse limite	63	*66*	**69**	67	*66*
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	103	*100*	**105**	104	101
% de dépassement de vitesse limite	67	**75**	69	*65*	68
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	**72**	71	71	*69*	*69*
% de dépassement de vitesse limite	*78*	65	*83*	**83**	86
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	115	111	**118**	*106*	113
% de dépassement de vitesse limite	42	51	**65**	*36*	58

(1) autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.
(2) autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

Les enquêtes spécialisées pour les relevés des vitesses ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les motocyclettes, la nuit.
Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons donc que de mesures effectuées le jour. Si l'on se réfère au tableau des intervalles de confiance, on constate que les vitesses moyennes sont en hausse sur les voies rapides (autoroutes et routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées), et relativement stables sur les autres réseaux. Dans tous les cas cependant, la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclettes se situe au dessus de la vitesse limite réglementaire.

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

Comme pour les mesures de vitesse, les mesures quadrimestrielles de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circulation. En ville, les relevés sont effectués dans le centre. Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

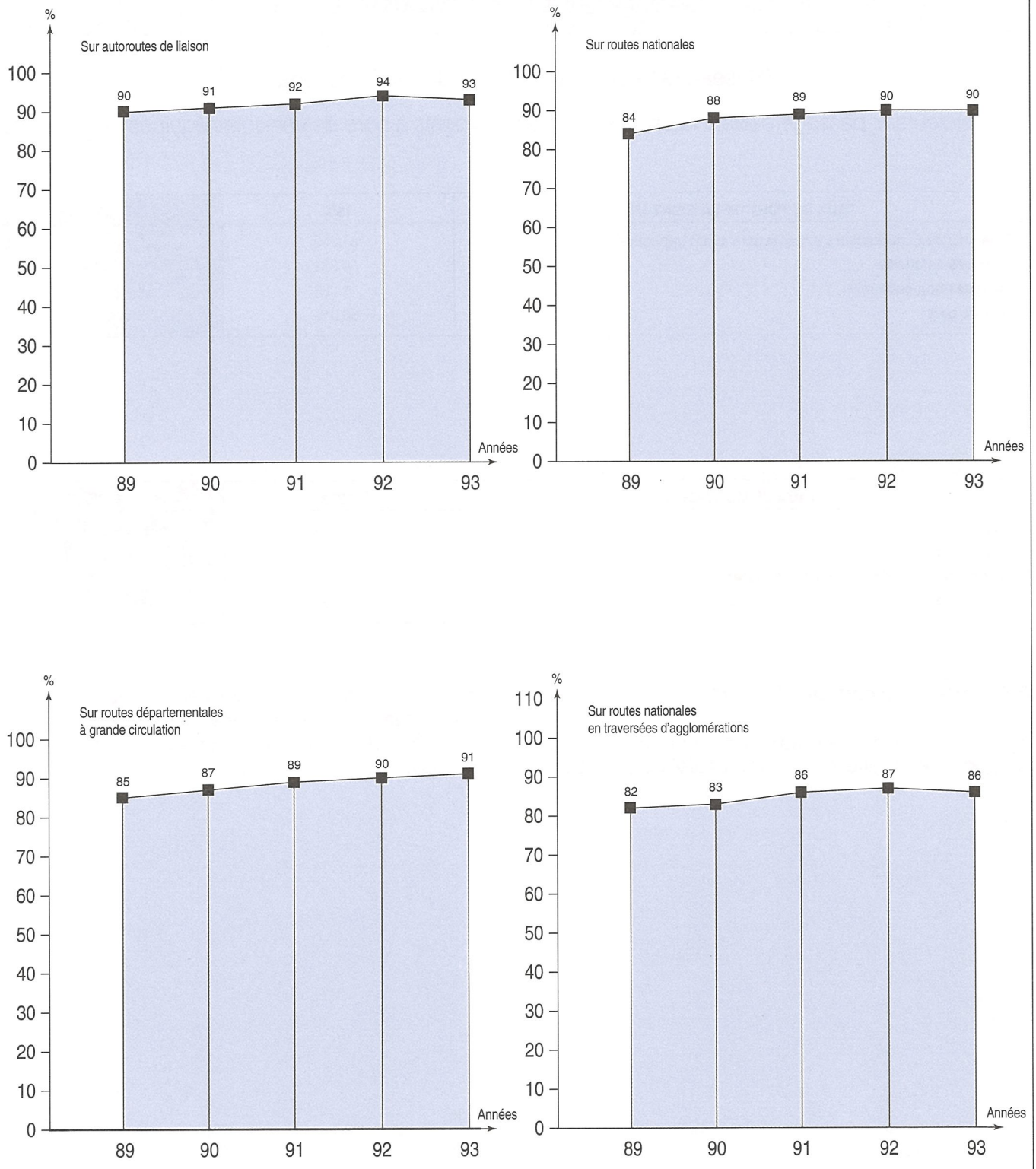
1. Hors agglomération

	1989	1990	1991	1992	1993
Autoroutes de liaison	*90*	91	92	**94**	93
Autoroutes de dégagement	*82*	**83**	**83**	**83**	**83**
Routes nationales	*84*	88	89	**90**	**90**
Routes départementales à grande circulation	*85*	87	89	90	**91**

2. En agglomération

	1989	1990	1991	1992	1993
Routes nationales en traversées d'agglomérations	*82*	83	86	**87**	86
Metz	*75*	78	80	**81**	80
Lille	*71*	77	79	**80**	79
Nantes	73	*69*	73	75	**76**
Lyon	44	*42*	43	45	**47**
Toulouse	*43*	45	54	53	**56**
Avignon	*30*	32	36	**39**	37
Ensemble province	*56*	57	61	**62**	**62**
Paris	*48*	49	54	53	**60**

D'une manière générale, le port de la ceinture de sécurité est stable en rase campagne. En agglomération, il est stable ou en augmentation comme à Paris : 60 % ou + 7 points, Nantes : 76 % ou + 1 point, Toulouse : 56 % ou + 3 points et Lyon : 47 % ou + 2 points. Le taux de port de la ceinture de sécurité par les occupants avant des voitures de tourisme, en progression constante depuis 1985, plafonne en 1993.



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	1992	1993
Ensemble des conducteurs et passagers avant impliqués	81 219	88 994
Impliqués ceinturés	69 831	73 851
Impliqués non ceinturés	11 388	15 143
Taux de port	86,0 %	83,0 %

TAUX DE MORTALITÉ	1992	1993
Tués avec ceinture	2 054	2 183
Tués sans ceinture	989	1 915
Taux de mortalité des impliqués ceinturés	2,94	2,96
Taux de mortalité des impliqués non ceinturés	8,68	12,65

Efficacité de la ceinture à l'avant :

Au cours des 12 derniers mois s'achevant en décembre 1993, le rapport entre les taux de mortalité des impliqués ceinturés et des impliqués non ceinturés fait apparaître, qu'en moyenne, les tués ont été 4,3 fois moins nombreux parmi les automobilistes ceinturés que parmi ceux qui ne l'étaient pas.

CASQUE

(Réseau rase campagne – Gendarmerie nationale)

(Conducteurs et passagers avant impliqués dans les accidents corporels)

CYCLOMOTEURS (n'excédant pas 50 cm³)	1992	1993
Ensemble des usagers impliqués	6 290	6 337
Impliqués casqués	5 204	4 985
Impliqués non casqués	1 086	1 352
Taux de port	82,7 %	78,7 %

CYCLOMOTEURS – taux de mortalité	1992	1993
Tués avec casque	210	223
Tués sans casque	78	122
Taux de mortalité des impliqués casqués	4,04	4,47
Taux de mortalité des impliqués non casqués	7,18	9,02

MOTOCYCLETTES	1992	1993
Ensemble des usagers impliqués	6 134	5 990
Impliqués casqués	5 441	5 415
Impliqués non casqués	693	575
Taux de port	88,7 %	90,4 %

MOTOCYCLETTES – taux de mortalité	1992	1993
Tués avec casque	493	410
Tués sans casque	65	84
Taux de mortalité des impliqués casqués	9,06	7,57
Taux de mortalité des impliqués non casqués	9,38	14,61

Efficacité du casque :

Au cours des 12 mois s'achevant en décembre 1993, le rapport entre les taux de mortalité des impliqués casqués et des impliqués non casqués fait apparaître, qu'en moyenne, les tués ont été 2,0 fois moins nombreux parmi les **cyclomotoristes** casqués que parmi ceux qui ne l'étaient pas et 1,9 fois moins nombreux parmi les **motocyclistes** casqués que parmi ceux qui ne l'étaient pas.

ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1986 ET 1992

Entre 1986 et 1992, le nombres d'heures de contrôle a augmenté de 25,6 %, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 4,3 %.

Sur la même période, le nombre total d'infractions relevées a augmenté de 20,6 %. À 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 (– 31,2 % en 6 ans), qui représentaient 71,7 % du total en 1986 et n'en représentent plus que 40,9 % en 1992.

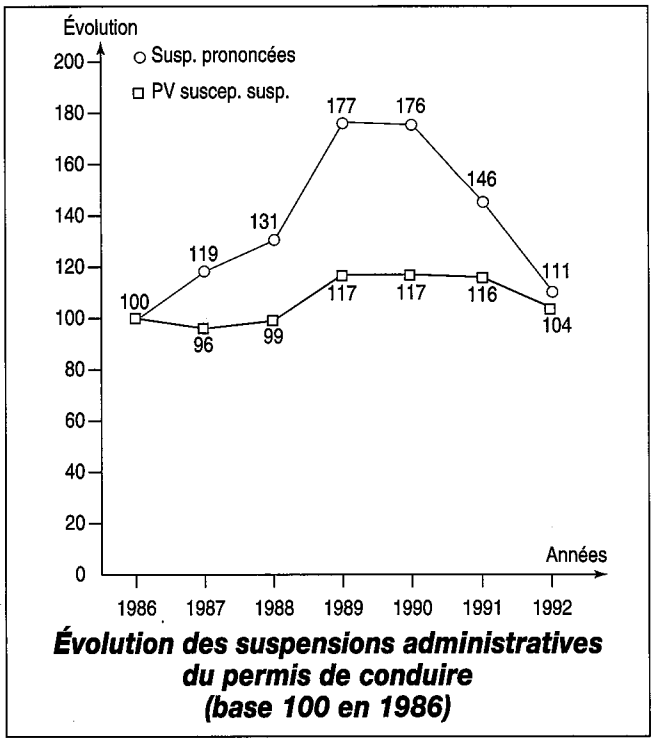
Les évolutions à peu près parallèles des heures de contrôles effectuées et des infractions relevées (respectivement 25,6 % et 20,6 %) restent inférieures à l'évolution de la circulation sur le seul Réseau National qui a atteint 28,3 %.

Sur 6 ans, on assiste à un développement important des suspensions administratives du permis de conduire (11,4 %), alors que, sur la même période, le nombre d'infractions commises, susceptibles d'entraîner une suspension, n'a augmenté que de 3,8 %. Néanmoins, l'évolution entre les années 1991 et 1992 dénote une très forte diminution des suspensions administratives (– 23,7 %), ainsi que du nombre d'infractions commises, susceptibles d'entraîner une suspension (– 10,4 %).

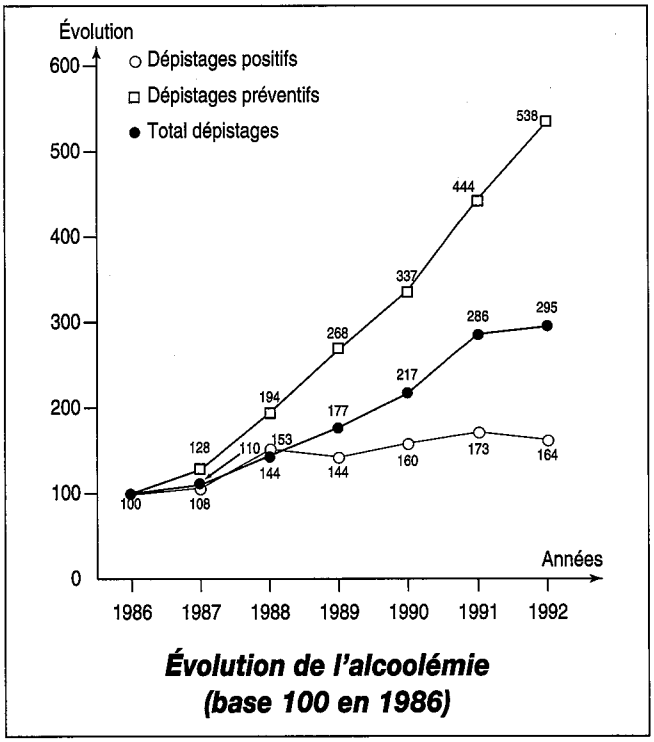
Le domaine de l'alcoolémie a bénéficié sur cette période d'une mobilisation très importante de l'ensemble des forces de l'ordre. En 6 ans, le nombre de dépistages pratiqués a été multiplié par 2,9 avec un effort soutenu et continu à compter de 1988. Cette évolution est la conséquence du développement des dépistages préventifs qui ont été multipliés par 5,4 sur la période. Parallèlement, le nombre de dépistages positifs augmentait (multiplié par 1,6), 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.

En ce qui concerne les cinq principales autres infractions, on note :

– les augmentations sensiblement identiques du nombre d'infractions relevées pour non respect de la vitesse autorisée (27,8 %) et du nombre d'heures fonctionnaires



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



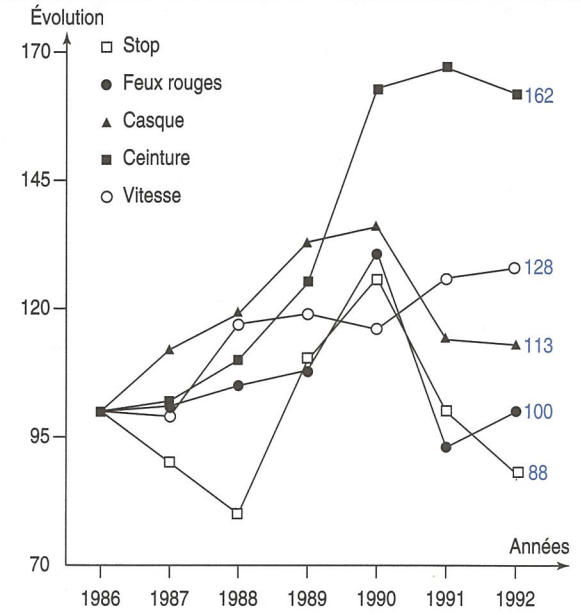
Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1986)

consacrées à ces contrôles (25,6 %), qui montrent la mobilisation des forces de l'ordre sur ce sujet ;

– le développement du nombre d'infractions relevées pour défaut de port de la ceinture de sécurité (62,4 %) et, plus faiblement, pour défaut de port du casque (12,8 %) ;

– la stabilité du nombre d'infractions relevées pour franchissement d'un feu rouge (– 0,3 %) ;

– la baisse du nombre de procédures établies pour franchissement du panneau "STOP" (– 12,3 %).



Évolution des autres infractions (base 100 en 1986)

ANNEXE

Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES	
	Nombre	**Évolution**
1992	2 256 671	126
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 STATIONNEMENT		DÉLITS	
	Nombre	**Évolution**	**Nombre**	**Évolution**	**Nombre**	**Évolution**
1992	20 585 956	121	8 414 630	69	207 619	116
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
1992	973 918	104	297 883	111
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 PRÉVENTIFS		dont POSITIFS	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1992	6 615 717	295	4 638 200	538	119 601	164
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
1992	1 273 184	128	610 595	162	157 721	113
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
1992	273 095	100	106 476	88
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 1993
STATISTIQUES PROVISOIRES ÉTABLIES SUR LES ONZE PREMIERS MOIS

BILAN GÉNÉRAL

Les résultats provisoires présentés dans ce document ont été établis sans tenir compte des statistiques du mois de décembre, non encore disponibles. Les comparaisons sont donc effectuées sur les onze premiers mois de ces deux dernières années. Les tendances suivantes se dégagent de ce bilan !

– baisse sensible du nombre des procès-verbaux dressés pour franchissement du panneau "stop" ou d'un feu rouge fixe, ou pour défaut de port du casque,
– augmentation des infractions pour défaut de port de ceinture de sécurité,
– baisse sensible des infractions relevées pour non-respect des limitations de vitesse,
– forte augmentation du nombre des contrôles de l'imprégnation alcoolique.

LES CONTRÔLES SPÉCIFIQUES

(casque, ceinture, feu rouge, stop)

Par rapport à l'année précédente, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles "spécifiques" ont connu des évolutions diverses :

– les défauts de port du casque ont diminué de 10,6 % (soit 151 456 en 1992 et 135 385 en 1993),
– les franchissements du feu rouge fixe ont diminué de 9,7 % (soit 194 496 en 1992 et 175 676 en 1993),
– les franchissements du panneau "STOP" ont accusé une légère érosion de 7,1 % (soit 41 899 en 1993 contre 45 096 en 1992),
– les défauts de port de ceinture de sécurité ont, à l'inverse, subi une augmentation de 8,4 % (soit 621 723 en 1993 pour 573 542 en 1992). Il est à noter que ce seul poste représente plus de la moitié de l'ensemble des infractions relevées à l'occasion des contrôles "spécifiques".

LES INFRACTIONS À LA

LIMITATION DE LA VITESSE

Le volume horaire consacré par les forces de l'ordre au contrôle de la vitesse reste pratiquement stable (– 1,5 % soit 2 057 961 heures fonctionnaires en 1993 contre 2 088 281 en 1992).
En revanche, le nombre de procès-verbaux dressés est en diminution de 14,2 % (soit 1 030 757 en 1993 contre 1 201 052 en 1992).

LE CONTRÔLE DE

L'IMPRÉGNATION ALCOOLIQUE

Les opérations de contrôle de l'imprégnation alcoolique ont amené les forces de l'ordre à pratiquer 6 838 288 dépistages de l'alcoolémie au volant, soit + 12,0 % par rapport à l'année précédente (6 105 140). Parmi ces dépistages, 5 014 023 sont des dépistages préventifs, contre 4 135 097 en 1992, soit + 21,3 %. Le nombre de dépistages positifs ne s'est élevé que de 2,1 % (112 418 en 1993 contre 110 137 en 1992), ce qui a pour conséquence une baisse du taux de positivité (pourcentage du nombre de dépistages positifs sur le nombre total de dépistages effectués) qui passe de 1,8 % en 1992 à 1,6 % en 1993.

Remarque

Globalement, le nombre de procès-verbaux dressés pour infraction à la vitesse semble en diminution. En réalité les contrôles routiers ont davantage été ciblés sur le dépistage de l'alcoolémie des conducteurs et sur le contrôle technique des véhicules qui n'existaient pas l'année précédente. En conclusion, bien que paraissant en légère diminution, les contrôles spécifiques sont en réalité en augmentation sur les onze premiers mois de l'année.

Synthèse des infractions

INFRACTIONS	11 premiers mois 1992	11 premiers mois 1993	Évolution
Défaut de port du casque	151 456	135 385	– 10,6 %
Défaut du port de la ceinture	573 542	621 723	+ 8,4 %
Franchissement de stop	45 096	41 899	– 7,1 %
Franchissement de feux rouges	194 496	175 676	– 9,7 %
À la limitation de vitesse	1 201 052	1 030 757	– 14,2 %
Dont - en agglomération	607 047	505 998	– 16,7 %
- hors agglomération	248 054	190 293	– 23,3 %
- sur autoroute	183 115	212 050	+ 15,8 %
- autres	162 836	122 416	– 24,8 %
Heures de contrôle fonctionnaires	2 038 281	2 057 961	– 1,5 %
Ensemble des contrôles de l'imprégnation alcoolique	6 105 140	6 838 288	+ 12,0 %
Dont contrôles préventifs	4 135 097	5 014 023	+ 21,3 %
Dépistages positifs	110 137	112 418	+ 2,1 %
Taux de positivité	1,8 %	1,6 %	– 8,9 %

CONTRÔLES DE LA VITESSE, DE L'ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LA GENDARMERIE NATIONALE, LA SÉCURITÉ PUBLIQUE 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 1992" qui donne les chiffres, année par année, pour l'ensemble des services. Dans les tableaux ci-dessous, l'activité des forces de l'ordre est détaillée uniquement pour la Gendarmerie, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité, les données pour la Préfecture de police de Paris et la Police de l'air et des frontières n'étant pas encore disponibles.

Contrôles de la vitesse

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 1993	1 894 450	242 051	97 491	2 233 992
	Année 1992	1 911 979	243 908	99 354	2 255 241
	Année 1991	1 914 195	226 558	112 858	2 253 611
	Année 1990	1 823 743	259 468	123 617	2 206 828
	Année 1989	1 829 819	269 679	143 154	2 242 652
Nombre d'infractions relevées	Année 1993	665 443	192 268	159 204	1 016 915
	Année 1992	721 552	215 058	178 140	1 114 750
	Année 1991	734 214	201 378	184 731	1 120 323
	Année 1990	625 498	196 896	177 383	999 777
	Année 1989	642 204	199 184	190 084	1 031 472

Contrôles du port de la ceinture

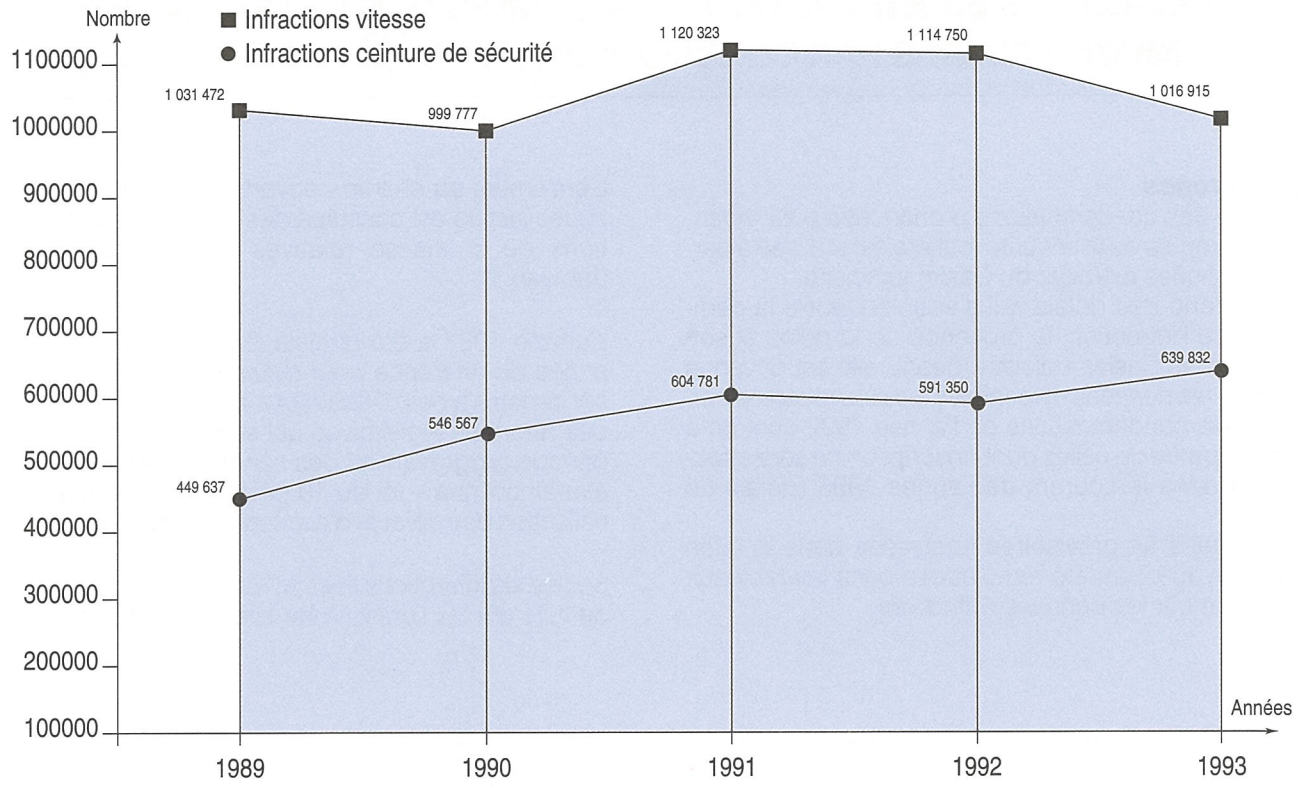
CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1993	478 447	114 713	46 672	639 832
	Année 1992	446 300	107 693	37 357	591 350
	Année 1991	457 346	109 375	38 060	604 781
	Année 1990	381 895	126 922	37 750	546 567
	Année 1989	289 192	124 290	36 155	449 637

Contrôles de l'alcoolémie

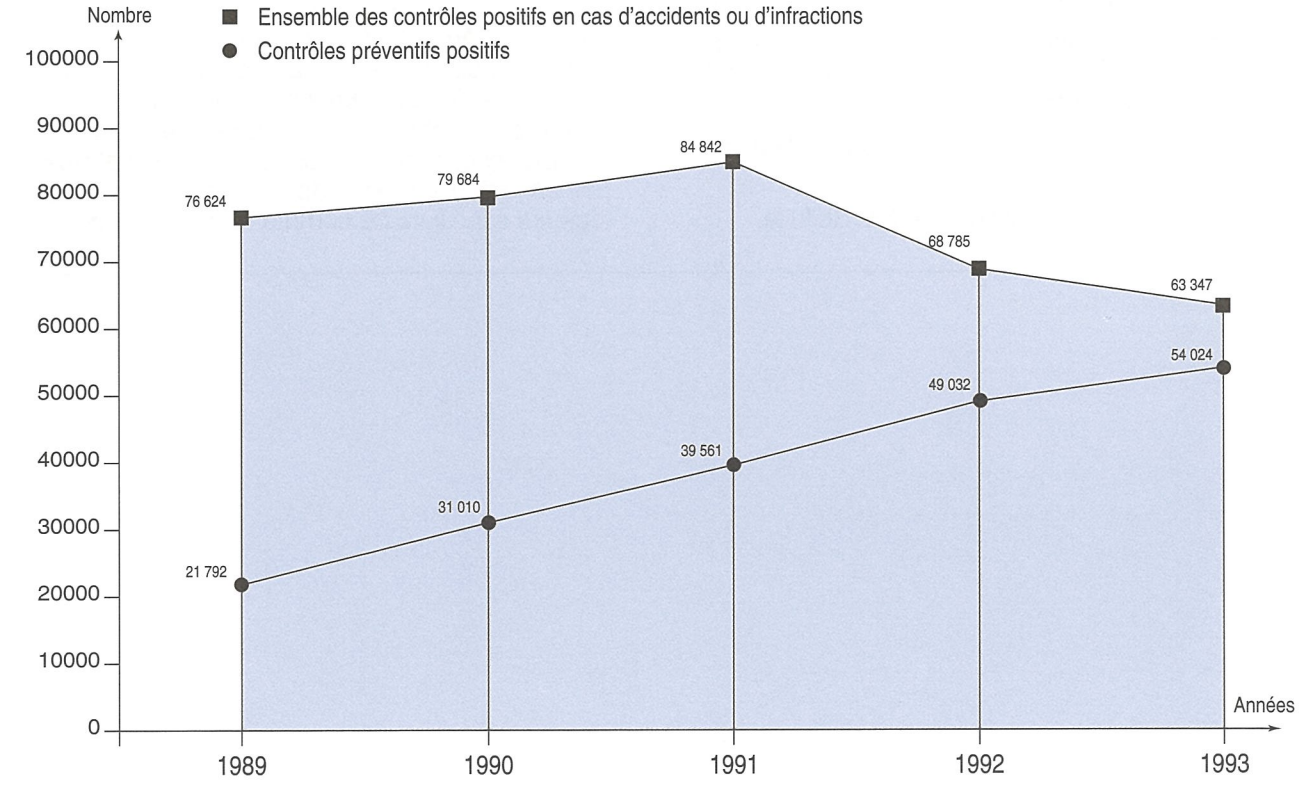
CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1993	4 649 765	768 060	124 494	5 542 319
	Année 1992	3 765 491	713 560	135 028	4 614 079
	Année 1991	2 949 851	758 548	104 043	3 812 442
	Année 1990	2 071 731	706 435	103 066	2 881 232
	Année 1989	1 627 666	577 069	87 545	2 292 280
Nombre de dépistages positifs	Année 1993	47 613	5 887	524	54 024
	Année 1992	43 020	5 531	481	49 032
	Année 1991	33 801	5 390	370	39 561
	Année 1990	24 921	5 727	362	31 010
	Année 1989	16 264	5 178	350	21 792

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) OU D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1993	1 396 213	354 186	118 508	1 868 907
	Année 1992	1 486 655	354 424	135 232	1 976 311
	Année 1991	2 067 440	358 277	192 591	2 618 308
	Année 1990	1 439 645	376 247	125 830	1 941 722
	Année 1989	1 147 956	360 170	114 453	1 622 579
Nombre de dépistages positifs	Année 1993	33 029	29 259	1 059	63 347
	Année 1992	37 358	30 201	1 226	68 785
	Année 1991	53 651	29 380	1 811	84 842
	Année 1990	47 115	31 319	1 250	79 684
	Année 1989	43 882	31 186	1 556	76 624

En 1993, par rapport à 1992,
– si le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité diminue légèrement (– 0,9 %), en revanche le nombre d'infractions constatées est en nette diminution (– 8,5 %),
– le nombre d'infractions pour non port de la ceinture de sécurité augmente de 8,3 %,
– le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie pratiqués augmente de 20,1 % et le nombre de dépistages positifs augmente de 10,2 %. En revanche, le nombre de dépistages pratiqués en cas d'accidents corporels ou matériels et d'infractions diminue de 5,4 % et le nombre de dépistages positifs diminue de 7,9 %.



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 1992 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 91 provisoires analysées dans le bilan annuel de 1992 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 1992 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	
	1992	1987	1992	1987
DÉLITS	**133 149**	**116 293**	**148 241**	**133 654**
Circulation routière	**118 298**	**97 620**	**132 438**	**113 619**
• conduite en état alcoolique	97 615	75 252	99 980	78 216
• délit de fuite	9 912	12 105	12 435	15 246
• refus d'obtempérer	4 974	4 367	7 459	6 982
• refus de vérification de l'état alcoolique	1 071	1 239	3 582	4 720
• conduite malgré suspension de permis	3 865	3 510	6 734	5 729
• défaut de plaques ou usage de fausses plaques	515	658	1 727	1 933
• conduite sans permis (récidive)	225	330	355	535
• autres	121	159	166	258
Homicides involontaires	**2 551**	**3 235**	**2 622**	**3 336**
• par conducteur	1 948	2 452	1 997	2 515
• par conducteur en état alcoolique	603	783	625	821
Blessures involontaires	**12 300**	**15 438**	**13 181**	**16 699**
• par conducteur	6 514	8 970	6 759	9 413
• par conducteur en état alcoolique ITT ≤ 3 mois	4 795	4 976	5 305	5 530
• par conducteur en état alcoolique ITT > 3 mois	991	1 492	1 117	1 756
CONTRAVENTIONS DE 5e CLASSE	**58 247**	**67 753**	**81 872**	**89 016**
Circulation routière	**38 793**	**44 052**	**59 625**	**62 198**
• défaut d'assurances	29 549	33 340	39 960	42 345
• conduite sans permis	8 699	9 327	19 087	18 321
• appareils perturbateurs d'instrument de police	304	859	319	993
• autres	241	526	259	539
Blessures involontaires	**19 454**	**23 701**	**22 247**	**26 818**
• par conducteur avec ITT ≤ 3 mois	19 454	23 701	22 247	26 818

LES CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Avec 97 615 condamnations en 1992, la conduite en état alcoolique atteint son chiffre record de condamnations depuis 1984. En effet, après la forte progression observée jusqu'en 1989, le nombre de condamnations prononcées a diminué régulièrement depuis cette date. Si les estimations de 1992 se confirment, on enregistrerait pour cette année plus de 5 % d'augmentation par rapport aux chiffres définitifs de 1991 et 116 % par rapport à 1984.

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 22 % 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.

Les infractions (voir encadré)

En 1992, 99 980 infractions de conduite en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations. Parmi ces dernières, 2 365 ne faisaient mention de cette infraction qu'en seconde, troisième ou quatrième position, 12 679 étaient suivies d'une ou plusieurs autres infractions, enfin 84 936 n'étaient accompagnées d'aucun autre délit ou contravention de 5e classe.

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

	Ensemble	Évolution		Dispense de peine	Peines d'emprisonnement		Amendes	Mesures de substitution
		par an	par rapport à 1984		nombre	dont sursis total		
1984	45 204			23	23 325	21 220	16 466	5 390
1985	50 988	*+ 12,8*	*+ 12,8*	19	27 881	25 315	16 276	6 812
1986	61 554	*+ 20,7*	*+ 36,2*	34	37 635	33 780	16 549	7 336
1987	75 252	*+ 22,3*	*+ 66,5*	19	53 743	47 317	13 533	7 957
1988	84 059	*+ 11,7*	*+ 86,0*	29	62 982	56 682	13 298	7 750
1989	95 304	*+ 13,4*	*+ 110,8*	23	75 497	68 541	11 585	8 199
1990	93 043	*- 2,4*	*+ 105,8*	28	75 490	68 212	9 699	7 826
1991	92 565	*- 0,5*	*+ 104,8*	48	74 958	67 684	8 775	8 784
1992	97 615	*+ 5,5*	*+ 115,9*	42	81 793	73 914	7 629	8 151

Parmi les infractions associées à la conduite en état alcoolique se trouvent 11 651 délits et 5 612 contraventions de 5e classe (tableau 3).
Les délits associés à des conduites en état alcoolique sont près de sept fois sur dix relatifs, eux aussi, à la circulation routière :
– refus de vérification sur l'état alcoolique (20,2 %),
– conduite malgré suspension du permis (19,5 %),
– délits de fuite (13,3 %),
– refus d'obtempérer (13,5 %),
– homicides ou blessures involontaires (2,9 %).
Les autres délits visés comme infractions associées sont essentiellement des rebellions et outrages à agent de l'autorité publique (11,6 %) 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

1992	Nombre	%
DÉLITS	**11 651**	**100,0**
Circulation routière	**8 052**	**69,1**
dont délits de fuite	1 548	13,3
refus d'obtempérer	1 571	13,5
refus vérification étal alcoolique	2 356	20,2
conduite malgré suspension de permis	2 267	19,5
Ordre administratif et judiciaire	**1 348**	**11,6**
dont outrage à agent	650	5,6
rebellion	478	4,1
violences sur agent de l'autorité	155	1,3
Commerce et transports d'armes	**186**	**1,6**
Homicides, blessures involontaires par conducteur	**339**	**2,9**
Coups et violences volontaires	**268**	**2,3**
Vols et recels	**958**	**8,2**
Destruction et dégradations	**215**	**1,8**
Autres	**285**	**2,4**
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 véhicule	**194**	**3,5**
Coups et blessures volontaires	**61**	**1,1**
Autres	**29**	**0,5**

Les condamnés (tableau 4)

Les caractéristiques des auteurs sont sensiblement les mêmes qu'en 1991. Les hommes dominent très largement avec près de 96 % des condamnations en 1992. La part des femmes, bien qu'en augmentation constante depuis 1984, dépasse légèrement les 4 % (à titre de comparaison, elle est de 16 % dans les condamnations pour vols simples).

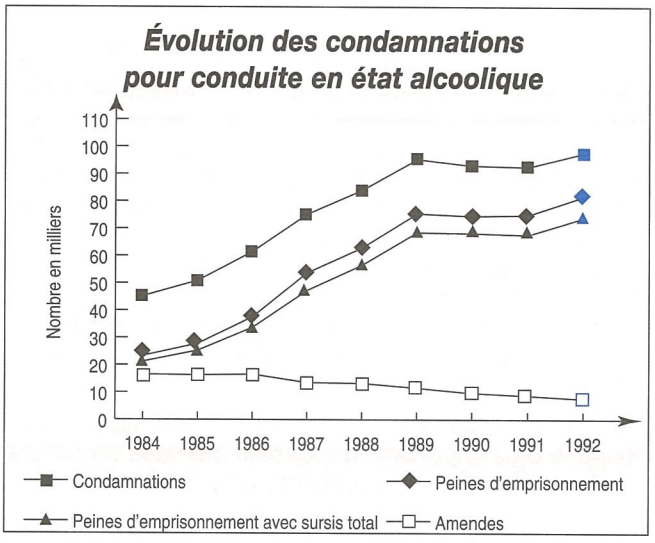
Les conducteurs dont la nationalité étrangère est connue sont moins représentés qu'en 1991 (6,7 % au lieu de 7,4 % de la population concernée). Leur part relative est plus de deux fois inférieure à celle observée dans un contentieux comme le vol simple.

Le vieillissement sensible de la population depuis 1984 se confirme en 1992, la part des 18-25 ans est de 18,4 % tandis qu'elle atteignait presque le quart de la population en 1984. Les 40 ans et plus ne cessent d'augmenter : 33,8 % en 1992 contre 28 % en 1984.

Tableau 4 – Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

	1992		1984	
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	**97 615**	**100,0**	**45 204**	**100,0**
Hommes	93 452	95,7	44 110	97,6
Femmes	4 163	4,3	1 094	2,4
Français	88 388	90,5		
Étrangers	6 556	6,7	(1)	
Non déclarés	2 671	2,7		
Mineurs	136	0,1	151	0,3
18-20 ans	2 582	2,6	1 875	4,1
20-25 ans	15 455	15,8	9 069	20,1
25-30 ans	16 249	16,6	8 303	18,4
30-40 ans	30 497	31,2	13 071	28,9
40-60 ans	29 595	30,3	11 647	25,8
60 ans et +	3 101	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)

Après trois années de stabilité, les peines d'emprisonnement enregistrent en 1992 une forte évolution puisqu'elles augmentent près de deux fois plus vite que les condamnations (+ 9 %). Cela se traduit principalement par le prononcé d'emprisonnements accompagnés de sursis total.
Les amendes sont de ce fait moins fréquentes comme peines principales qu'en 1991 (– 13 %). Les peines de substitution sont en diminution mais restent néanmoins plus fréquentes que l'amende. Elles représentent en 1992 une part plus faible qu'en 1984, 8,4 % contre 12 %.

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 touchent en 1992 plus de 8 condamnations sur 10 soit davantage qu'en 1991, la part du sursis total restant identique : 90 % sont accompagnées 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** (6,7 %) et du sursis avec **TIG** qui atteint 2,1 %.

En 1992 comme en 1991, 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 n'a pas varié, elle tourne toujours autour de 2 mois, celle du sursis total se situe à 1,5 mois.

La répartition autour de cette moyenne s'est légèrement resserrée en 1992 : les durées fermes inférieures à 1 mois et égales ou supérieures à 6 mois sont un peu moins fréquentes. Plus de trois emprisonnements fermes sur quatre sont inférieurs à 3 mois, les peines encourues pour ce type d'infractions vont de deux mois à deux ans.

Les amendes

La conséquence directe de l'augmentation des peines d'emprisonnement est la diminution régulière des amendes. En 1992, les juges ont prononcé à titre principal un millier d'amendes de moins qu'en 1991. Ce type de peine représente désormais moins de 8 % des peines (contre 36 % en 1984), pour un montant moyen de 2 200 F.

Les amendes viennent désormais alourdir les peines d'emprisonnement. En 1992, leur nombre s'élève à 50 511 dont 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 ne représentent plus que 8 % des peines en 1992. 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 1992, 92 926 mesures ont été prononcées comme mesures de sûreté, c'est-à-dire qu'elles accompagnent presque chaque condamnation. Ce rapport était légèrement plus faible en 1984 (8 condamnations sur 10).

En 1992 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 1992 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

1992	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	97 615	42	81 793	73 914	7 629	8 151
%	*100*	*0,0*	*83,8*	*90,4*	*7,8*	*8,4*
Infraction unique	84 936	36	70 380	65 842	7 288	7 232
%	*100*	*0,0*	*82,9*	*93,5*	*8,6*	*8,5*
Infractions multiples	12 679	6	11 413	8 072	341	919
%	*100*	*0,0*	*90,0*	*70,7*	*2,7*	*7,2*

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

1992	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	7 879	1 703	4 310	1 351	415	100	2
%	*100*	*21,6*	*54,7*	*17,1*	*5,3*	*1,3*	
Infraction unique	4 538	1 287	2 618	521	95	17	1,5
%	*100*	*28,4*	*57,7*	*11,5*	*2,1*	*0,4*	
Infractions multiples	3 341	416	1 692	830	320	83	2,6
%	*100*	*12,5*	*50,6*	*24,8*	*9,6*	*2,5*	

En effet, la pluralité d'infractions dans une condamnation est un facteur d'alourdissement de la sanction. Dans ce cas, neuf peines sur dix sont des emprisonnements soit plus qu'en 1991, accompagnés seulement 7 fois sur 10 de sursis total. Cet alourdissement se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus alors que 2,7 % 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 1,5 mois quand l'infraction est unique, et passent à 2,6 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 de 2,5 %.

La durée des procédures

En 1992, la durée moyenne de procédure pour les condamnations pour conduite en état alcoolique s'établissait à 4,5 mois.

Ce délai moyen est légèrement plus court qu'en 1991, il est de 5 mois si l'auteur a commis plusieurs 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

1992	Peines principales	Peines associées			*Dont suspension de permis
		nombre	dont		
			amendes	mesures*	
Ensemble	**97 615**	**143 468**	**50 511**	**92 926**	**68 601**
Dispense de peine	**42**				
Emprisonnement	**81 793**	**131 315**	**48 495**	**82 792**	**61 424**
Ferme	6 550	10 105	2 535	7 547	963
Sursis partiel	1 329	2 131	398	1 731	142
simple	229	387	79	308	61
probatoire	1 100	1 744	319	1 423	81
Sursis total	73 914	119 079	45 562	73 514	60 319
simple	67 393	109 833	43 036	66 794	57 971
probatoire	4 949	7 809	2 073	5 736	1 968
TIG	1 572	1 437	453	984	380
Amende	**7 629**	**7 463**	**129**	**7 332**	**6 683**
Peine de substitution	**8 039**	**4 686**	**1 887**	**2 798**	**494**
Mesure éducative	**112**	**4**	**0**	**4**	**0**

** Parmi les 131 315 peines associées aux 81 793 peines d'emprisonnement prononcées à titre principal, 48 495 sont des amendes, 82 792 des mesures complémentaires qui comprennent 61 424 suspensions de permis de conduire.*

HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires (tableau 8)

Depuis 1990, le nombre de condamnations pour homicides involontaires en état alcoolique est sensiblement le même, 600 environ, soit près de 200 de moins qu'en 1987 qui avait été une année record.

En 1992, comme les deux années précédentes, les juges ont prononcé pour cette infraction 110 condamnations de moins qu'en 1989.

A titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont en diminution en 1992 par rapport à 1991.

Les infractions

En 1992, 625 infractions d'homicides involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations.

Parmi ces dernières, 22 ne faisaient mention de cette infraction qu'en seconde position, après des conduites en état alcoolique, des atteintes corporelles de plus faible gravité et trois infractions relatives aux vols.

Dans 365 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 d'autres atteintes involontaires aux personnes (60,8 %), d'autres délits de circulation routière (en particulier des délits de fuite pour 12,4 %), des contraventions de 5e classe relatives à l'absence de papiers (16,2 %). Les autres infractions ne relèvent pas du même domaine (non assistance à personnes en danger 2,4 %).

Tableau 8 – Condamnations pour 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	597		578	*96,8*	288	*49,8*	3	*0,5*	16	*2,7*
1992	603		582	*96,5*	273	*46,9*	6	*1,0*	15	*2,5*

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

Près de 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 du sursis total dans les peines d'emprisonnement ne cesse de décroître : 56 % en 1987 contre 46,9 % en 1992.

La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est de l'ordre de 8 mois, soit un mois de plus qu'en 1991. Cette sévérité accrue se lit également dans la répartition des durées de peines : désormais les peines fermes ayant une durée inférieure au minimum encouru de 6 mois sont moins nombreuses, 42 % en 1992 contre 50 % en 1991 *(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 près de la moitié des peines d'emprisonnement avec sursis total est accompagnée d'une amende d'un montant moyen de 3 000 francs.

Les homicides involontaires non aggravés par l'état alcoolique (1 948 condamnations en 1992) sont maintenant plus fortement sanctionnées : les peines d'emprisonnement, presque toujours accompagnées de sursis total, concernent plus de trois cas sur quatre.

Si l'homicide involontaire est associé à d'autres infractions la sanction est plus lourde : l'emprisonnement ferme est encore plus fréquent, pour une durée moyenne d'emprisonnement qui frôle les 10 mois soit 3 mois de plus qu'en cas d'infraction unique.

De plus, l'échelle des peines s'est nettement alourdie puisque plus de la moitié des condamnations sanctionnant plusieurs infractions a une durée supérieure à un an au lieu de une sur trois en 1991.

Tableau 9 – Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1992	Ensemble	Emprisonnement		Amende	Mesure de substitution
		nombre	dont sursis total		
Ensemble	603	582	273	6	15
%	*100*	*96,5*	*46,9*	*1,0*	*2,5*
Infraction unique	365	346	183	5	14
%	*100*	*94,8*	*52,9*	*1,4*	*3,8*
Infractions multiples	238	236	90	1	1
%	*100*	*99,2*	*38,1*	*0,4*	*0,4*

Tableau 10 – Condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : durée des emprisonnements fermes

1992	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	309	8	57	66	90	82	8
%	*100*	*2,6*	*18,4*	*21,4*	*29,1*	*26,5*	
Infraction unique	163	6	35	40	46	36	6,5
%	*100*	*3,7*	*21,5*	*24,5*	*28,2*	*22,1*	
Infractions multiples	146	2	22	26	44	52	9,6
%	*100*	*1,4*	*15,1*	*17,8*	*30,1*	*35,6*	

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

1992	Peines principales	Peines associées		
		nombre	dont	
			amendes	mesures
Ensemble	603	1 153	199	954
Emprisonnement	582	1 125	196	929
Ferme	100	194	26	168
Sursis partiel	209	422	48	374
simple	159	319	37	282
probatoire	50	103	11	92
Sursis total	273	509	122	387
simple	234	453	110	343
probatoire	14	29	7	22
TIG	25	27	5	22
Amende	6	8		8
Peine de substitution	15	20	3	17

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

Le chiffre définitif de 1991 montre une forte diminution des condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique puisqu'il présente l'effectif le plus faible enregistré depuis 1984.

Les estimations faites pour 1992 laissent présager une nouvelle augmentation, ramenant le nombre des condamnations à celui de 1990 soit 5 786.

Inversement, et à titre de comparaison, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans l'état alcoolique sont plus faibles en 1992 qu'en 1991, elles se sont élevées en 1992 à 6 514 délits et à 19 454 contraventions de 5e classe.

Tableau 12 – Condamnations pour 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	5 613	2	5 042	*89,8*	4 510	*89,4*	244	*4,3*	325	*5,8*
1992	5 786		5 338	*92,3*	4 656	*87,2*	164	*2,8*	284	*4,9*

Les infractions

En 1992, 6 422 infractions de blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnées dans les condamnations.

Parmi ces dernières, 636 ne faisaient pas mention de cette infraction en premier, elle n'était citée qu'en deuxième, troisième ou quatrième position après d'autres infractions, essentiellement des conduites en état alcoolique et des homicides ou blessures 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 concernaient presque exclusivement le domaine de la circulation routière : conduite en état alcoolique et délits de fuite (27,5 %), homicides et blessures involontaires de gravité différente (29,7 %) pour les délits, défaut d'assurance et conduite d'un véhicule sans permis (26,5 %) pour les contraventions de 5e classe.

Les peines et les mesures (tableaux 12, 13, 14, 15)

Le recours à l'emprisonnement s'est encore accru en 1992 au détriment des amendes et des mesures de substitution.
La fréquence du sursis total est un peu moins élevée puisqu'il accompagne 87 % des peines d'emprisonnement en 1992 (au lieu de 89 % en 1991).
Le sursis total est nettement moins fréquent quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions.
La durée moyenne des emprisonnements fermes est de trois mois soit un mois de plus que le minimum encouru qui est de deux mois. Cette durée moyenne tombe à 2,4 mois quand l'infraction est unique, et atteint presque les quatre mois quand il y a plusieurs infractions.
Amendes et mesures de substitution sont de moins en moins prononcées à titre principal : en 1984 une peine sur trois était une amende, en 1992 elle ne représente pas 3 %.
Ces deux types de peines viennent désormais alourdir les peines d'emprisonnement. En effet, ces dernières sont toujours suivies d'une ou plusieurs mesures et dans près de la moitié des cas d'une amende dont le montant moyen est de 2 000 francs environ.

La durée des procédures

En 1992, la durée de la procédure est de 10 mois quelle que soit la gravité de l'atteinte. Elle est plus élevée si l'auteur a commis plusieurs infractions, 12 mois s'il y a décès, 11 mois pour des blessures.
Ces délais n'ont pas réellement varié depuis 1984.

Tableau 13 – Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1992	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Mesure de substitution	Mesures éducatives
			nombre	dont sursis total			
Ensemble	5 786	0	5 338	4 656	164	274	10
%	*100*	*0,0*	*92,3*	*87,2*	*2,8*	*4,7*	*0,2*
Infraction unique	4 735		4 342	3 983	151	237	5
%	*100*	*0,0*	*91,7*	*91,7*	*3,2*	*5,0*	*0,1*
Infractions multiples	1 051		996	673	13	37	5
%	*100*	*0,0*	*94,8*	*67,5*	*1,2*	*3,5*	*0,5*

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

1992	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	682	98	318	151	83	32	3
%	*100*	*14,4*	*46,6*	*22,1*	*12,2*	*4,7*	
Infraction unique	359	71	180	75	22	11	2,4
%	*100*	*19,8*	*50,1*	*20,9*	*6,1*	*3,1*	
Infractions multiples	323	27	138	76	61	21	3,8
%	*100*	*8,4*	*42,7*	*23,5*	*18,9*	*6,5*	

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

1992	Peines principales	Peines associées		
		nombre	dont	
			amendes	mesures
Ensemble	**5 786**	**9 304**	**2 744**	**7 558**
Dispense de peine				
Emprisonnement	**5 338**	**8 907**	**2 668**	**6 237**
Ferme	471	849	189	358
Sursis partiel	211	406	84	322
simple	101	197	40	157
probatoire	110	209	44	165
Sursis total	4 656	7 652	2 395	5 257
simple	4 273	7 075	2 262	4 813
probatoire	257	453	103	350
TIG	126	124	30	94
Amende	**164**	**187**	**6**	**181**
Peine de substitution	**274**	**219**	**69**	**140**
Mesure éducative	**10**	**1**	**1**	

DÉLITS DE FUITE

Près de 10 000 condamnations font état d'un délit de fuite comme première infraction citée. Parmi celles-ci, 6 902 ne comportent que cette seule infraction.

6 817 condamnations ne comportent que cette seule infraction, soit 56 %.
Dans 3 010 condamnations comportant plusieurs incriminations, le délit de fuite est cité en premier, enfin le délit de fuite est un facteur aggravant dans 2 523 autres condamnations où il arrive en seconde, troisième ou quatrième position après d'autres infractions.

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	9 454	95	4 854	51,3	3 909	80,5	2 229	23,6	2 276	24,1
1992	9 912	115	5 445	54,9	4 359	80,1	1 989	20,1	2 363	23,8

Les infractions (tableau 17)

Quand les délits de fuite sont associés à d'autres infractions, 55 % sont des délits, 45 % 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 2/3 ce sont des défauts d'assurance et des conduites sans permis, pour un tiers des blessures involontaires par conducteur.

Les peines et les mesures (tableaux 16, 18,19)

L'aggravation des peines constatée depuis 1984 continue de progresser en 1991 : 55 % des condamnations sont des emprisonnements (32 % en 1984) accompagnés dans 80 % des cas par un sursis total.

Parallèlement à cela, les amendes sont deux fois moins souvent prononcées comme peine principale, le recours aux peines de substitution s'est stabilisé ces deux dernières années autour de 24 % des peines prononcées.

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 trois peines sur quatre sont des emprisonnements et le sursis total n'accompagne plus que 71 % des peines contre 87 % quand la condamnation ne comporte que cette seule infraction.

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

1992	Nombre	%
DÉLITS	**3 303**	**100,0**
Circulation routière	**1 951**	**59,1**
dont conduite en état alcoolique	1 548	46,9
refus d'obtempérer	88	2,7
refus vérification état alcoolique	45	1,4
conduite malgré suspension de permis	237	7,2
Ordre administratif et judiciaire	**185**	**5,6**
dont outrage à agent	147	4,5
rebellion	9	0,3
violences sur agent de l'autorité	14	0,4
Commerce et transport d'armes	**7**	**0,2**
Homicides et blessures involontaires par conducteur	**409**	**12,4**
Coups et violences volontaires	**50**	**1,5**
Vols et recels	**513**	**15,5**
Destruction et dégradations	**51**	**1,5**
Non assistance à personne en danger	**25**	**0,8**
Faux et usage de faux	**30**	**0,9**
Autres	**82**	**2,5**
CONTRAVENTIONS DE 5e CLASSE	**2 691**	**100,0**
Circulation routière	**1 771**	**65,8**
dont défaut d'assurance	1 182	43,9
conduite de véhicule sans permis	589	21,9
Blessures involontaires, conduite de véhicule	**892**	**33,1**
Coups et blessures volontaires	**25**	**0,9**
Autres	**3**	**0,1**

Les amendes

De moins en moins utilisées comme sanction principale, les amendes viennent s'ajouter aux peines d'emprisonnement (63,5 % sont accompagnées d'une amende) et aux peines de substitution (pour 24 % d'entre elles).

Les mesures

Les mesures de substitution sont essentiellement des suspensions et suppressions de permis de conduire. En 1992, 6 002 mesures de sûreté ont été prononcées à titre complémentaire (pour l'essentiel des suppressions de permis de conduire) : 74,3 % accompagnent une peine d'emprisonnement, 23 % une peine d'amende.

Tableau 18 – Délits de fuite : structure des peines principales

1992	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	9 912	115	5 445	4 359	1 989	2 363
%	*100*	*1,2*	*54,9*	*80,0*	*20,1*	*23,8*
Infraction unique	6 902	108	3 170	2 745	1 767	1 857
%	*100*	*1,6*	*45,9*	*86,6*	*25,6*	*26,9*
Infractions multiples	3 010	7	2 275	1 614	222	506
%	*100*	*0,2*	*75,6*	*70,9*	*7,4*	*16,8*

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

1992	Peines principales	Peines associées			*Dont suspension de permis
		nombre	dont		
			amendes	mesures*	
Ensemble	**9 912**	**10 205**	**4 200**	**6 002**	**5 140**
Dispense de peine	**115**	**4**	**4**		
Emprisonnement	**5 445**	**7 927**	**3 462**	**4 463**	**3 745**
Ferme	1 034	1 247	576	670	345
Sursis partiel	52	81	34	47	13
simple	28	52	20	32	12
probatoire	24	29	14	15	1
Sursis total	4 359	6 599	2 852	3 746	3 387
simple	4 103	6 269	2 703	3 565	3 283
probatoire	168	246	106	140	75
TIG	88	84	43	41	29
Amende	**1 989**	**1 550**	**175**	**1 375**	**1 336**
Peines de substitution	**2 319**	**722**	**557**	**164**	**59**
Mesures éducatives	**44**	**2**	**2**		

3
L'ANALYSE DES ACCIDENTS CORPORELS

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	Année 1993	1 131	6 039	15 947	21 986	4,89
	Année 1992	1 165	6 188	16 919	23 107	4,80
	Différence	- 34	- 149	- 972	- 1 121	+ 0,09
	Évolution	- 2,9 %	- 2,4 %	- 5,7 %	- 4,9 %	+ 1,9 %
Cyclistes	Année 1993	329	1 897	5 209	7 106	4,43
	Année 1992	348	1 874	5 272	7 146	4,64
	Différence	- 19	+ 23	- 63	- 40	- 0,21
	Évolution	- 5,5 %	+ 1,2 %	- 1,2 %	- 0,6 %	- 4,5 %
Cyclomotoristes	Année 1993	490	4 840	15 007	19 847	2,41
	Année 1992	504	5 224	16 353	21 577	2,28
	Différence	- 14	- 384	- 1 346	- 1 730	+ 0,13
	Évolution	- 2,8 %	- 7,4 %	- 8,2 %	- 8,0 %	+ 5,7 %
Motocyclistes	Année 1993	861	5 031	12 722	17 753	4,63
	Année 1992	945	5 343	14 049	19 392	4,65
	Différence	- 84	- 312	- 1 327	- 1 639	- 0,02
	Évolution	- 8,9 %	- 5,8 %	- 9,4 %	- 8,5 %	- 0,4 %
Usagers de voitures de tourisme	Année 1993	5 835	24 137	90 107	114 244	4,86
	Année 1992	5 725	24 634	94 004	118 638	4,60
	Différence	+ 110	- 497	- 3 897	- 4 394	+ 0,26
	Évolution	+ 1,9 %	- 2,0 %	- 4,1 %	- 3,7 %	+ 5,7 %
Usagers de poids lourds	Année 1993	136	475	1 535	2 010	6,34
	Année 1992	123	474	1 615	2 089	5,56
	Différence	+ 13	+ 1	- 80	- 79	+ 0,78
	Évolution	+ 10,6 %	+ 0,2 %	- 5,0 %	- 3,8 %	+ 14,0 %
Autres usagers *	Année 1993	270	1 116	4 958	6 074	4,26
	Année 1992	273	1 228	4 927	6 155	4,25
	Différence	- 3	- 112	+ 31	- 81	+ 0,01
	Évolution	- 1,1%	- 9,1 %	+ 0,6 %	- 1,3%	+ 0,2 %
Ensemble	Année 1993	9 052	43 535	145 485	189 020	4,57
	Année 1992	9 083	44 965	153 139	198 104	4,38
	Différence	- 31	- 1 430	- 7 654	- 9 084	+ 0,19
	Évolution	- 0,3 %	- 3,2 %	- 5,0 %	- 4,6 %	+ 4,3 %

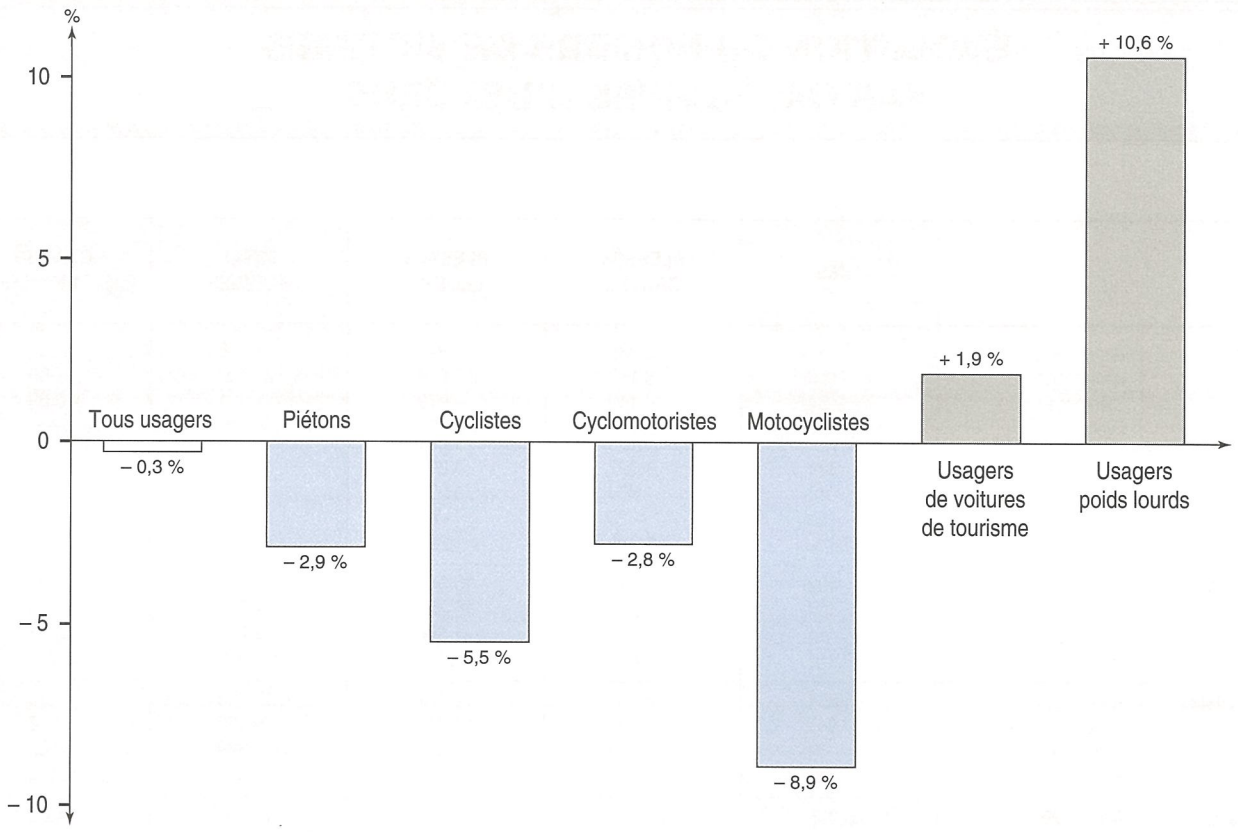
** Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...*

En 1993, par rapport à 1992 :

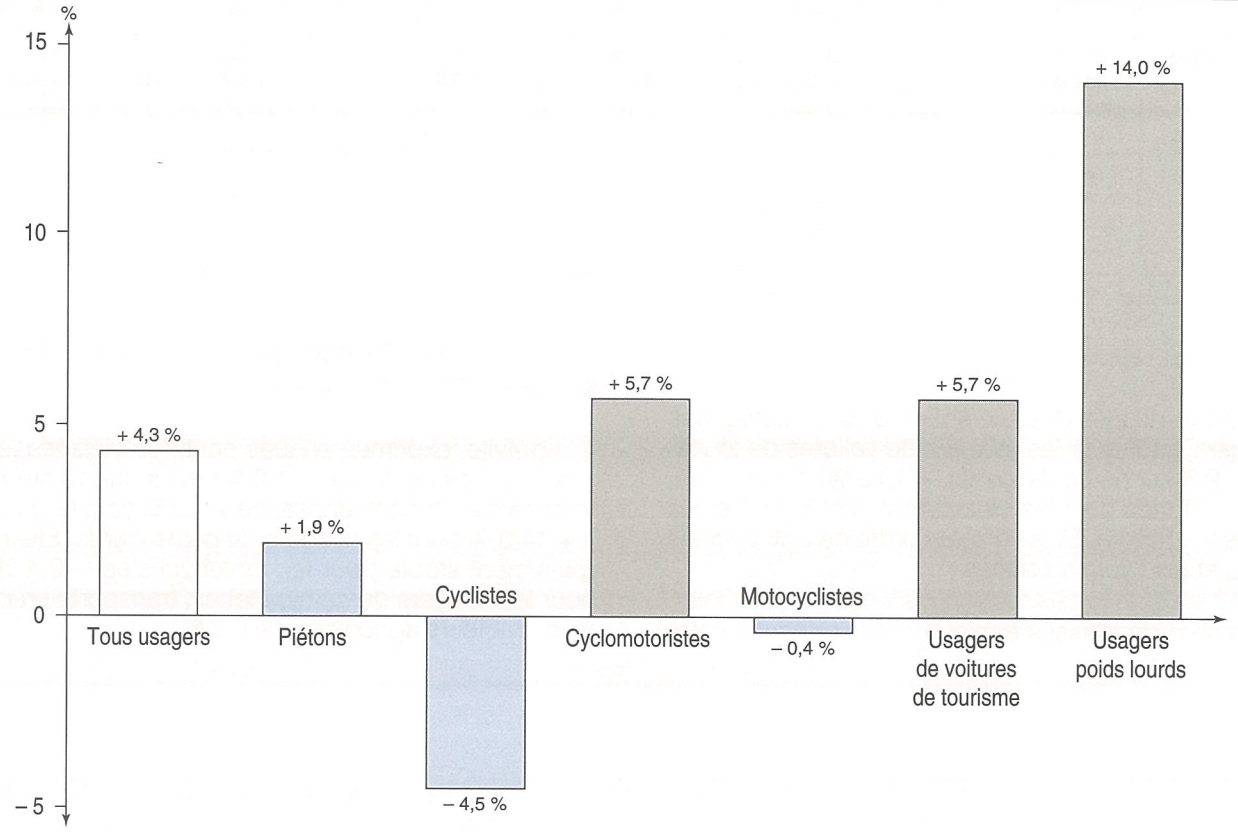
– le nombre de tués diminue pour toutes les catégories d'usagers, sauf pour les usagers de voitures de tourisme (+1,9 %) et de poids lourds (+ 10,6 %). Les diminutions sont fortes pour les motocyclistes (– 8,9 %) et les cyclistes (– 5,5 %). Elles sont de l'ordre de 3 % pour les piétons et les cyclomotoristes ;

– le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories, en particulier pour les motocyclistes (– 8,5 %) et les cyclomotoristes (– 8,0 %) ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes, diminue pour les cyclistes (– 4,5 %) mais augmente pour toutes les autres catégories, de + 1,9 % pour les piétons à + 14,0 % pour les usagers de poids lourds. Elle reste quasiment stable pour les motocyclistes (– 0,4 %) et pour les usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles... (+ 0,2 %).



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 1993	398	3 280	13 593	16 873	2,30
	Année 1992	418	3 418	13 874	17 292	2,36
	Différence	– 20	– 138	– 281	– 419	– 0,06
	Évolution	– 4,8 %	– 4,0 %	– 2,0%	– 2,4 %	– 2,5 %
15-24 ans	Année 1993	2 453	14 039	47 051	61 090	3,86
	Année 1992	2 615	15 189	51 054	66 243	3,80
	Différence	– 162	– 1 150	– 4 003	–5 153	+ 0,06
	Évolution	– 6,2 %	– 7,6 %	– 7,8 %	– 7,8 %	+ 1,6 %
25-44 ans	Année 1993	3 058	14 840	52 396	67 236	4,35
	Année 1992	3 030	15 046	54 594	69 640	4,17
	Différence	+ 28	– 206	– 2 198	– 2 404	+ 0,18
	Évolution	+ 0,9 %	– 1,4 %	– 4,0 %	– 3,5 %	+ 4,3 %
45-64 ans	Année 1993	1 656	6 790	22 043	28 833	5,43
	Année 1992	1 626	6 685	22 676	29 361	5,25
	Différence	+ 30	+ 105	– 633	– 528	+ 0,18
	Évolution	+ 1,8 %	+ 1,6 %	– 2,8 %	– 1,8 %	+ 3,4 %
65 ans et plus	Année 1993	1 477	4 448	10 076	14 524	9,23
	Année 1992	1 374	4 429	10 335	14 764	8,51
	Différence	+ 103	+ 19	– 259	– 240	+ 0,72
	Évolution	+ 7,5 %	+ 0,4 %	– 2,5 %	– 1,6 %	+ 8,5 %
Âge indéterminé	Année 1993	10	138	326	464	2,11
	Année 1992	20	198	606	804	2,43
	Différence					
	Évolution					
Ensemble	Année 1993	9 052	43 535	145 485	189 020	4,57
	Année 1992	9 083	44 965	153 139	198 104	4,38
	Différence	– 31	– 1 430	– 7 654	– 9 084	+ 0,19
	Évolution	– 0,3 %	– 3,2 %	– 5,0%	– 4,6 %	+ 4,3 %

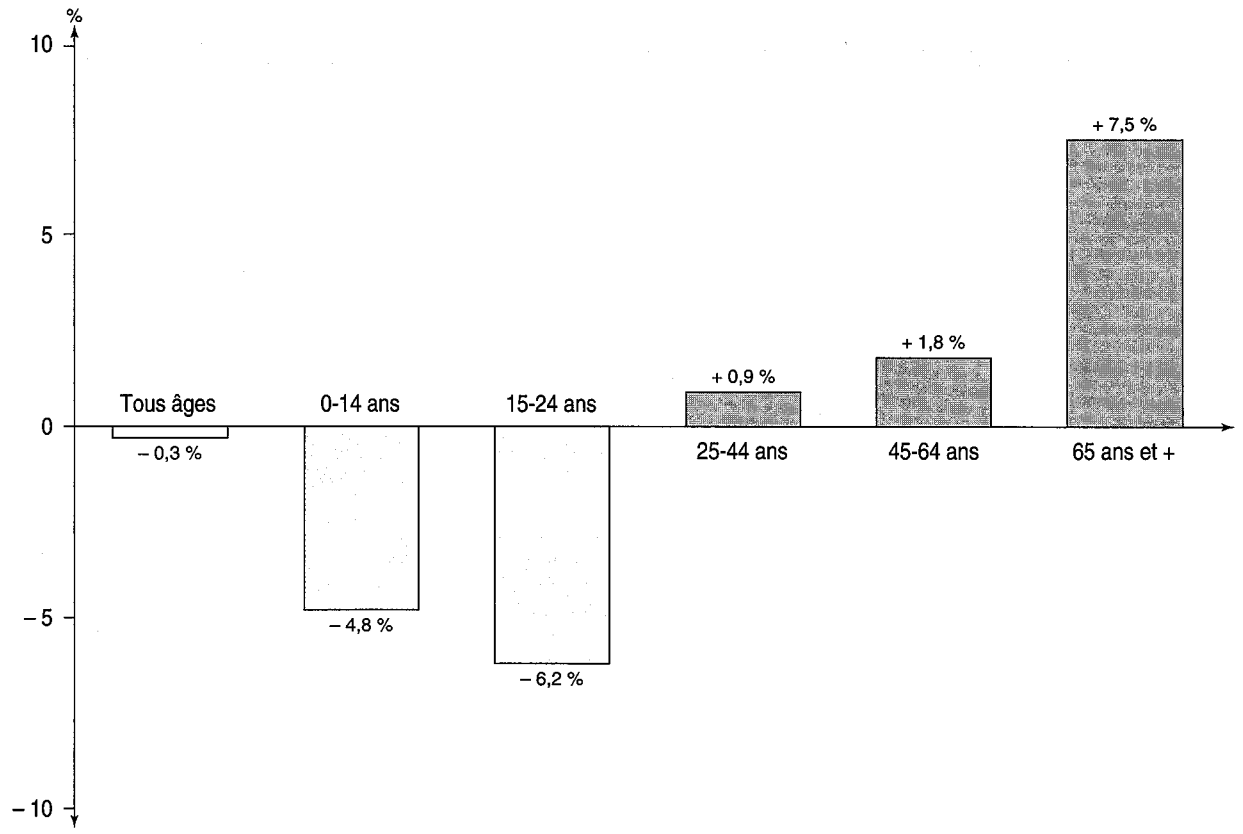
** AVERTISSEMENT : les usagers dont l'année de naissance correspond à l'année de l'accident sont comptabilisés dans la classe des "0-14 ans". Auparavant, ceux-ci figuraient dans la classe d'âge "indéterminée".*

En 1993, par rapport à 1992 :

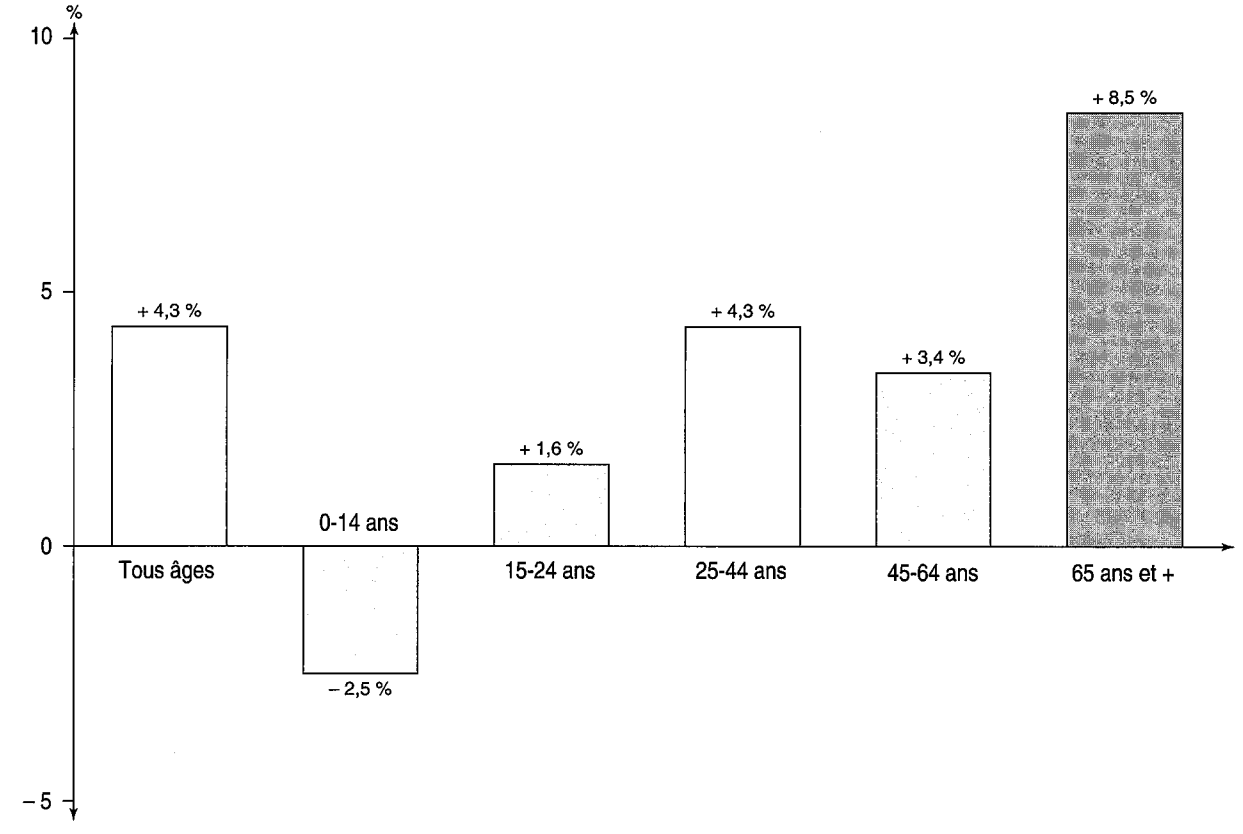
– le nombre de tués diminue pour les moins de 15 ans (– 4,8 %) et pour la classe des 15-24 ans (– 6,2 %). Il augmente pour toutes les autres classes, de + 0,9 % pour les 25-44 ans à + 7,5 % pour les 65 ans et plus ;

– le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âges et de façon nette pour les 15-24 ans (– 7,8 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour toutes les classes d'âges, en particulier pour les 65 ans et plus (+ 8,5 %) mais diminue pour les moins de 15 ans (– 2,5 %).



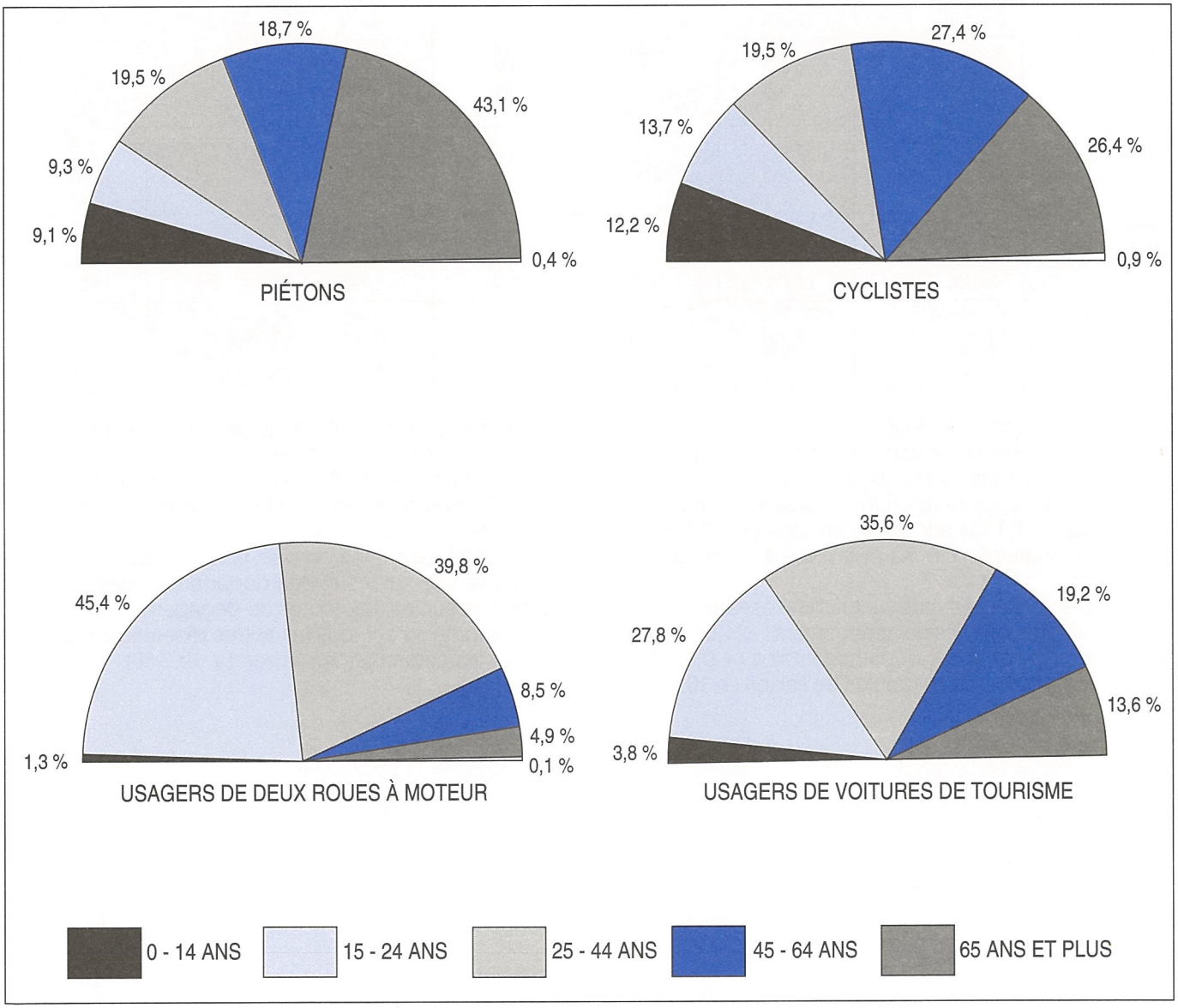
Évolution du nombre de tués par classes d'âges



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

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGES ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1993

CLASSES D'ÂGES	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE "DEUX ROUES À MOTEUR		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	103	9,1	40	12,2	18	1,3	222	3,8
15-24 ans	105	9,3	45	13,7	613	45,4	1 620	27,8
25-44 ans	220	19,5	64	19,5	538	39,8	2 076	35,6
45-64 ans	212	18,7	90	27,4	115	8,5	1 120	19,2
65 ans et plus	487	43,1	87	26,4	66	4,9	795	13,6
Indéterminées	4	0,4	3	0,9	1	0,1	2	*
Ensemble	1 131	100,0	329	100,0	1 351	100,0	5 835	100,0



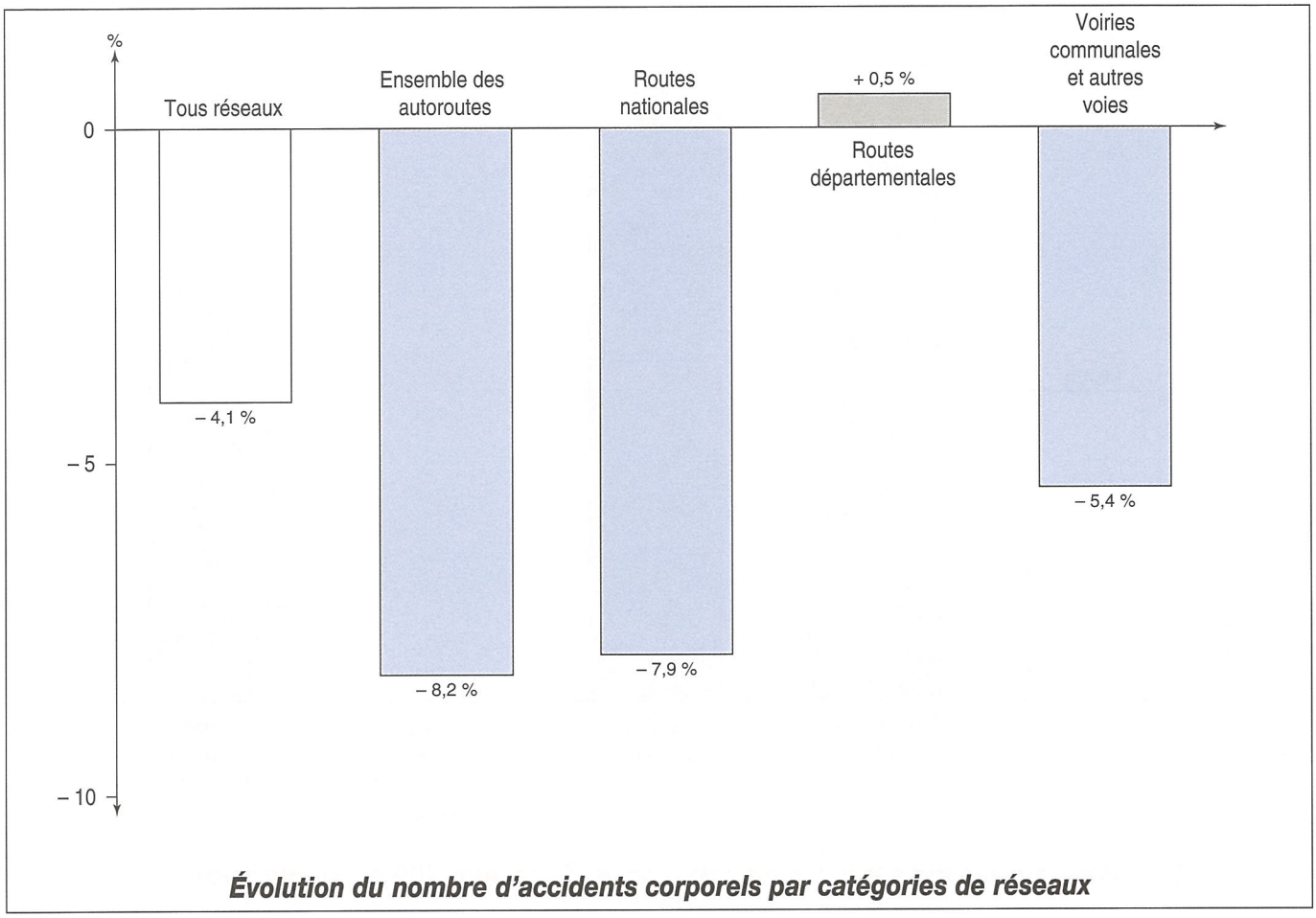
La répartition du nombre de tués par âges et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (43,1 %). On retrouve cette forte représentativité pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de "deux-roues" à moteur tués (45,4 %) et des 25-44 ans dans celui des usagers de voitures de tourisme (35,6 %).

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

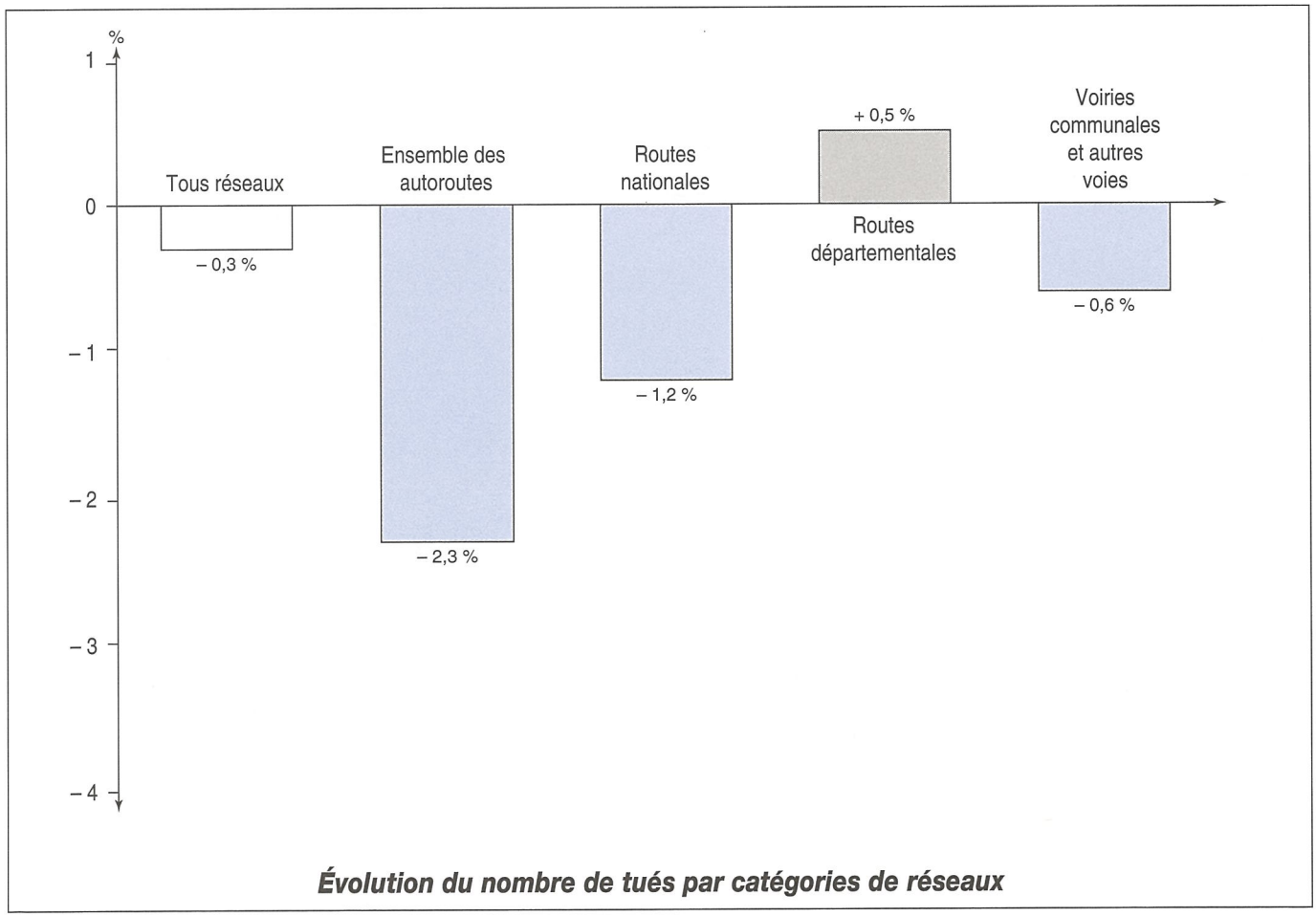
ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 1993	5 241	553	1 583	6 543	8 126	10,55
	Année 1992	5 708	566	1 722	7 257	8 979	9,92
	Différence	– 467	– 13	– 139	– 714	– 853	+ 0,63
	Évolution	– 8,2 %	– 2,3 %	– 8,1 %	– 9,8 %	– 9,5 %	+ 6,4 %
Dont autoroutes de liaison	*Année 1993*	*2 257*	*374*	*1 172*	*2 585*	*3 757*	*16,57*
	Année 1992	*2 433*	*338*	*1 283*	*2 862*	*4 145*	*13,89*
	Différence	*– 176*	*+ 36*	*– 111*	*– 277*	*– 388*	*+ 2,68*
	Évolution	*– 7,2 %*	*+ 10,7 %*	*– 8,7 %*	*– 9,7 %*	*– 9,4 %*	*+ 19,3 %*
Dont autoroutes de dégagement	*Année 1993*	*2 984*	*179*	*411*	*3 958*	*4 369*	*6,00*
	Année 1992	*3 275*	*228*	*439*	*4 395*	*4 834*	*6,96*
	Différence	*– 291*	*– 49*	*– 28*	*– 437*	*– 465*	*– 0,96*
	Évolution	*– 8,9 %*	*– 21,5 %*	*– 6,4 %*	*– 9,9 %*	*– 9,6 %*	*– 13,8 %*
Routes nationales	Année 1993	23 892	2 667	9 707	26 082	35 789	11,16
	Année 1992	25 947	2 700	10 192	28 992	39 184	10,41
	Différence	– 2 055	– 33	– 485	– 2 910	– 3 395	+ 0,75
	Évolution	– 7,9 %	– 1,2 %	– 4,8 %	– 10,0 %	– 8,7 %	+ 7,2 %
Routes départementales	Année 1993	45 866	4 417	20 272	45 862	66 134	9,63
	Année 1992	45 633	4 394	20 179	45 808	65 987	9,63
	Différence	+ 233	+ 23	+ 93	+ 54	+ 147	*
	Évolution	+ 0,5 %	+ 0,5 %	+ 0,5 %	+ 0,1 %	+ 0,2 %	*
Voiries communales et autres voies	Année 1993	62 501	1 415	11 973	66 998	78 971	2,26
	Année 1992	66 074	1 423	12 872	71 082	83 954	2,15
	Différence	– 3 573	– 8	– 899	– 4 084	– 4 983	+ 0,11
	Évolution	– 5,4 %	– 0,6 %	– 7,0 %	– 5,7 %	– 5,9 %	+ 5,1 %
Ensemble	Année 1993	137 500	9 052	43 535	145 485	189 020	6,58
	Année 1992	143 362	9 083	44 965	153 139	198 104	6,34
	Différence	– 5 862	– 31	– 1 430	– 7 654	– 9 084	+ 0,24
	Évolution	– 4,1 %	– 0,3 %	– 3,2 %	– 5,0 %	– 4,6 %	+ 3,8 %

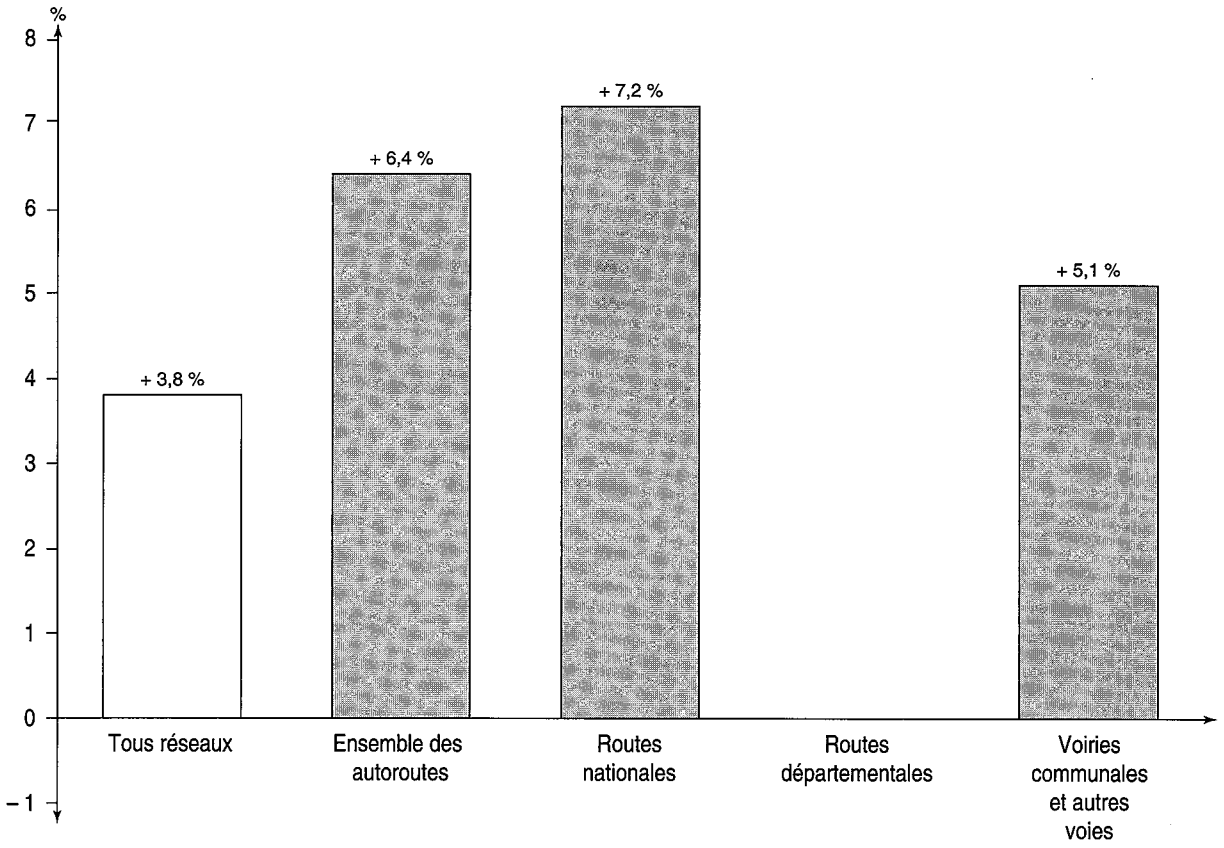
En 1993, par rapport à 1992 :
– le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux sauf sur les routes départementales où il augmente de 0,5 %. La diminution est plus forte que pour l'ensemble (– 4,1 %) sur les autoroutes (– 8,2 %), les routes nationales (– 7,9 %) et les voies communales (– 5,4 %) ;
– le nombre de tués diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les autoroutes de dégagement (– 21,5 %) mais augmente sur les routes départementales (+ 0,5 %) et principalement sur les autoroutes de liaison (+ 10,7 %) ;
– le nombre de blessés diminue plus que la moyenne (– 4,6 %) sur l'ensemble des autoroutes (– 9,5 %), les routes nationales (– 8,7 %) et les voies communales (– 5,9 %) mais augmente sur les routes départementales (+ 0,2 %) ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, stable sur les routes départementales, diminue fortement sur les autoroutes de dégagement (– 13,8 %) mais augmente sur tous les autres réseaux, en particulier sur les autoroutes de liaison (+ 19,3 %).



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)

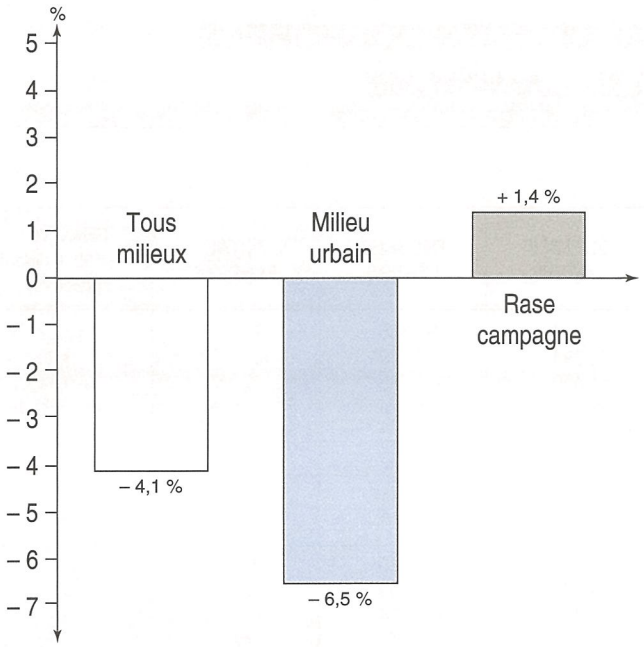
ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	Année 1993	93 873	3 022	21 604	99 768	121 372	3,22
	Année 1992	100 358	3 089	23 094	107 433	130 527	3,08
	Différence	– 6485	– 67	– 1 490	– 7 665	– 9 155	+ 0,14
	Évolution	– 6,5 %	– 2,2 %	– 6,5 %	– 7,1 %	– 7,0 %	+ 4,5 %
Rase campagne (2)	Année 1993	43 627	6 030	21 931	45 717	67 648	13,82
	Année 1992	43 004	5 994	21 871	45 706	67 577	13,94
	Différence	+ 623	+ 36	+ 60	+ 11	+ 71	– 0,12
	Évolution	+ 1,4 %	+ 0,6 %	+ 0,3 %	*	+ 0,1 %	– 0,9 %
Ensemble	Année 1993	137 500	9 052	43 535	145 485	189 020	6,58
	Année 1992	143 362	9 083	44 965	153 139	198 104	6,34
	Différence	– 5 862	– 31	– 1 430	– 7 654	– 9 084	+ 0,24
	Évolution	– 4,1 %	– 0,3 %	– 3,2 %	– 5,0 %	– 4,6 %	+ 3,8 %

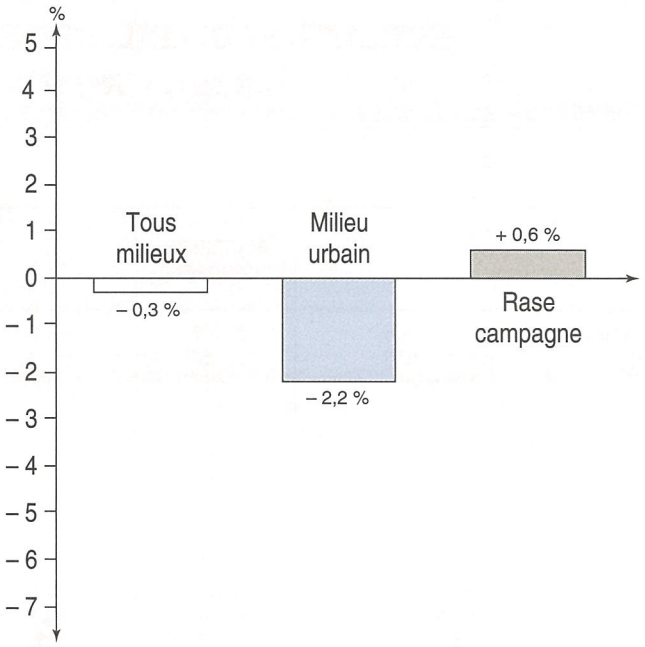
(1) Ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens de Code de la Route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.
(2) Reste du réseau situé hors agglomération.

DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Année1993						
< 5 000 habitants	14 745	1 087	6 381	13 498	19 879	7,37
5 000 à 20 000 habitants	15 364	621	4 685	15 595	20 280	4,04
20 000 à 100 000 habitants	30 247	765	6 113	32 795	38 908	2,53
> 100 000 habitants	33 517	549	4 425	37 880	42 305	1,64
Rappel milieu urbain	93 873	3 022	21 604	99 768	121 372	3,22
Année 1992						
< 5 000 habitants	15 219	1 161	6 841	13 708	20 549	7,63
5 000 à 20 000 habitants	16 107	652	4 870	16 416	21 286	4,05
20 000 à 100 000 habitants	33 437	746	6 987	36 392	43 379	2,23
> 100 000 habitants	35 595	530	4 396	40 917	45 313	1,49
Rappel milieu urbain	100 358	3 089	23 094	107 433	130 527	3,08
Évolution 1993/1992						
< 5 000 habitants	– 3,1 %	– 6,4 %	– 6,7 %	– 1,5 %	– 3,3 %	– 3,4 %
5 000 à 20 000 habitants	– 4,6 %	– 4,8 %	– 3,8 %	– 5,0 %	– 4,7 %	– 0,2 %
20 000 à 100 000 habitants	– 9,5 %	+ 2,5 %	– 12,5 %	– 9,9 %	– 10,3 %	+ 13,5 %
> 100 000 habitants	– 5,8 %	+ 3,6 %	+ 0,7 %	– 7,4 %	– 6,6 %	+ 10,1 %
Rappel milieu urbain	– 6,5 %	– 2,2 %	– 6,5 %	– 7,1 %	– 7,0 %	+ 4,5 %

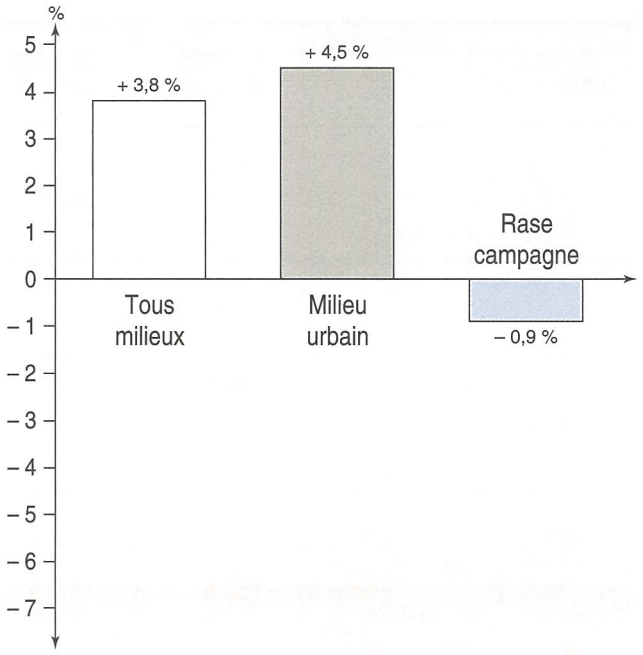
En 1993, par rapport à 1992 :
– en milieu urbain, les diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés sont fortes et homogènes (respectivement – 6,5 % et – 7,0 %). En revanche, la diminution du nombre de tués est beaucoup plus faible (– 2,2 %) ;
– en rase campagne, tous les indicateurs d'insécurité augmentent, très légèrement pour les nombres de tués (+ 0,6 %) et de blessés (+ 0,1 %) et de façon plus forte pour le nombre d'accidents corporels (+ 1,4 %) ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue légèrement en rase campagne (– 0,9 %) mais augmente en milieu urbain (+ 4,5 %) ;
– par tailles d'agglomérations, si c'est dans les villes de plus de 20 000 habitants que l'on enregistre les plus fortes diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés, c'est aussi dans celles-ci que le nombre de tués est en augmentation et que la gravité des accidents augmente. Les villes de moins de 20 000 habitants enregistrent des bilans favorables, quel que soit l'indicateur retenu, ainsi qu'une diminution de la gravité des accidents.



Évolution du nombre des accidents corporels selon le milieu



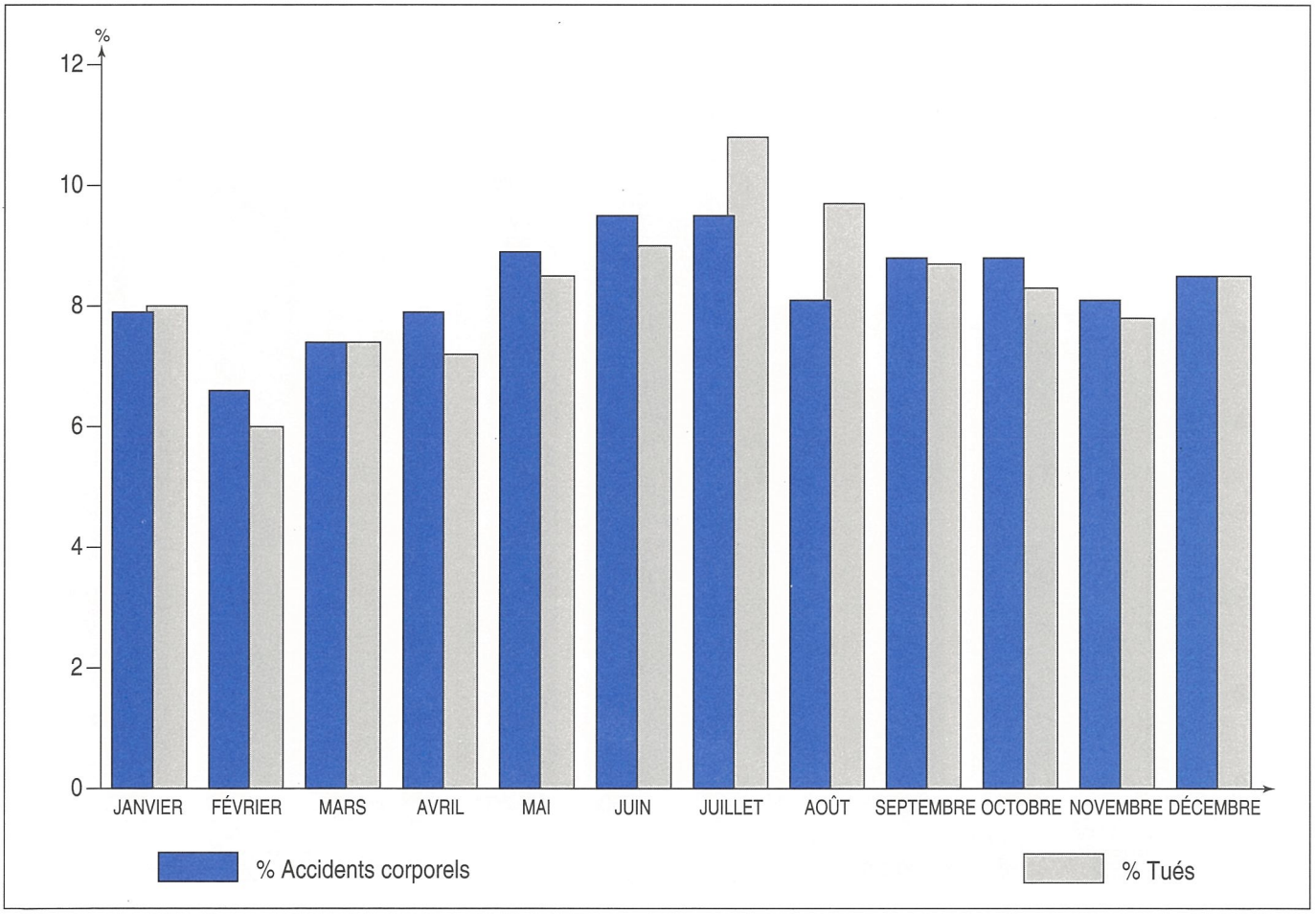
Évolution du nombre des tués selon le milieu



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 1993

MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	10 863	7,9	725	8,0
Février	9 019	6,6	546	6,0
Mars	10 236	7,4	668	7,4
Avril	10 867	7,9	656	7,2
Mai	12 259	8,9	768	8,5
Juin	13 033	9,5	816	9,0
Juillet	13 052	9,5	980	10,8
Août	11 146	8,1	881	9,7
Septembre	12 075	8,8	783	8,7
Octobre	12 147	8,8	755	8,3
Novembre	11 106	8,1	707	7,8
Décembre	11 697	8,5	767	8,5
Ensemble	137 500	100,0	9 052	100,0

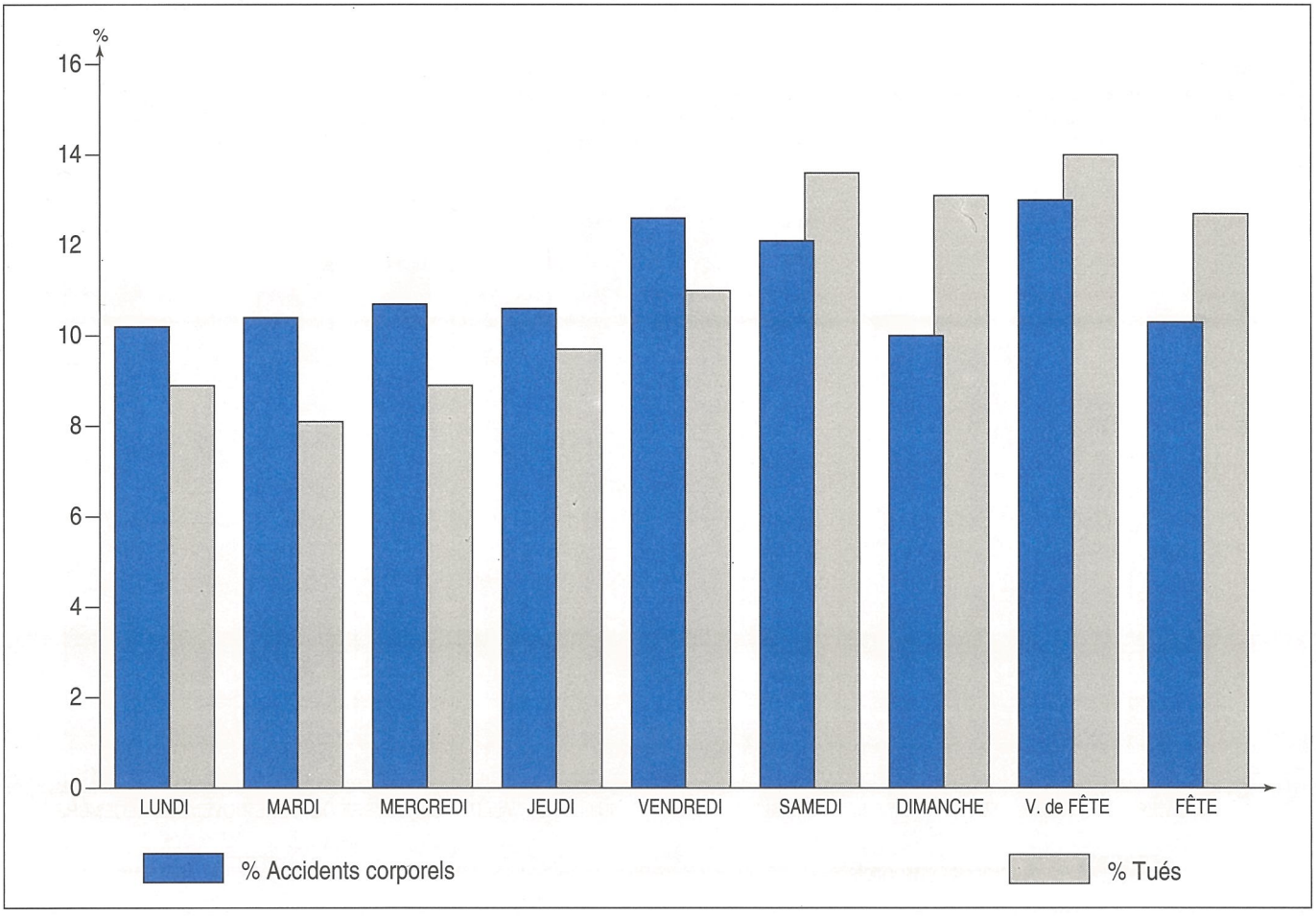


C'est en juin et juillet que l'on a enregistré les plus grands nombres d'accidents corporels, suivis des mois de mai, octobre et septembre.

En 1993, on constate une augmentation de la gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) principalement aux mois de juillet et août mais également en janvier.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1993

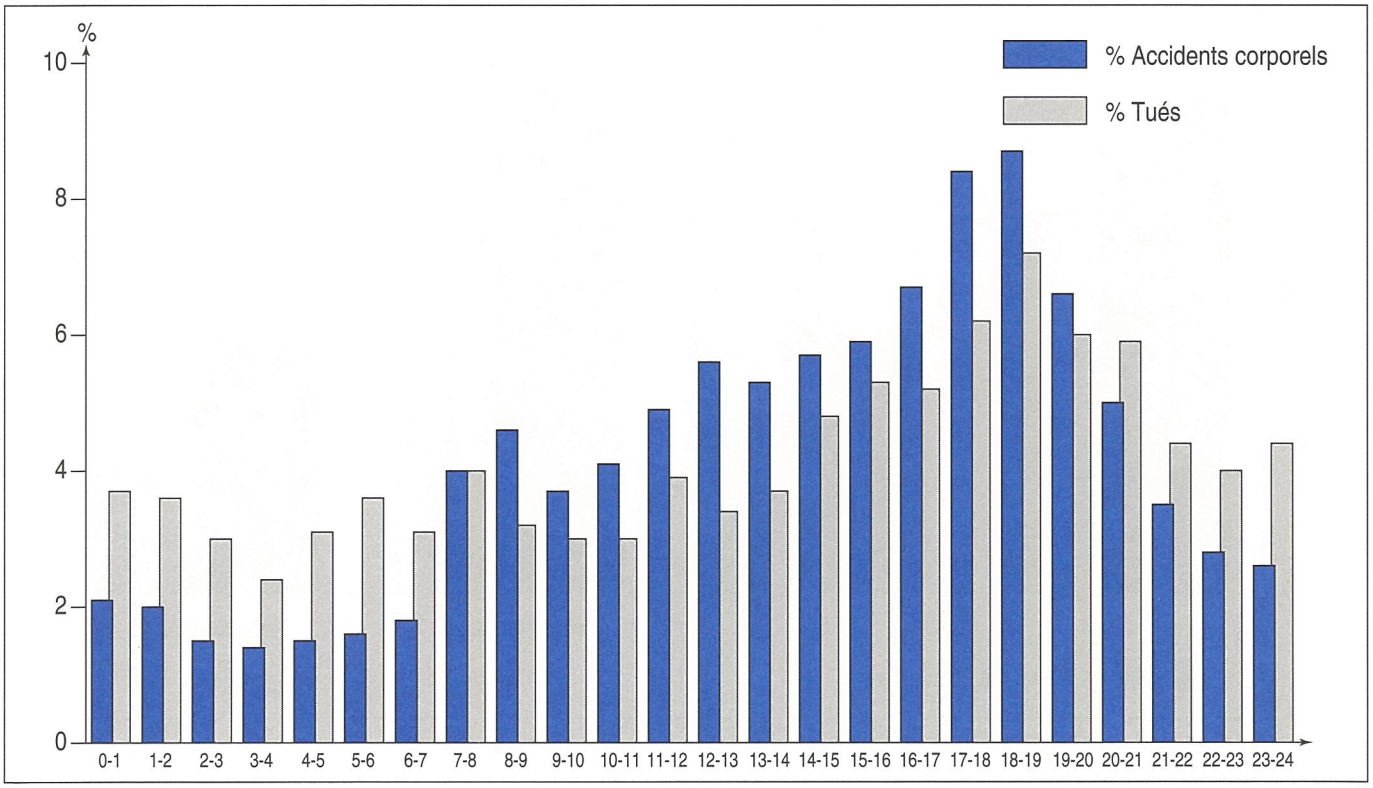
JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	17 171	350	10,2	1 021	21	8,9
Mardi	51	18 270	358	10,4	944	19	8,1
Mercredi	49	18 029	368	10,7	1 010	21	8,9
Jeudi	50	18 251	365	10,6	1 135	23	9,7
Vendredi	48	20 735	432	12,6	1 249	26	11,0
Samedi	46	19 104	415	12,1	1 474	32	13,6
Dimanche	48	16 464	343	10,0	1 475	31	13,1
Veille de fête	11	4 889	444	13,0	360	33	14,0
Fête	13	4 587	353	10,3	384	30	12,7
Ensemble	365	137 500	377	100,0	9 052	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 samedis, dimanches et vendredis pour les tués avec des coefficients multiplicateurs variant de 1,4 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 1993

HEURES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0– 1 heure	2 843	2,1	333	3,7
1– 2 heures	2 689	2,0	329	3,6
2– 3 heures	2 116	1,5	276	3,0
3– 4 heures	1 871	1,4	213	2,4
4– 5 heures	2 126	1,5	280	3,1
5– 6 heures	2 172	1,6	327	3,6
6– 7 heures	2 489	1,8	282	3,1
7– 8 heures	5 525	4,0	365	4,0
8– 9 heures	6 311	4,6	287	3,2
9–10 heures	5 136	3,7	270	3,0
10–11 heures	5 703	4,1	270	3,0
11–12 heures	6 685	4,9	349	3,9
12–13 heures	7 681	5,6	306	3,4
13–14 heures	7 332	5,3	339	3,7
14–15 heures	7 789	5,7	430	4,8
15–16 heures	8 157	5,9	477	5,3
16–17 heures	9 189	6,7	471	5,2
17–18 heures	11 572	8,4	557	6,2
18–19 heures	11 977	8,7	652	7,2
19–20 heures	9 036	6,6	547	6,0
20–21 heures	6 884	5,0	535	5,9
21–22 heures	4 808	3,5	396	4,4
22–23 heures	3 859	2,8	366	4,0
23–24 heures	3 550	2,6	395	4,4
Ensemble	137 500	100,0	9 052	100,0



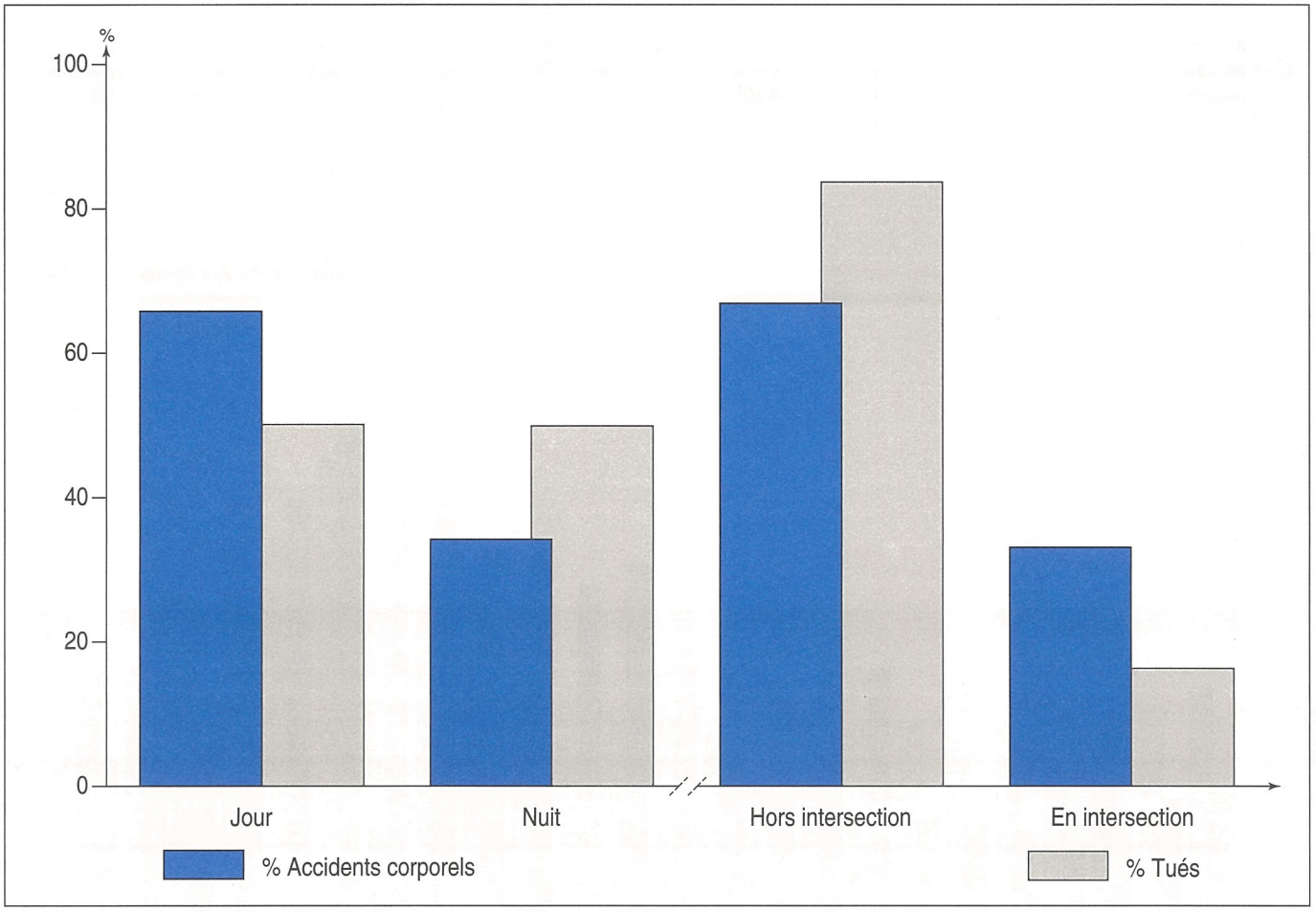
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 70 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

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

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LES CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT ET LA PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION EN 1993

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	90 443	65,8	4 536	50,1
Nuit	47 057	34,2	4 516	49,9
Ensemble	137 500	100,0	9 052	100,0

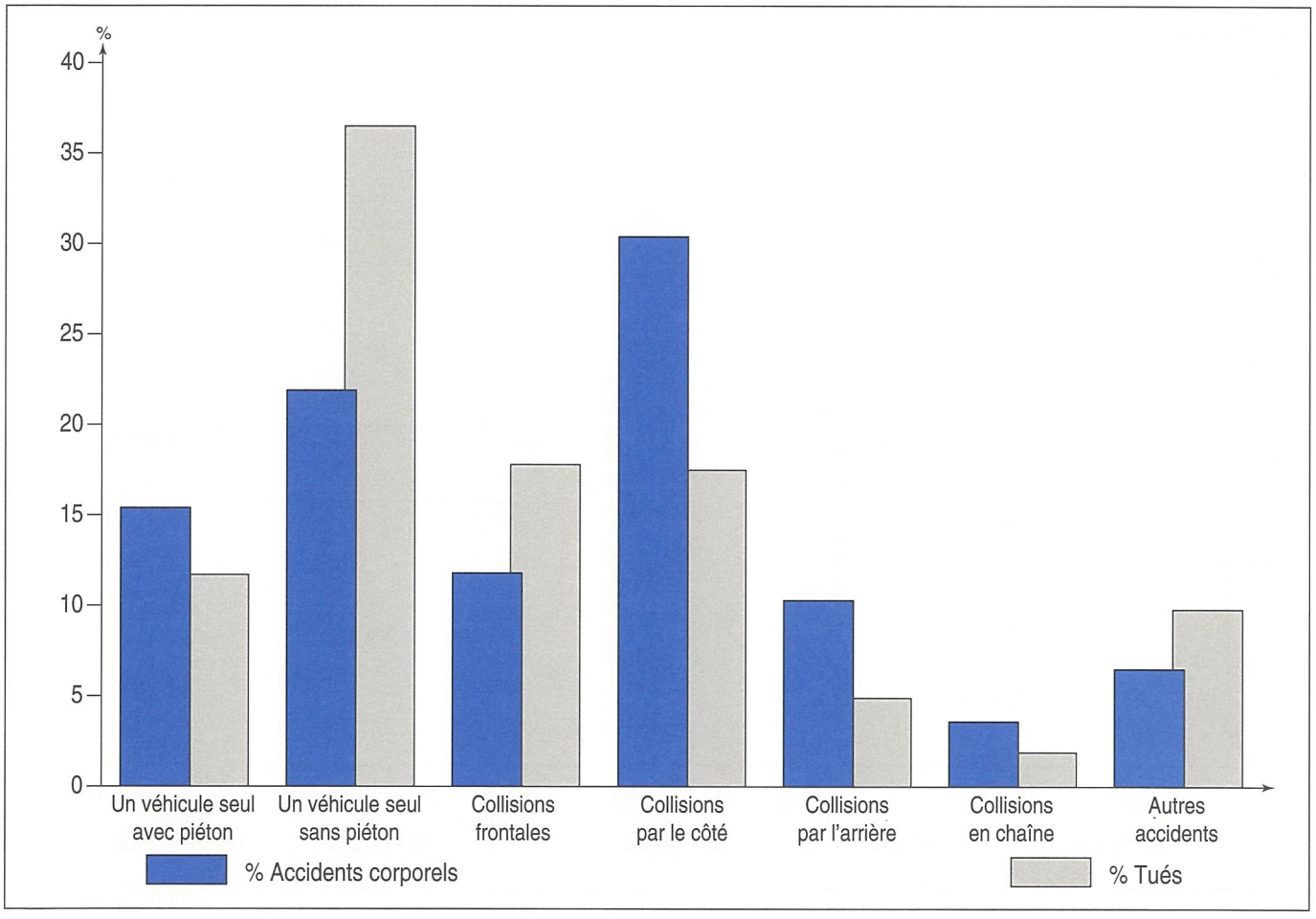
PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	92 020	66,9	7 576	83,7
En intersection	45 480	33,1	1 476	16,3
Ensemble	137 500	100,0	9 052	100,0



Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 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 1993

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	21 199	15,4	1 057	11,7
Un véhicule seul sans piéton	30 085	21,9	3 300	36,5
Deux véhicules et plus, collisions :				
– frontale	16 267	11,8	1 610	17,8
– par le côté	41 761	30,4	1 585	17,5
– par l'arrière	14 221	10,3	443	4,9
– en chaîne	4 990	3,6	170	1,9
Autres accidents	8 977	6,5	887	9,8
Ensemble	137 500	100,0	9 052	100,0

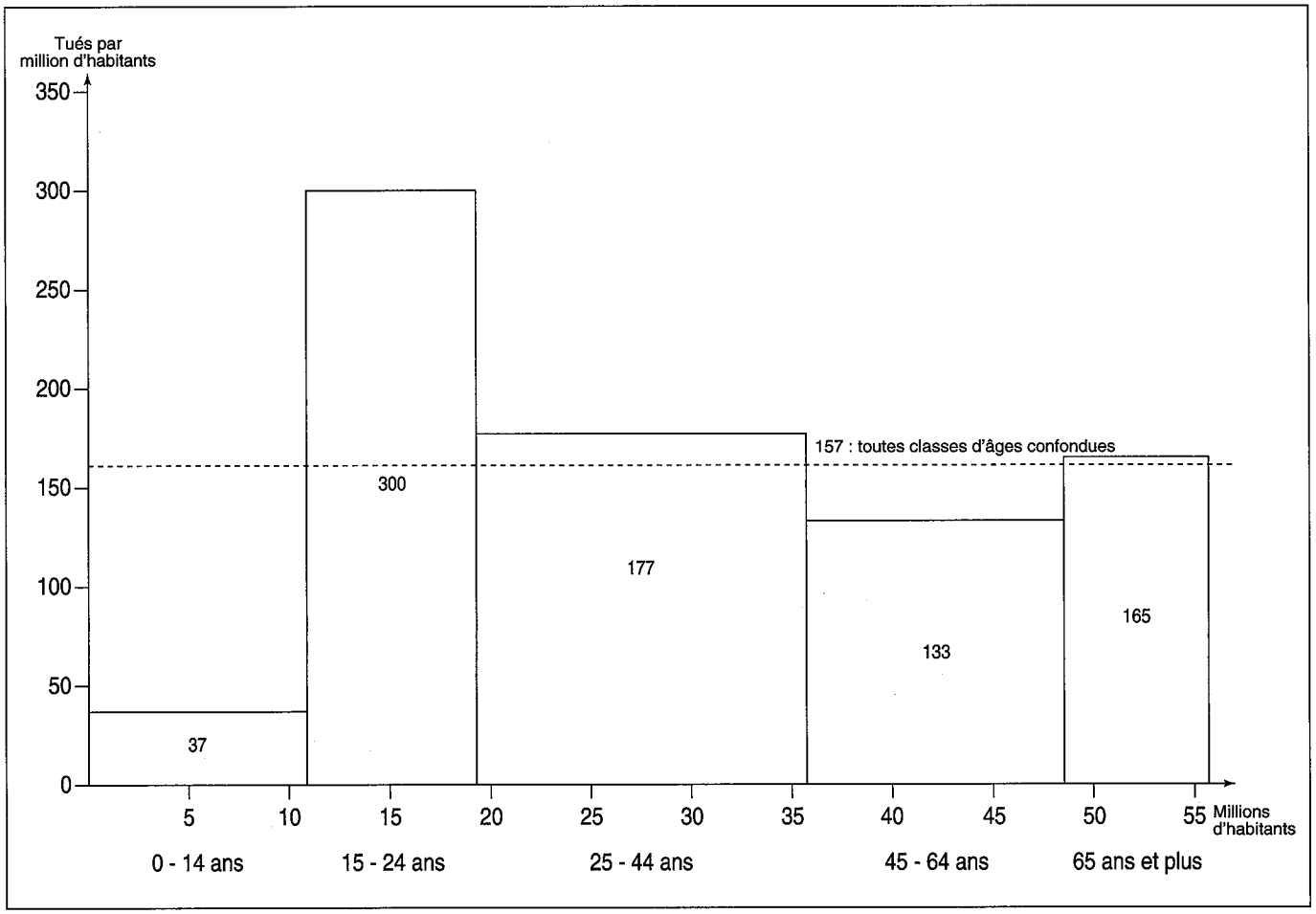


6 accidents corporels sur 10 sont la conséquence de la collision entre deux véhicules ou plus.
2 accidents corporels sur 10 se produisent sans tiers en cause (véhicule seul).

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, près d'1 tué sur 6,
– les collisions par le côté, également près d'1 tué sur 6.

TAUX DE TUÉS SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1993

ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-1993)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	398	10 715 798	37
15 - 24 ans	2 453	8 183 246	300
25 - 44 ans	3 058	17 240 277	177
45 - 64 ans	1 656	12 457 983	133
65 ans et plus	1 477	8 929 217	165
Indéterminés	10	*	*
Indéterminés	9 052	57 526 521	157

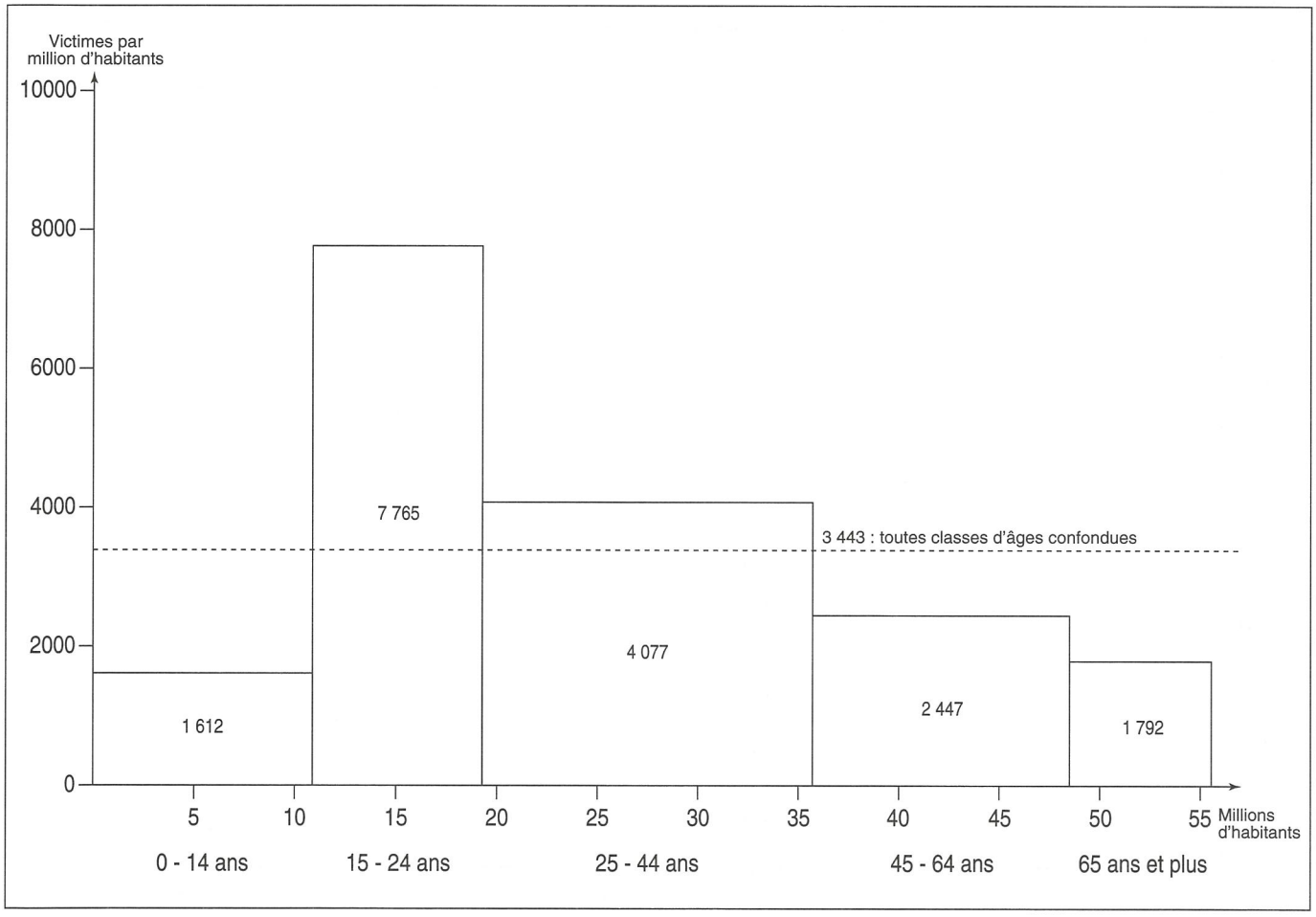


Par classes d'âges, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque deux fois plus fort que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur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

TAUX DE VICTIMES SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1993

ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	PUPULATION INSEE (au 1-1-1993)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	17 271	10 715 798	1 612
15 - 24 ans	63 543	8 183 246	7 765
25 - 44 ans	70 294	17 240 277	4 077
45 - 64 ans	30 489	12 457 983	2 447
65 ans et plus	16 001	8 929 217	1 792
Indéterminés	474	*	*
Indéterminés	198 072	57 526 521	3 443

(1) Victimes = tués + blessés.



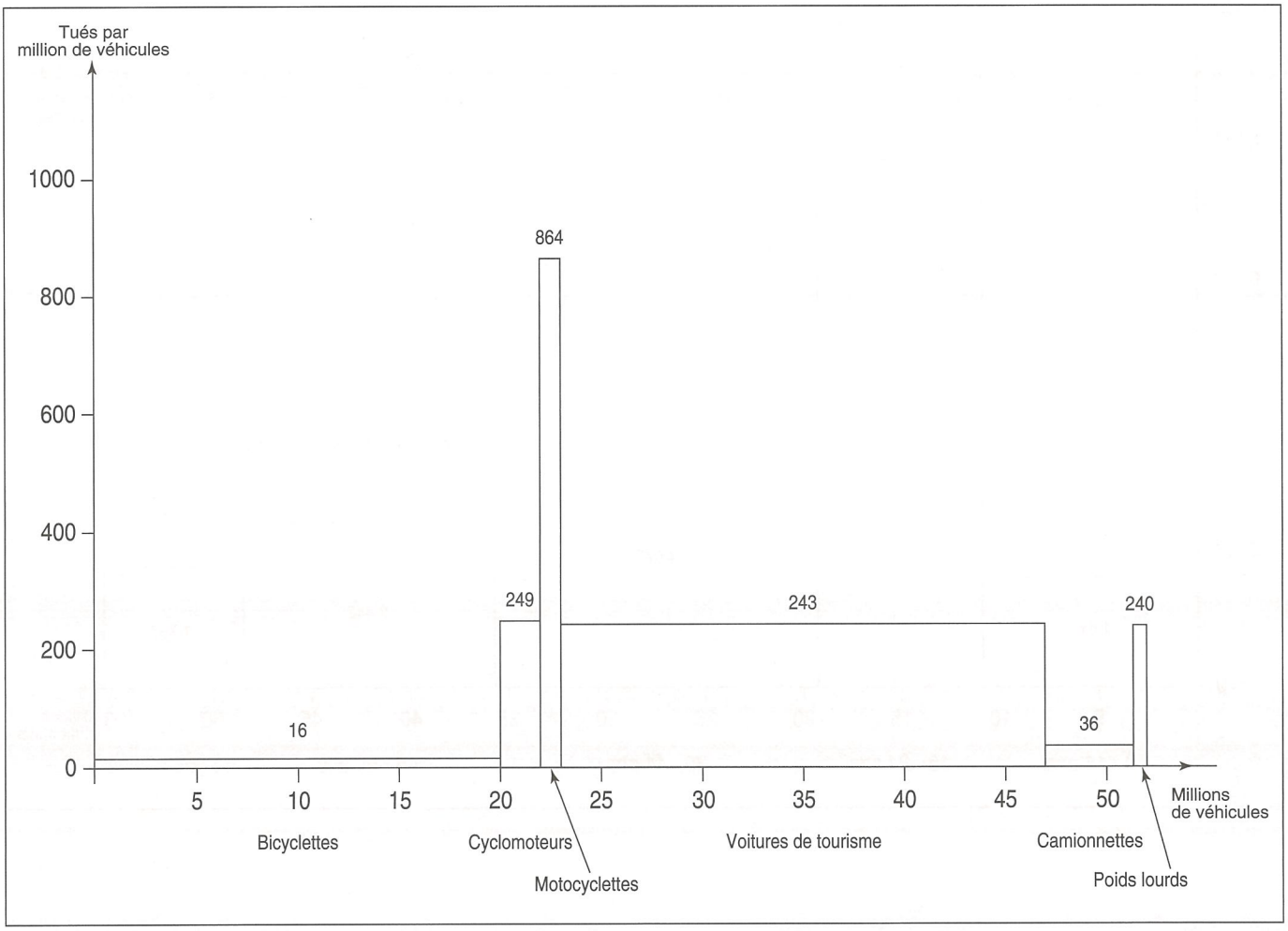
Par classes d'âges, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque plus de deux fois plus fort que la moyenne ; les classes des moins de 15 ans et des 65 ans et plus étant les 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 1993

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	329	20 000 000 (3)	16 (3)
Cyclomoteurs	490	1 970 000	249
Motocyclettes	861	997 000	864
Voitures de tourisme	5 835	24 020 000	243
Camionnettes	159	4 405 000	36
Poids lourds	136	566 000	240
Transports en commun	23	69 000	– (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.



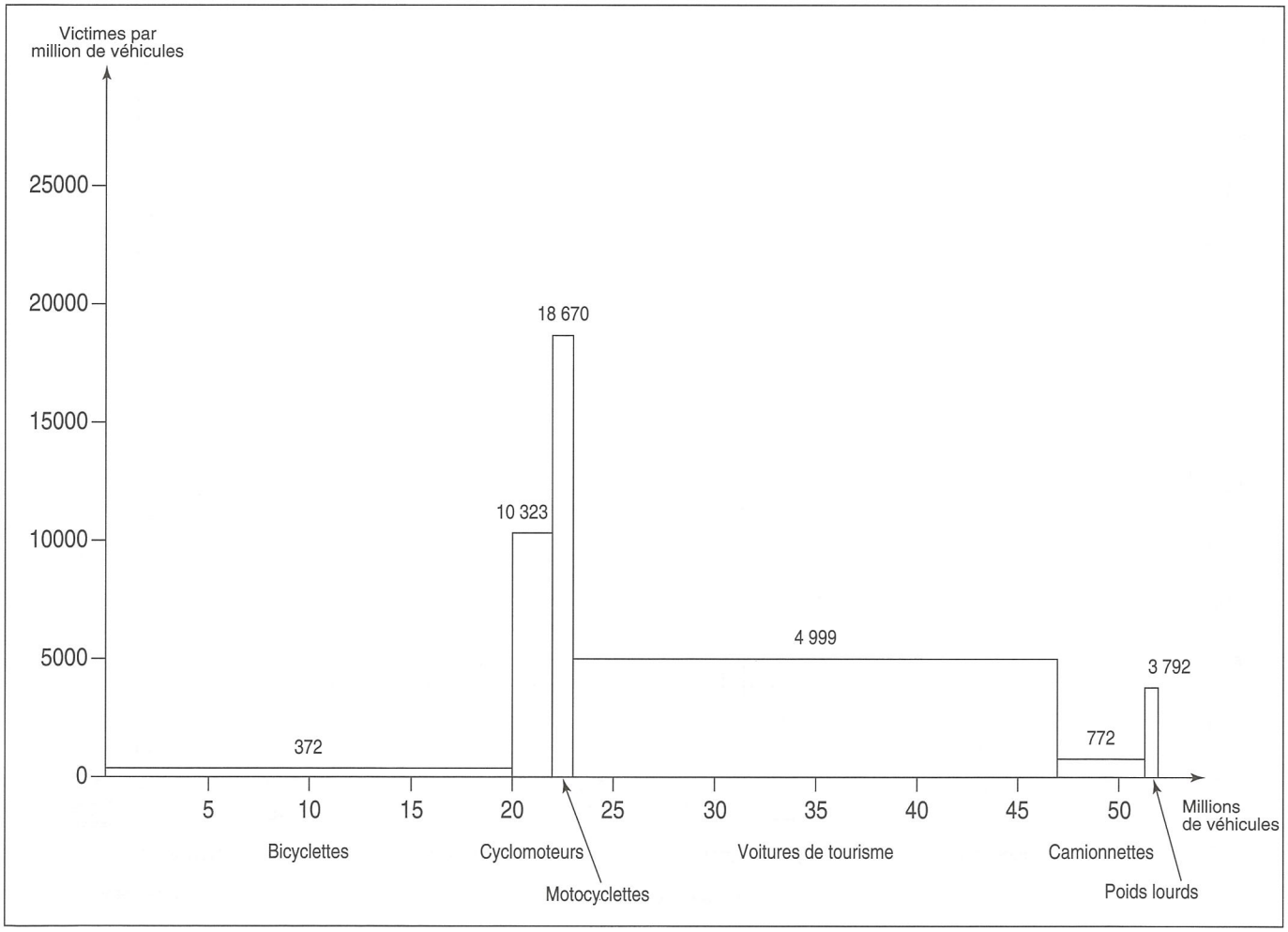
A défaut de la connaisance du kilométrage parcouru en 1993 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on consate un surrisque des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,6) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 6,8).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1993

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	7 435	20 000 000 (3)	372 (3)
Cyclomoteurs	20 337	1 970 000	10 323
Motocyclettes	18 614	997 000	18 670
Voitures de tourisme	120 079	24 020 000	4 999
Camionnettes	3 400	4 405 000	772
Poids lourds	2 146	566 000	3 792
Transports en commun	1 214	69 000	– (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.



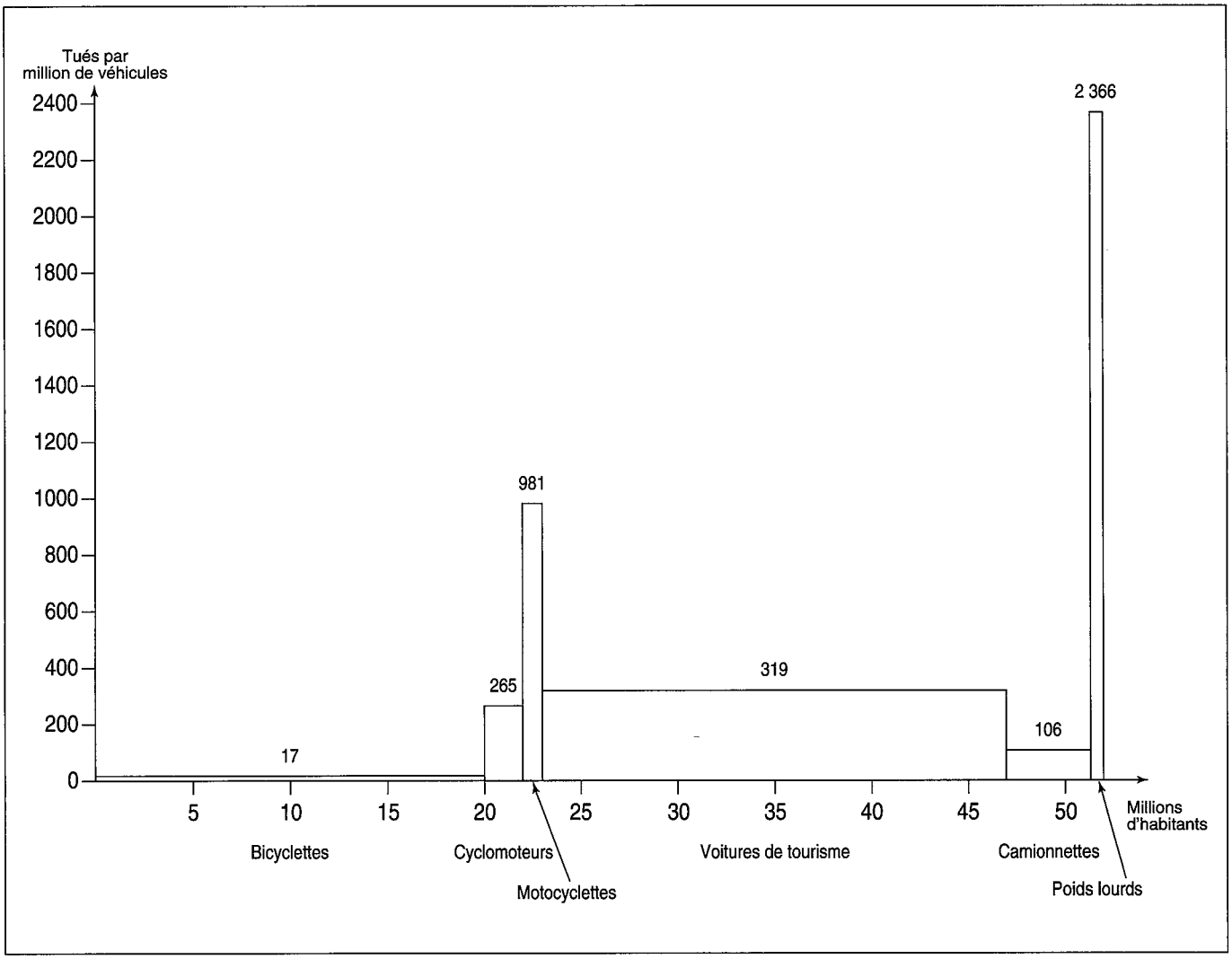
A défaut de la connaisance du kilométrage parcouru en 1993 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on consate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 2,1) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,7). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 6,5).

TAUX DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1993

VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2)	TUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	334	20 000 000 (3)	17 (3)
Cyclomoteurs	523	1 970 000	265
Motocyclettes	978	997 000	981
Voitures de tourisme	7 673	24 020 000	319
Camionnettes	467	4 405 000	106
Poids lourds	1 339	566 000	2 366
Transports en commun	139	69 000	- (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.

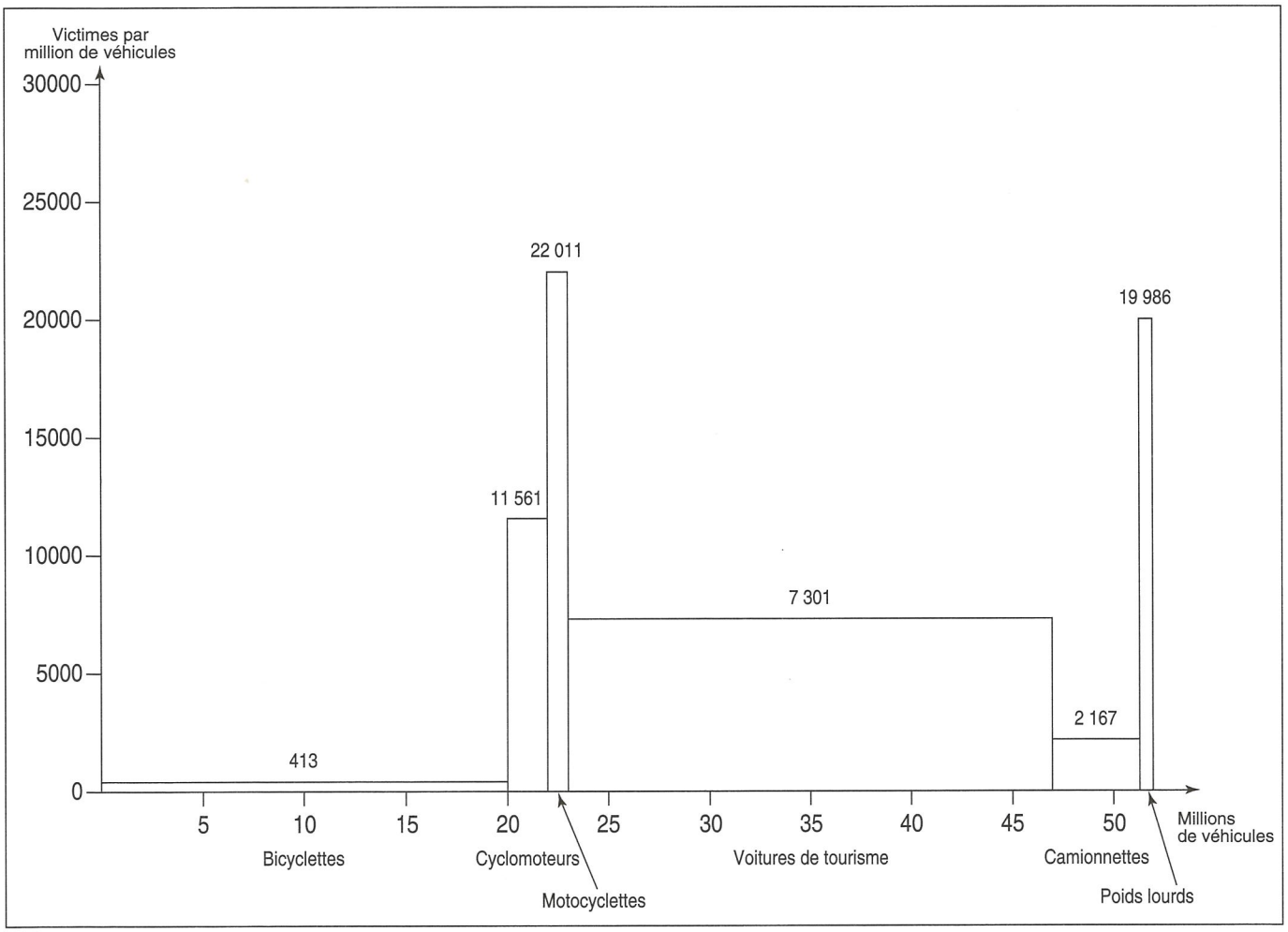


A défaut de la connaisance du kilométrage parcouru en 1993 par catégories d'usagers, le nombre de tués, dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée, a été ramené au parc.
Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un surrisque des poids lourds (multiplication par un facteur 7,4) et des motocyclettes (multiplication par un facteur 3,1). En revanche, les cyclomoteurs présentent un sous-risque (division par un facteur 1,2) ainsi que les camionnettes (division par un facteur 3).

TAUX DE VICTIMES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE PAR RAPPORT AU PARC EN 1993

VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS (1)	PARC (2)	TUÉS DANS LES ACCIDENTS PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	8 269	20 000 000 (3)	413 (3)
Cyclomoteurs	22 776	1 970 000	11 561
Motocyclettes	21 945	997 000	22 011
Voitures de tourisme	175 376	24 020 000	7 301
Camionnettes	9 547	4 405 000	2 167
Poids lourds	11 312	566 000	19 986
Transports en commun	3 101	69 000	– (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 kilomètrage parcouru en 1993 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 surrisque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 1,6), les poids lourds (multiplication par un facteur 2,7) et les motocyclettes (multiplication par un facteur 3). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 3,4).

4
LES COMPARAISONS

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1993	1992	1993	1992	1993	1992
Ain	471	274	1 039	1 118	109	116	1 514	1 588
Aisne	537	309	1 075	998	99	94	1 558	1 455
Allier	358	216	940	972	86	89	1 303	1 361
Alpes-de-Haute-Provence	131	69	364	406	43	41	572	612
Hautes-Alpes	113	61	281	252	34	38	458	364
Alpes-Maritimes	972	919	4 691	5 116	107	123	6 168	6 792
Ardèche	278	140	541	547	43	39	777	793
Ardennes	296	184	612	583	48	44	836	831
Ariège	137	61	252	288	20	32	399	434
Aube	289	172	748	821	76	64	1 077	1 169
Aude	299	163	779	702	92	84	1 076	1 020
Aveyron	270	118	520	507	43	64	745	743
Bouches-du-Rhône	1 760	1 697	7 585	7 963	313	340	10 370	10 894
Calvados	619	384	1 377	1 309	111	89	1 947	1 897
Cantal	159	57	286	314	28	23	406	443
Charente	342	160	732	772	44	83	1 046	1 133
Charente-Maritime	527	280	1 309	1 370	133	124	1 900	1 897
Cher	322	189	899	787	72	78	1 241	1 142
Corrèze	238	118	565	574	46	44	783	793
Corse-du-Sud	119	75	622	735	26	30	956	1 110
Haute-Corse	132	71	578	573	47	19	923	925
Côte-d'Or	494	321	1 275	1 308	106	90	1 743	1 828
Côtes-d'Armor	538	245	766	739	89	93	1 084	1 041
Creuse	131	31	248	276	22	28	350	429
Dordogne	387	167	998	1 008	87	81	1 371	1 417
Doubs	485	321	1 144	1 234	84	85	1 576	1 667
Drôme	414	276	1 135	1 164	100	104	1 747	1 655
Eure	514	275	1 284	1 312	136	107	1 904	1 876
Eure-et-Loir	396	246	1 022	1 025	113	94	1 428	1 479
Finistère	839	537	1 380	1 298	122	115	1 904	1 786
Gard	585	432	1 828	1 737	150	129	2 704	2 536
Haute-Garonne	926	739	2 532	2 806	151	167	3 360	3 732
Gers	175	62	420	390	50	44	585	582
Gironde	1 214	925	3 867	3 766	221	189	5 624	5 436
Hérault	795	644	1 963	2 076	156	219	2 802	3 044
Ille-et-Vilaine	799	498	1 533	1 563	115	113	2 110	2 117
Indre	238	130	398	384	73	34	635	628
Indre-et-Loire	529	382	1 474	1 485	113	129	2 083	2 066
Isère	1 017	772	1 839	1 657	163	150	2 601	2 402
Jura	249	114	438	497	57	64	651	713
Landes	311	156	894	924	131	126	1 284	1 305
Loir-et-Cher	306	166	830	827	78	101	1 150	1 221
Loire	747	595	1 433	1 556	82	89	2 109	2 189
Haute-Loire	207	104	412	408	44	44	564	583
Loire-Atlantique	1 052	793	2 057	2 236	143	160	2 756	2 925
Loiret	581	423	1 575	1 694	142	149	2 238	2 328
Lot	156	53	412	481	38	40	617	714
Lot-et-Garonne	306	184	821	773	76	76	1 141	1 062

(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).

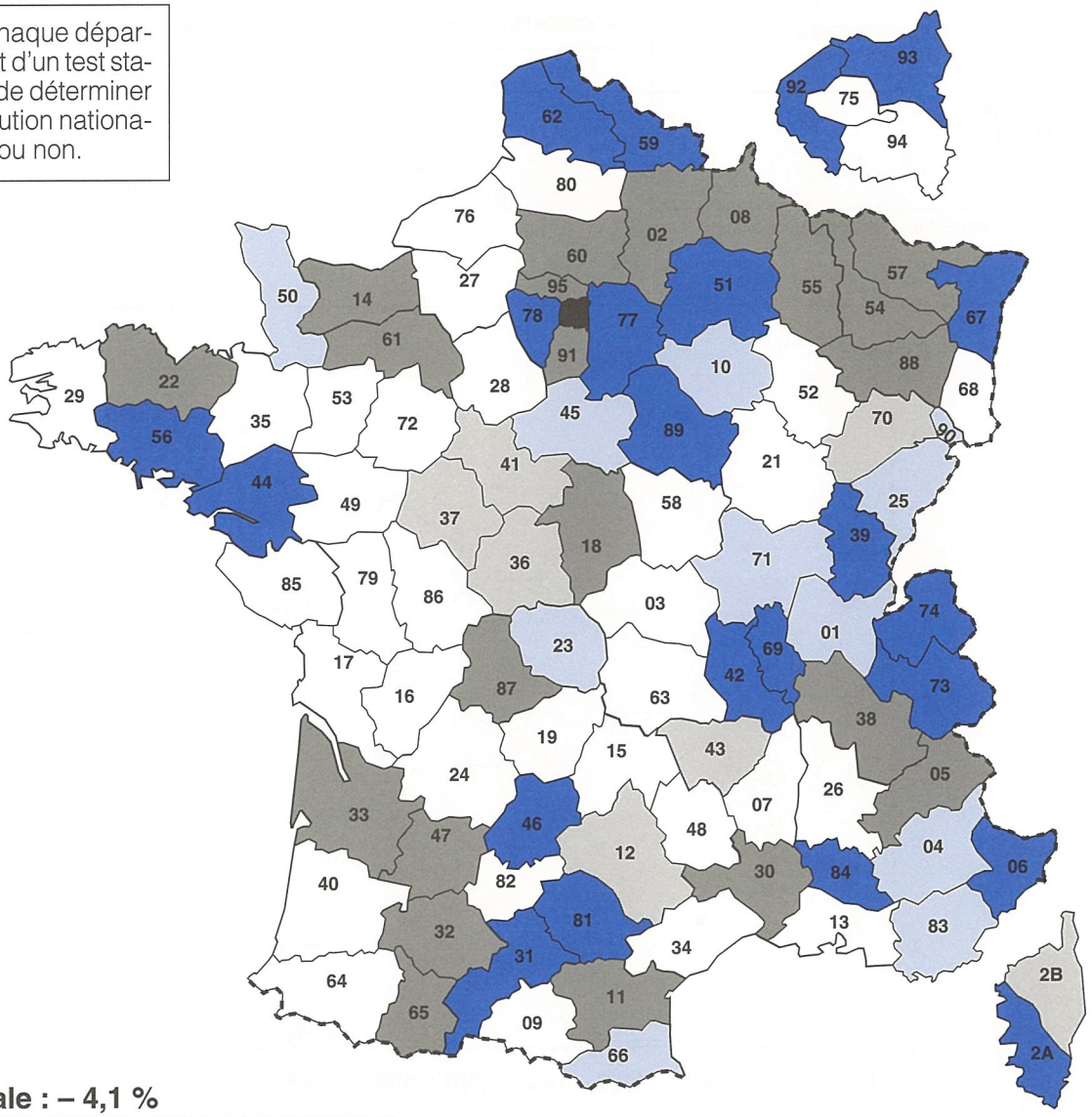
RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1993	1992	1993	1992	1993	1992
Lozère	73	25	198	213	15	18	293	314
Maine-et-Loire	706	430	1 119	1 148	103	93	1 571	1 605
Manche	480	227	1 065	1 146	76	76	1 592	1 561
Marne	558	384	1 244	1 381	116	145	1 761	1 980
Haute-Marne	204	100	389	425	38	47	553	636
Mayenne	278	131	404	417	38	48	578	580
Meurthe-et-Moselle	712	555	1 782	1 721	100	101	2 360	2 415
Meuse	196	90	649	614	64	55	841	871
Morbihan	620	322	701	773	92	88	1 004	1 098
Moselle	1 012	752	1 942	1 927	138	131	2 714	2 662
Nièvre	233	125	641	663	58	39	871	883
Nord	2 533	2 263	3 697	4 079	202	197	4 910	5 461
Oise	726	476	1 279	1 277	185	179	1 881	1 904
Orne	293	129	584	541	71	57	860	764
Pas-de-Calais	1 434	1 154	2 263	2 452	186	168	3 142	3 448
Puy-de-Dôme	598	397	1 633	1 669	80	90	2 151	2 353
Pyrénées-Atlantiques	579	400	1 339	1 385	89	71	1 787	1 872
Hautes-Pyrénées	225	133	690	674	38	34	923	954
Pyrénées-Orientales	364	284	782	845	88	68	1 151	1 333
Bas-Rhin	953	690	1 911	2 066	133	108	2 498	2 717
Haut-Rhin	671	513	1 282	1 315	88	81	1 682	1 741
Rhône	1 509	1 382	3 320	3 567	128	156	4 453	5 022
Haute-Saône	230	96	488	485	61	49	717	742
Saône-et-Loire	560	331	1 315	1 422	114	102	1 879	2 109
Sarthe	514	310	1 152	1 169	96	98	1 476	1 558
Savoie	348	231	711	820	71	87	976	1 164
Haute-Savoie	569	420	1 105	1 251	115	127	1 516	1 744
Paris	2 152	2 152	9 403	9 722	102	97	11 338	11 951
Seine-Maritime	1 224	920	3 430	3 610	165	164	4 717	4 961
Seine-et-Marne	1 079	867	2 681	2 942	239	241	3 906	4 409
Yvelines	1 308	1 219	2 966	3 371	131	160	4 042	4 493
Deux-Sèvres	346	169	670	721	62	70	935	982
Somme	548	318	1 418	1 445	145	107	2 104	2 087
Tarn	343	215	731	816	63	82	1 025	1 166
Tarn-et-Garonne	200	100	603	622	46	69	858	900
Var	816	709	2 991	3 173	154	140	4 058	4 348
Vaucluse	467	368	1 170	1 289	91	103	1 758	1 871
Vendée	509	248	943	969	105	136	1 302	1 383
Vienne	380	202	963	970	76	62	1 404	1 384
Haute-Vienne	354	222	834	810	62	63	1 200	1 198
Vosges	386	264	855	841	81	83	1 272	1 188
Yonne	323	146	748	858	105	95	1 114	1 211
Territoire-de-Belfort	134	106	314	353	8	13	401	477
Essonne	1 085	1 034	2 071	2 061	107	116	2 891	2 896
Hauts-de-Seine	1 392	1 392	2 977	3 278	62	57	3 705	4 093
Seine-Saint-Denis	1 381	1 381	3 314	3 659	54	68	4 096	4 736
Val-de-Marne	1 215	1 215	2 853	2 980	62	69	3 712	3 898
Val-d'Oise	1 050	999	2 107	2 096	87	97	2 866	2 824
Total France	56 630	41 904	137 500	143 362	9 052	9 083	189 020	198 104

(1) Population des "communes urbaines" au sens défini par l'INSEE (recensement de 1990).

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1993 PAR RAPPORT À 1992

Les évolutions de chaque département ont fait l'objet d'un test statistique permettant de déterminer si les écarts à l'évolution nationale sont significatifs ou non.



Moyenne nationale : – 4,1 %

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

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

Au plan des accidents corporels, on retiendra parmi les départements dont les écarts sont très ou assez significatifs ceux qui en 1992 évoluaient "très favorablement" et "très défavorablement".

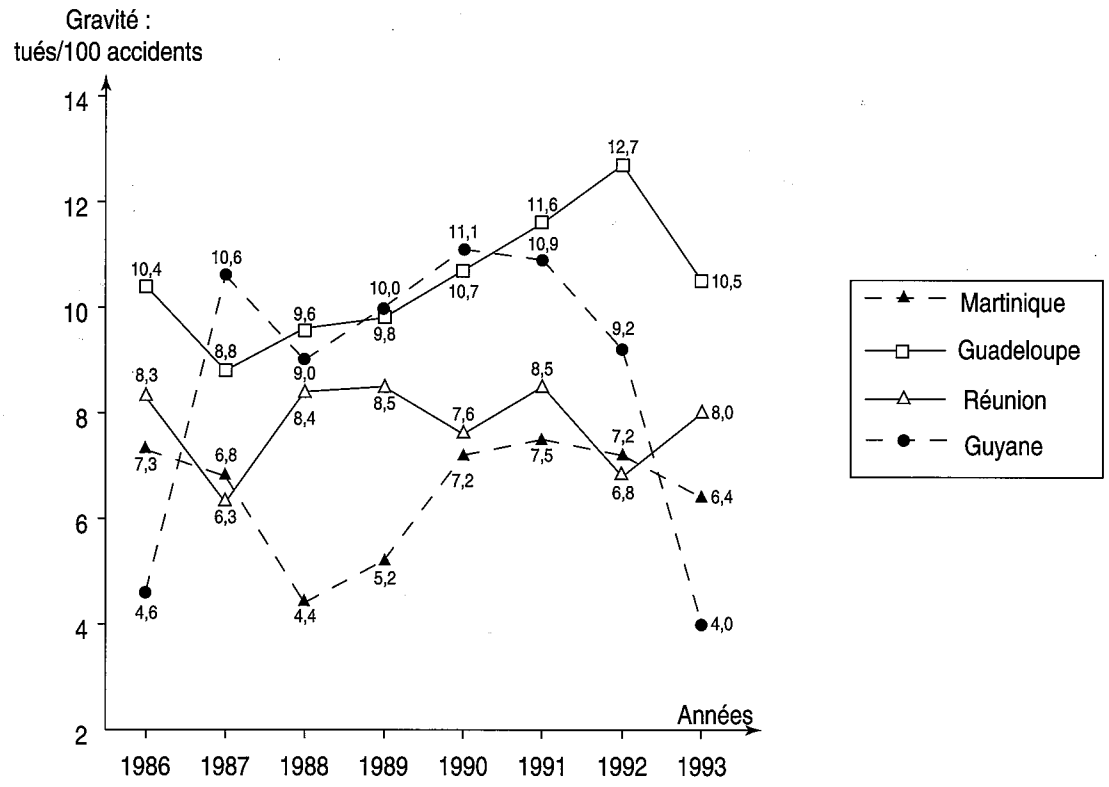
Ainsi, une évolution favorable se confirme pour 5 départements : la Haute-Garonne (31), le Tarn (81), les Alpes-Maritimes (06), le Rhône (69) et la Haute-Savoie (74).

Les départements de la Haute-Vienne (87), du Cher (18), des Côtes-d'Armor (22), de l'Orne (61), des Ardennes (08), de la Meuse (55) et des Vosges (88) confirment leur tendance à évoluer défavorablement.

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

DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993
Guadeloupe	762	840	97	88	1 074	1 173
Martinique	735	705	53	45	1 090	1 041
Guyane	541	580	50	23	826	776
Réunion	1 166	1 098	79	88	1 633	1 559

Source : DDE des départements concernés.



Évolution de la gravité

En 1993, par rapport à 1992, si le nombre d'accidents augmente dans deux départements sur quatre, le nombre de tués diminue dans des proportions appréciables, en particulier en Guyane. Des deux départements pour lesquels on enregistre une diminution du nombre d'accidents, seul celui de la Martinique montre une diminution du nombre de tués.

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

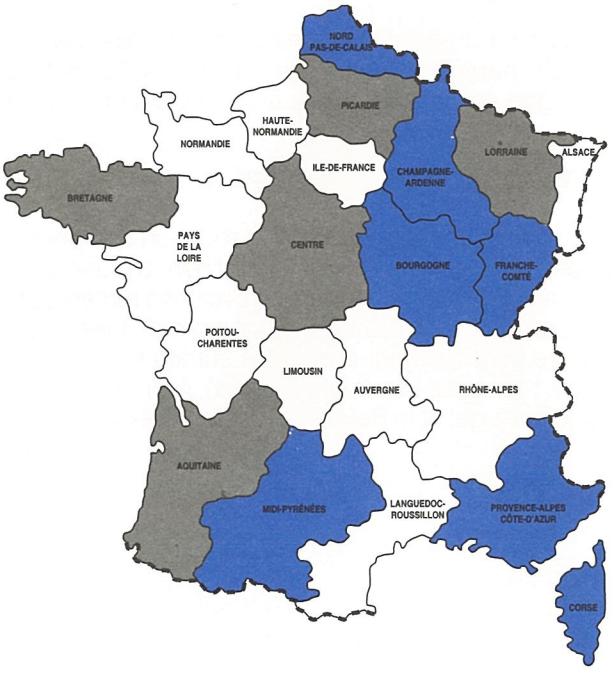
- pour la Martinique, après une baisse systématique entre 1986 et 1988 et, après une augmentation régulière jusqu'en 1991, la gravité depuis 1992 marque une tendance à la baisse, assez sensible en 1993 ;
- pour la Guadeloupe, après une augmentation régulière observée depuis 1987, l'année 1993 marque un renversement de tendance ;
- pour la Réunion, sur huit ans, on peut observer trois baisses significatives : entre 1986 et 1987, entre 1989 et 1990 et entre 1991 et 1992 ;
- pour la Guyane, l'année 1993 présente le meilleur résultat de la période étudiée et confirme la tendance à la diminution de la gravité observée depuis 1991.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1993	1992	1993	1992	1993	1992
Nord - Pas-de-Calais	3 967	3 417	5 960	6 531	388	365	8 052	8 909
Picardie	1 811	1 103	3 772	3 720	429	380	5 543	5 446
Ile-de-France	10 662	10 259	28 372	30 109	844	905	36 556	39 300
Centre	2 372	1 536	6 198	6 202	591	585	8 775	8 864
Haute-Normandie	1 738	1 195	4 714	4 922	301	271	6 621	6 837
Basse-Normandie	1 392	740	3 026	2 996	258	222	4 399	4 222
Bretagne	2 796	1 602	4 380	4 373	418	409	6 102	6 042
Pays-de-la-Loire	3 059	1 912	5 675	5 939	485	535	7 683	8 051
Poitou-Charentes	1 595	811	3 674	3 833	315	339	5 285	5 396
Limousin	723	371	1 647	1 660	130	135	2 333	2 420
Aquitaine	2 797	1 832	7 919	7 856	604	543	11 207	11 092
Midi-Pyrénées	2 432	1 481	6 160	6 584	449	532	8 512	9 225
Champagne-Ardenne	1 347	840	2 993	3 210	278	300	4 227	4 616
Lorraine	2 306	1 661	5 228	5 103	383	370	7 187	7 136
Alsace	1 624	1 203	3 193	3 381	221	189	4 180	4 458
Franche-Comté	1 098	637	2 384	2 569	210	211	3 345	3 599
Bourgogne	1 610	923	3 979	4 251	383	326	5 607	6031
Auvergne	1 322	774	3 271	3 363	238	246	4 424	4 740
Rhône-Alpes	5 353	4 090	11 123	11 680	811	868	15 693	16 557
Languedoc-Roussillon	2 116	1 548	5 550	5 573	501	518	8 026	8 247
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	4 259	3 823	17 082	18 199	742	785	23 384	24 881
Corse	251	146	1 200	1 308	73	49	1 879	2 035
Total France	56 630	41 904	137 500	143 362	9 052	9 083	189 020	198 104

(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.

Parmi les 5 régions qui évoluent favorablement en 1993, les régions Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte-d'Azur confirment l'évolution favorable observée en 1992.
Des 4 régions qui évoluent défavorablement en 1993, 2 se situaient dans la même catégorie en 1992 : le Centre et la Lorraine.



Moyenne nationale : – 4,1 %

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

Favorable		Écarts très ou assez significatifs
Équivalente		Écarts non significatifs
Défavorable		Écarts très ou assez significatifs

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Remarque préalable

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

RÉSULTATS DE L'ANNÉE 1993

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 1993/1992 (en %)	Nombre	Évolution 1993/1992 (en %)	Nombre	Évolution 1993/1992 (en %)
Allemagne	9	287 678	– 2	7 357	– 7	376 926	– 1
Belgique	6	27 162	+ 2	675	– 3	37 312	+ 1
Danemark	11	7 842	– 4	518	– 4	9 065	– 4
Espagne	7	44 166	– 13	3 495	– 19	64 162	– 14
France	12	137 500	– 4,1	9 052	– 0,3	189 020	– 4,6
Grèce	0	ND	0	ND	0	ND	0
Irlande	5	2 550	– 4	184	+ 6	3 507	– 1
Italie	8	97 265	– 12	4 192	– 11	135 842	– 13
Luxembourg	9	654	– 10	53	+ 10	1 090	– 9
Pays-Bas	8	27 280	+ 1	800	– 1	32 700	+ 3
Portugal	9	36 897	– 8	2 048	– 14	50 394	– 7
Royaume-Uni	6	111 280	– 3	1 820	– 14	149 144	– 2

ND : non disponible.

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union Européenne/ Direction générale des Transports (DG VII B du 20/10/1993) sauf pour la France, origine ONISR.

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 1993/1992 de chaque pays.

Synthèse des résultats

Sur les premiers mois de 1993, la situation des pays de l'Union Européenne est globalement bonne d'une année sur l'autre. L'Espagne fournit une évolution remarquable avec une diminution de 19 % du nombre de tués. L'Italie améliore sensiblement ses bilans sur les huit premiers mois (– 11 % pour le nombre de tués), il en est de même pour le Portugal et le Royaume-Uni (– 14 %). L'évolution est plus contrastée en Belgique, en Irlande et aux Pays-Bas. L'Allemagne, dont les résultats intègrent désormais la situation de l'ex-RDA, améliore notablement ses bilans, en particulier pour le nombre de tués (– 7 %). Enfin la France subit le contre-coup de la nette dégradation de la sécurité routière depuis mai 1993.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (À 30 JOURS)

PAR MILLION D'HABITANTS

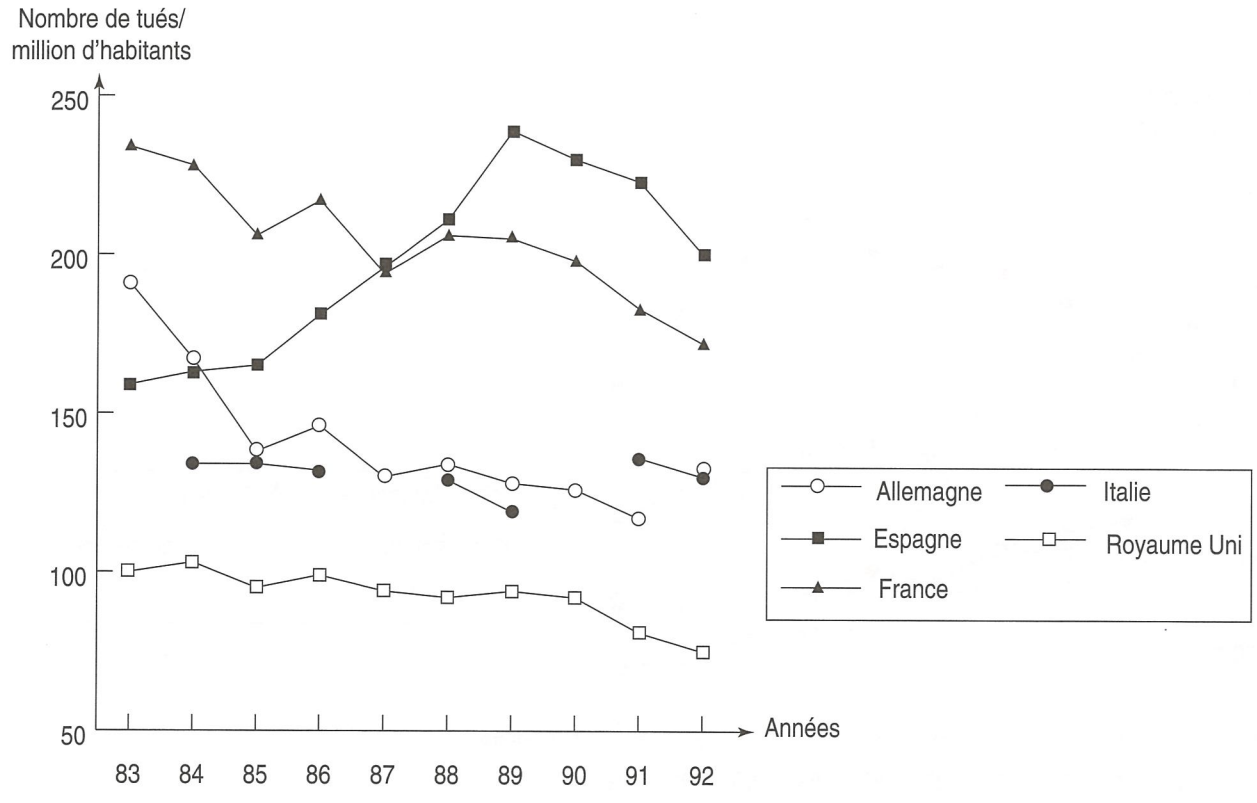
Pays de l'Union Européenne	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Allemagne*	191	167	138	146	130	134	128	126	117	133
Belgique	212	192	183	198	195	198	201	199	186	167
Danemark	131	130	151	141	136	139	130	123	117	113
Espagne	159	163	165	181	196	211	239	230	223	200
France	234	228	206	217	194	206	205	198	183	172
Grèce	180	192	192	163	169	196	191	194	ND	ND
Irlande	153	132	116	109	ND	131	ND	139	126	118
Italie	ND	134	134	132	ND	129	119	ND	136	130
Luxembourg	232	191	216	215	184	223	178	185	208	188
Pays-Bas	ND	112	99	105	101	92	98	92	86	82
Portugal	300	256	263	267	304	335	317	ND	357	334
Royaume-Uni	100	103	95	99	94	92	94	92	81	75

ND : Non disponible.

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

Sur 10 ans, pour les pays de l'Union Européenne, on peut observer que trois pays ont vu leur situation se détériorer : l'Espagne (+ 26 %), la Grèce (+ 8 % sur 8 ans) et le Portugal (+ 11 %). Cependant l'Espagne opère depuis trois ans un redressement notable ; l'Italie, qui a un niveau déjà honorable en sécurité routière, montre à nouveau, après une période de faiblesse en 1991, des signes de redressement.

La situation des autres pays continue à s'améliorer ; il convient de noter les bons résultats d'une année sur l'autre du Royaume-Uni. Le ratio de l'Allemagne ne peut être comparé à celui des années antérieures car il prend en compte, pour la première fois, la situation de l'ex-RDA.



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

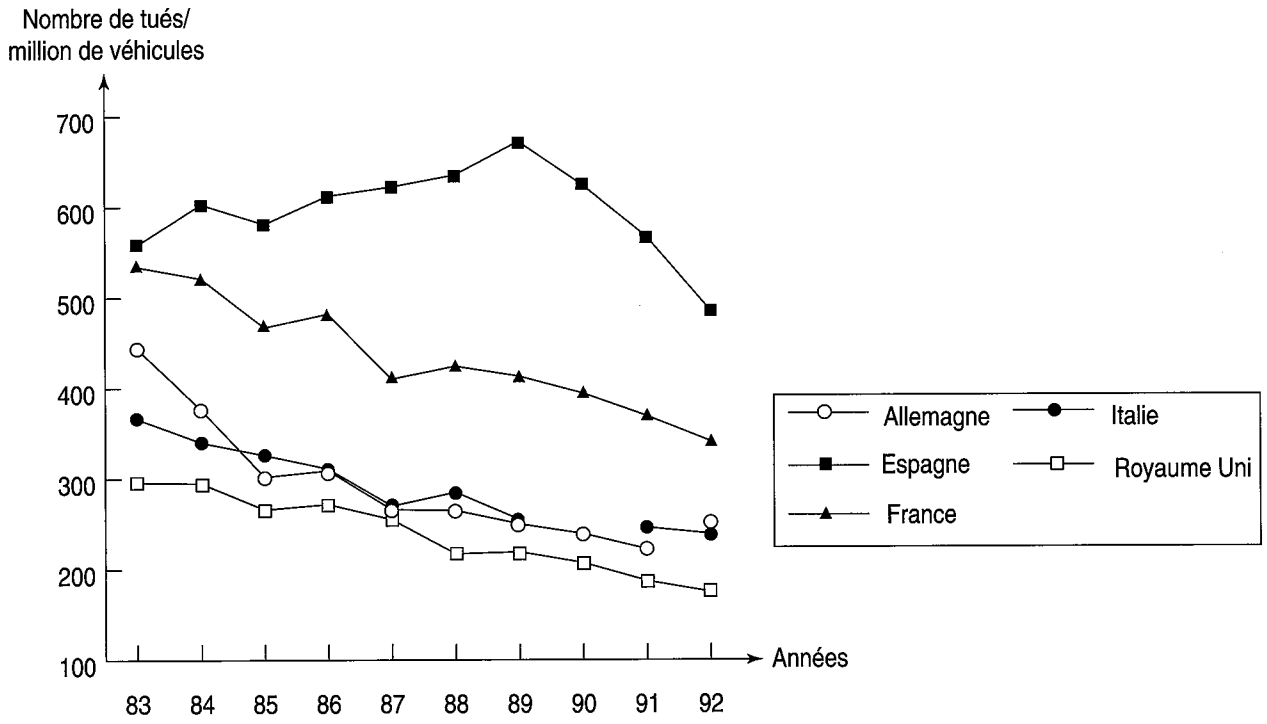
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (À 30 JOURS)

PAR MILLION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Pays de l'Union Européenne	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Allemagne*	444	376	302	309	266	265	250	239	222	250
Belgique	579	519	487	521	495	490	480	460	422	373
Danemark	410	393	436	393	371	376	353	332	317	308
Espagne	588	603	581	612	622	635	672	624	567	486
France	534	521	467	482	410	424	413	394	369	341
Grèce	1 078	1 097	1 012	810	798	764	816	771	ND	ND
Irlande	663	571	498	465	532	520	ND	496	446	418
Italie	366	340	326	311	270	285	255	ND	246	239
Luxembourg	491	389	457	446	370	433	345	348	379	346
Pays-Bas	343	313	263	282	264	236	246	223	207	199
Portugal	1 415	1 196	1 116	1 083	1 168	1 163	1 008	ND	916	779
Royaume-Uni	296	295	266	272	255	217	219	207	187	175

ND : Non disponible.
** Jusqu'en 1991 : République Fédérale d'Allemagne.*

Sur 10 ans, l'ensemble des pays pour lesquels on dispose des données annuelles progresse. En particulier, on peut noter la forte amélioration constatée en Espagne qui se poursuit toujours sur le même rythme. Le Royaume-Uni, qui présente le taux le plus bas, s'améliore régulièrement.



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 1992

QUELQUES DÉFINITIONS

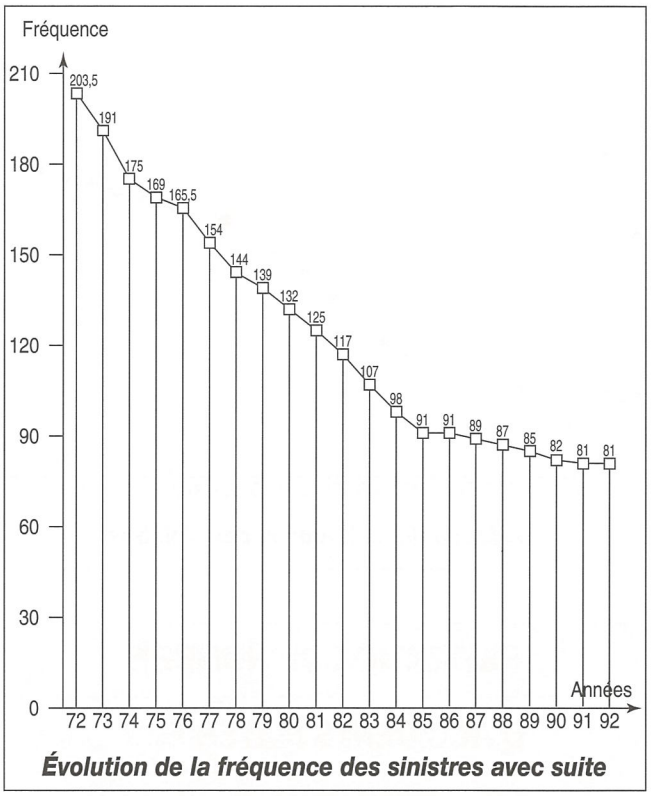
Responsabilité civile : la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.
Sinistre avec suite : les sinistres sont avec suite lorsqu'ils entraînent un débours de la 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 1992 RESPONSABILITÉ CIVILE

Ces résultats établis par la Statistique Commune Automobile, ne couvrent pas les véhicules à 2 ou 3 roues à moteur ; ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants.
L'ensemble de ces portefeuilles constitue un parc d'environ 5 400 000 véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens par grande classe de risque.

Années	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Fréquences	203,5	191	175	169	165,5	154	144	139	132	125	117
Années	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	
Fréquences	107	98	91	91	89	87	85	82	81	81	

La fréquence a diminué très fortement et très régulièrement entre 1972 et 1985, puis beaucoup plus faiblement de 1985 à 1992. 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).
Par rapport à 1990, la fréquence des sinistres matériels avec suite a beaucoup moins baissé que celle des sinistres corporels.



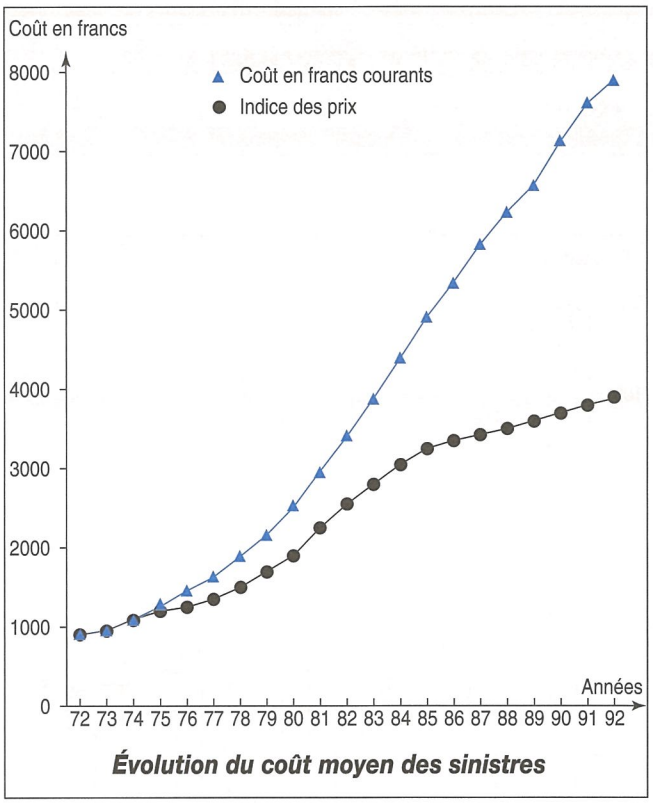
Évolution de la fréquence des sinistres avec suite

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN (EN FRANCS COURANTS) DES SINISTRES MATÉRIELS AVEC SUITE DE 1972 À 1992 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	1982
Coût	895	950	1090	1250	1450	1620	1880	2150	2500	2950	3390
Années	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	
Coût	3870	4380	4900	5340	5820	6230	6570	7130	7600	7900	

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

ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 1992

En 1992, 4 427 682 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 4 427 682/1,72 = 2 570 000. Il s'agit d'accidents sur la voie publique faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurances. Pour les accidents survenus en 1992, les entreprises d'assurances ont payé ou provisionné 64,8 milliards de francs. 47 milliards pour les sinistres matériels et 17,8 milliards pour les sinistres corporels.

ÉVOLUTION DES SINISTRES MATÉRIELS DE LA CONVENTION

Sinistres matériels de la convention IDA

ANNÉE DE PRÉSENTATION	NOMBRE	MONTANT (en milliers de francs)	COÛT MOYEN (payé aux assurés)	FORFAIT IDA EN FRANCS
1986	1 776 000	7 005 000	3 944	4 200
1987	1 797 000	7 672 000	4 269	4 320
1988	1 856 000	8 507 000	4 584	5 120
1989	1 829 000	8 782 000	4 802	5 400
1990	1 825 000	9 638 000	5 196	5 400
1991	1 873 000	10 322 000	5 512	5 800
1992	1 870 000	10 696 000	5 720	5 880

IDA (INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ) SUR LA PÉRIODE 1986-1992

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 1986-1992.

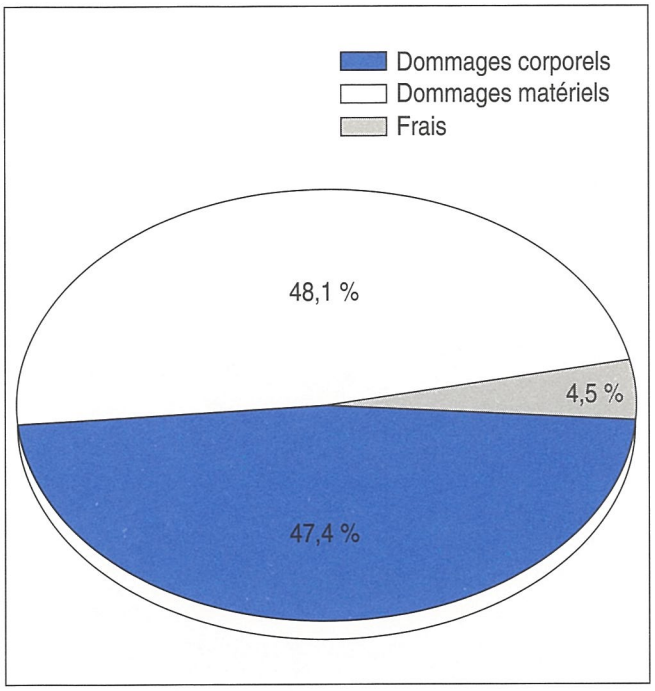
RÉPARTITION DE 100 FRANCS DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1992

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

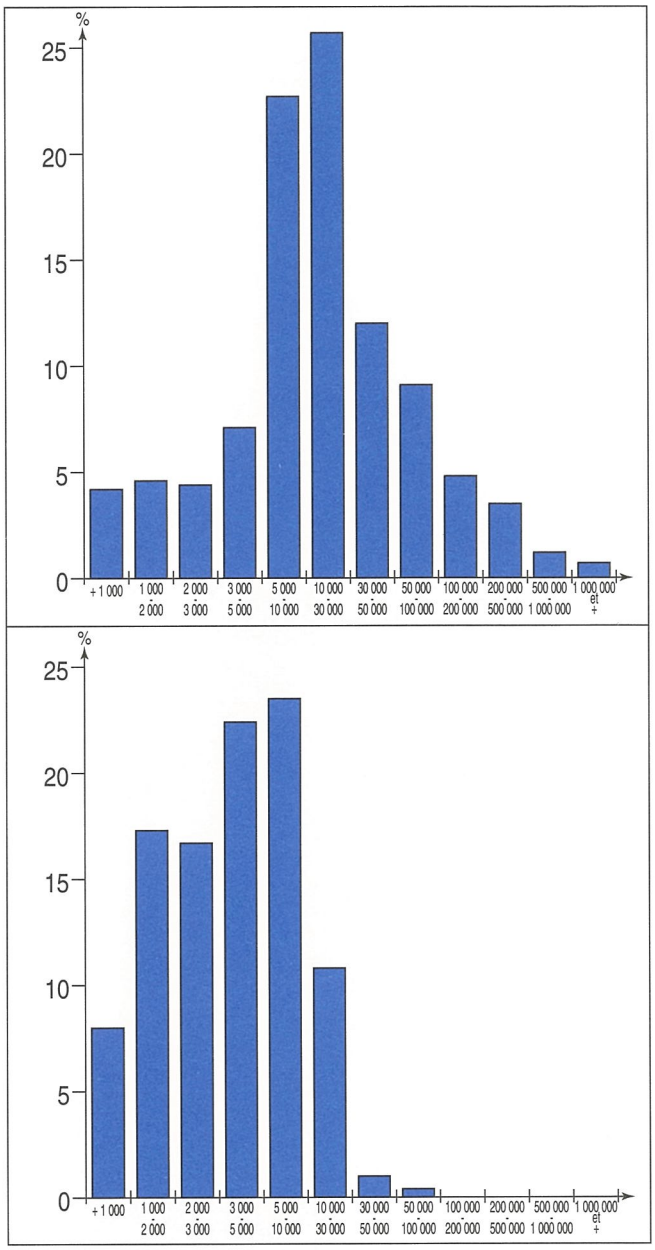
Dommages matériels réparations	
Main d'œuvre	14,4
Pièces détachées	20,7
Pertes totales	13,0
Total des dommages matériels	48,1
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	5,4
Dommages corporels	
Frais médicaux et pharmaceutiques, et hospitalisation	12,4
Incapacité temporaire	6,0
Capitaux constitutifs	16,0
Pretium doloris	4,5
Préjudice esthétique	1,0
Préjudice moral	3,6
Autres	3,9
Total des dommages corporels	47,4
Frais*	
Total des frais de justice, d'expertise	4,5
TOTAL GÉNÉRAL	100

*Les frais de gestion sont exclus

Globalement sur 100 francs de sinistres payés,
- 47,4 concernent les dommages corporels
- 48,1 les dommages matériels
- 4,5 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 ▶

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 1 000	8,0	0,8	4,2	
1 000 - 2 000	17,3	5,4	4,6	0,1
2 000 - 3 000	16,7	9,0	4,4	0,2
3 000 - 5 000	22,4	17,8	7,1	0,5
5 000 - 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 6 000 F, et représente globalement près de 30 % 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 17 % des sommes versées.

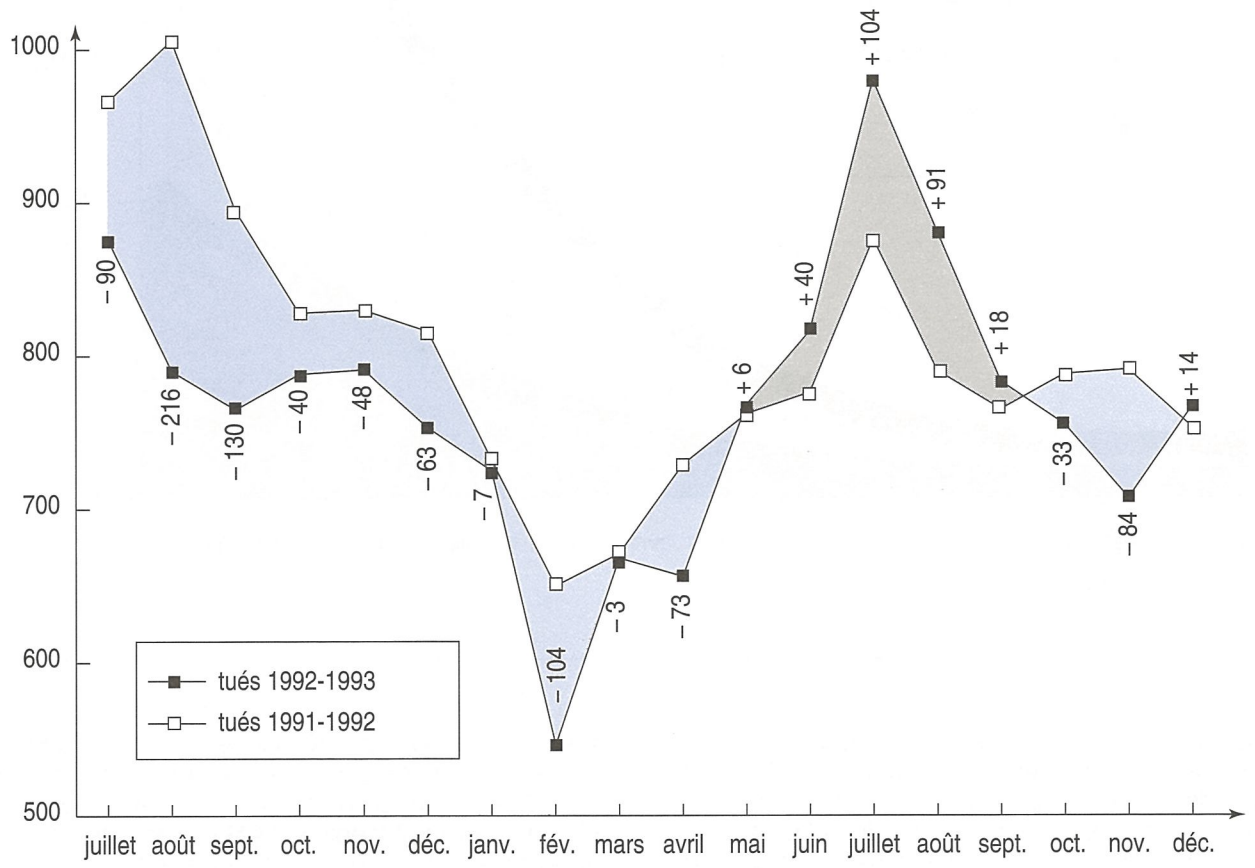
6
ÉVALUATIONS

L'ÉVALUATION DU PERMIS À POINTS

LE PERMIS À POINTS
18 MOIS APRÈS

1. Un bilan contrasté

Si le premier semestre d'application du permis à points a été extrêmement satisfaisant au plan des résultats acquis en sécurité routière, l'année 1993 a été assez décevante. On peut distinguer trois périodes :
– au cours des quatre premiers mois, des gains en nombre de vies épargnées ont été enregistrés mais d'une ampleur moindre que précédemment ; l'effet du permis à points existe toujours mais son impact diminue ;
– entre mai et septembre, on assiste par contre à une érosion des gains précédemment acquis avec une dégradation assez forte en juillet et en août. C'est au cours de cette période que le permis monte lentement en puissance en termes de points retirés et de conducteurs sanctionnés, mais sa crédibilité auprès de l'opinion publique reste toujours à prouver ;
– d'octobre à décembre, période plus contrastée : en octobre et novembre, la reprise d'une évolution favorable est surtout due à des facteurs exogènes comme la situation météorologique qui a prévalu en automne ou encore au choc créé par l'accident de Mirambeau. Décembre est plus neutre, mais souffre de la comparaison avec le mois de décembre 1992.
Le rythme de retraits de points, s'il a notablement progressé, n'a pas encore atteint son rythme de croisière. L'audience de cette mesure reste donc toujours relativement confidentielle.



Évolution du nombre de tués depuis juillet 1992

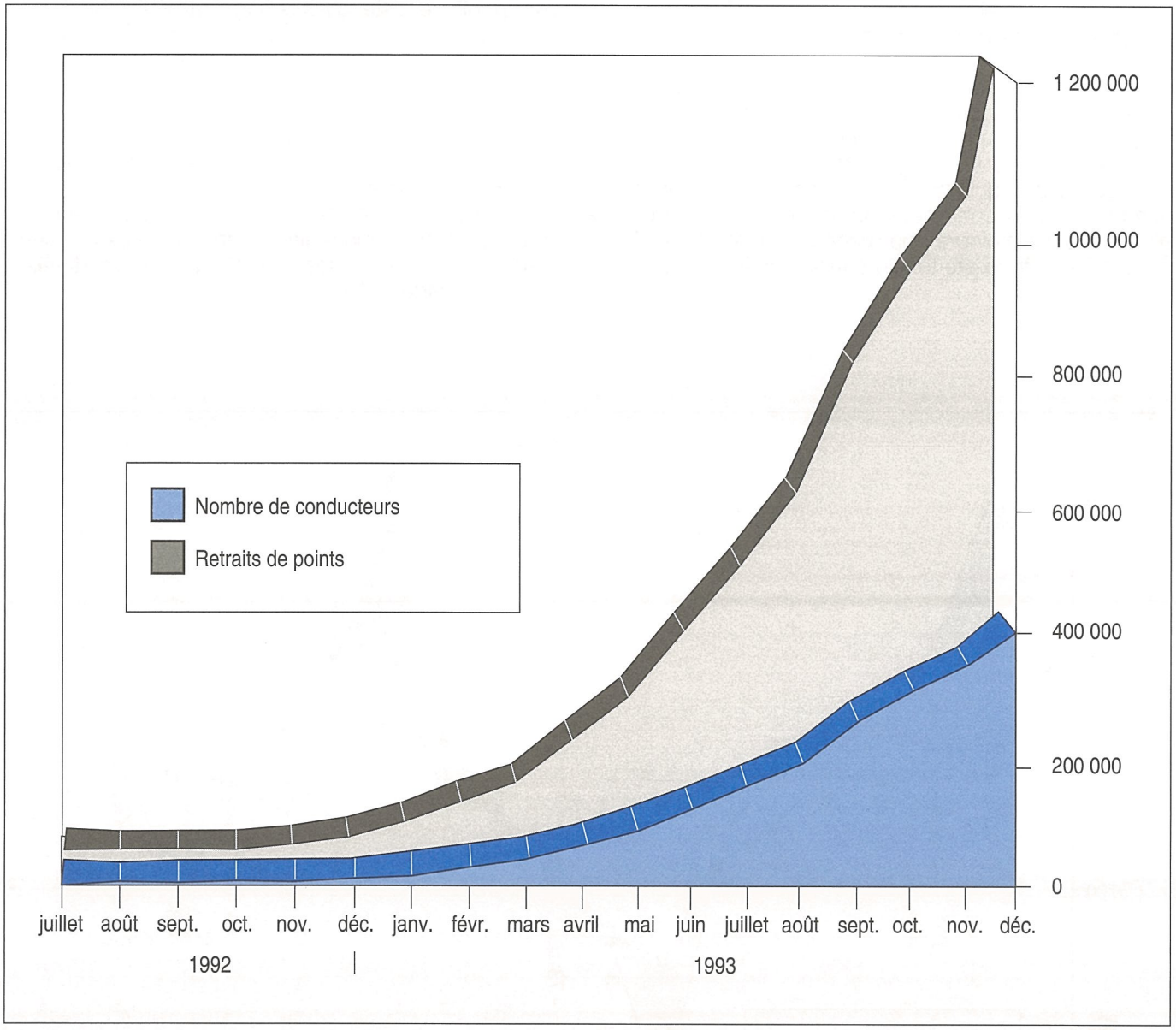
2. Relancer le dynamisme du dispositif

Parmi les mesures prises lors du CISR tenu le 17 décembre 1993, plusieurs devraient contribuer à améliorer le fonctionnement du permis à points. On peut citer l'accélération du traitement des infractions par la mise en place d'outils informatiques dans les greffes des tribunaux et la simplification des procédures.

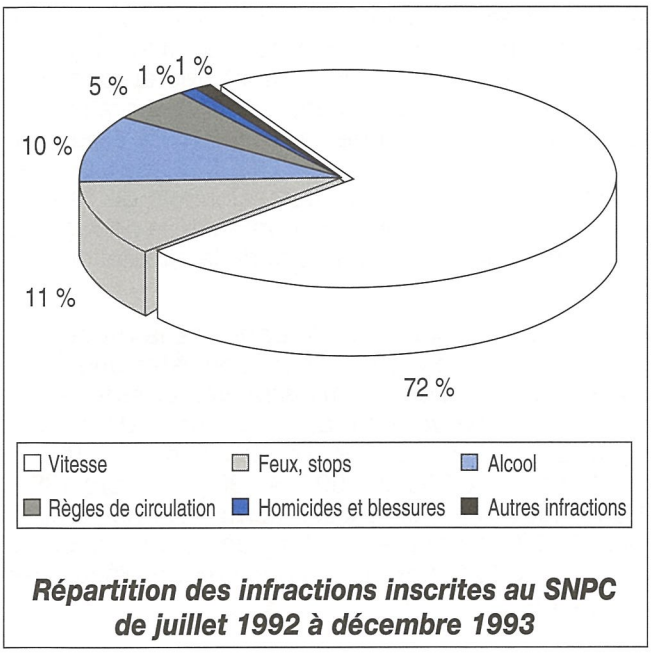
Ces mesures doivent être élaborées à la lumière de deux critères qui fonderont la crédibilité recherchée : rapidité de retrait de points et équité du traitement des infractions.

Au 31 décembre 1993, ce sont 402 937 conducteurs qui ont été sanctionnés et se sont vu retirer 1 196 276 points.

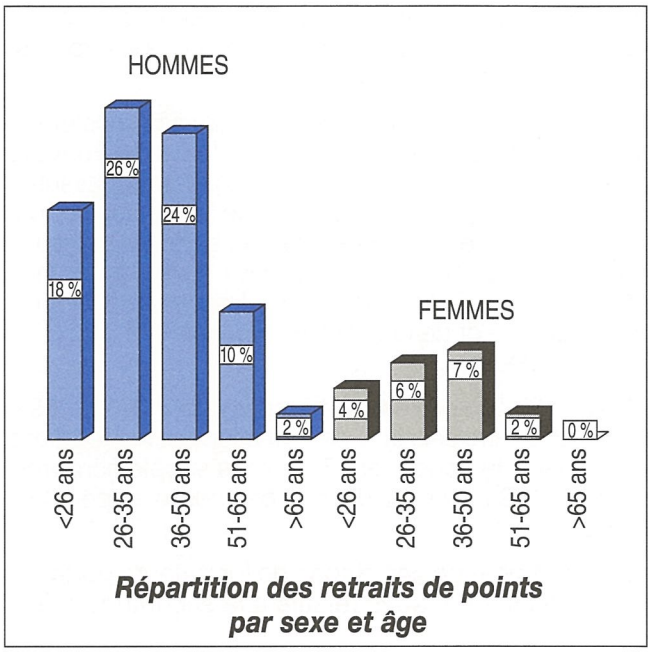
3. L'analyse des points retirés et des conducteurs sanctionnés



De juillet 1992 à décembre 1993, 72 % des infractions commises ayant donné lieu à des retraits de points sont des infractions aux règles de la vitesse (la moitié d'entre elles sont des excès de vitesse entre 20 et 30 km/h, et un cinquième sont des excès de vitesse de moins de 20 km/h ; 12 % concernent des excès de vitesse de plus de 40 km/h).
10 % sont des délits d'alcoolémie, 11 % des contraventions aux règles de priorité, feux et stops, et 5 % des contraventions aux règles de circulation (dépassements, sens interdits, manœuvres dangereuses, etc.).
14 % des retraits de points sont des retraits à 1 point, 36 % des retraits à 2 points, 14 % des retraits à 3 points, 24 % des retraits à 4 points, 11 % des retraits à 6 points, 1 % des retraits à 8 points ; les pourcentages des retraits à 5 et 7 points restent marginaux. 78 % des conducteurs qui ont subi un retrait de points sont des hommes, parmi lesquels les deux tiers ont entre 26 et 50 ans.



Répartition des infractions inscrites au SNPC de juillet 1992 à décembre 1993



Répartition des retraits de points par sexe et âge

LES CENTRES DE RECYCLAGE

1. L'organisation

Le permis à points a été restauré en France par la loi n° 89-489 du 10 juillet 1989.

L'article L 11-6 prévoit pour le titulaire la possibilité d'une reconstitution partielle de son nombre de points initial (dans la limite de 4 points) s'il se soumet à une formation spécifique de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route.

Dans ce cadre, l'administration a organisé la mise en place de centres départementaux (pour certains organisés en réseaux) servant de supports juridique et administratif à l'organisation des stages. Mis en place dès 1991, l'agrément des centres par les Préfets se fait selon une procédure précise : article 3 de l'arrêté du 25 juin 1992. 204 centres ont été agréés entre 1991 et 1992, 107 autres entre le 1er janvier 1993 et le 30 novembre 1993.

Cinq réseaux ont une représentation nationale : la Prévention Routière (92 centres). France Sécurité Routière (21 centres), l'Association Nationale pour la Promotion de l'Education Routière (36 centres), l'AFT - IFTIM (51 centres), PROMOTRANS (18 centres). Il existe d'autre part 93 autres centres locaux.

2. Les stages de sensibilisation

Le nombre de stages de récupération de points est encore faible. Les stagiaires concernés sont intégrés dans les stages de sensibilisation mis en place dans le cadre de l'alternative aux poursuites en 1991 et qui ont servi à tester le contenu pédagogique des stages de récupération de points.

Ces stages, d'une durée de deux jours, comportent quatre modules : un commun à tous, deux mis en œuvre selon la nature des infractions, un quatrième en fonction de l'origine des participants (module poids lourds développé en 1993).

Pour l'ensemble des infractionnistes :

– un module tronc commun permettant de sensibiliser les stagiaires aux problèmes de l'insécurité routière, des infractions, des accidents de la route et de leurs conséquences, et d'aborder la connaissance des phénomènes liés à la vision et aux réflexes. Ce module peut comporter une phase pratique d'observation et d'analyse de conduite en circulation ;

– et selon le cas de l'infraction, soit un module portant sur l'alcool, soit un module portant sur la vitesse. Leurs contenus respectifs ont pour objectif de permettre aux stagiaires de comprendre et d'expliciter les différents facteurs d'accidents qui sont liés à la consommation d'alcool ou à la vitesse excessive et de connaître les données générales des phénomènes en cause (dénoncer les idées fausses notamment) ;

– si les participants au stage sont des professionnels de la route (routiers, transports en commun) et s'ils ne représentent pas plus de 50 % de l'effectif du groupe, une spécificité supplémentaire est donnée aux modules précédents : vitesse avec "poids lourds", alcool avec "poids lourds". Le contenu de cette partie plus spécifique a pour objet de sensibiliser l'ensemble des sta-

giaires aux particularités de la conduite et de l'utilisation de la route par les véhicules des groupes "lourds" et "transports en commun".

Afin de donner une efficacité maximum à la sensibilisation du public concerné, il a été décidé par les Pouvoirs publics que l'animation de ces stages serait assurée conjointement par un enseignant de la conduite et par un psychologue. A cet effet, des sessions de formation de formateurs d'une durée de deux mois sont organisées par le ministère chargé des Transports (Direction de la sécurité et de la circulation routières) à l'attention des formateurs.

Plus de 120 équipes ont été formées entre 1991 et 1992. En 1993, quatre sessions de formation ont été réalisées permettant de constituer 57 équipes supplémentaires. Ainsi, fin 1993, ce sont 180 équipes qui sont opérationnelles.

Le programme de ces stages de formateurs porte sur les aspects théoriques relatifs à la sécurité routière, le comportement des conducteurs, l'accidentologie et les thèmes relatifs à la vitesse et à l'alcool (durée : un mois). Il comporte également des stages pratiques en situation d'animation ou d'observation sur le terrain. Le contenu de l'enseignement a été élaboré par les spécialistes de l'INRETS, des professeurs en médecine, des professionnels de l'enseignement de la conduite et le bureau de la pédagogie de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.

A titre expérimental, dans le cadre de la procédure consistant à proposer aux infractionnistes une alternative aux sanctions administratives et judiciaires, sur la base du volontariat, un nombre de stages important a été réalisé : 300 pour les années 1990 et 1991 et plus de 200 en 1992. Au 30 novembre 1993, 1 906 stages ont été réalisés permettant de sensibiliser 26 771 stagiaires au titre de l'alternative aux poursuites, 226 stagiaires soucieux de "récupérer des points".

LE MODÈLE STATISTIQUE DE DÉSAISONNALISATION

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière utilise un modèle mathématique développé par le SETRA et l'OEST pour analyser l'évolution de l'insécurité routière à partir des séries chronologiques journalières des nombres d'accidents corporels et de victimes. Ce modèle permet de séparer les tendances et les effets saisonniers et d'affiner les études d'évaluation de l'impact réel des grandes mesures de lutte contre l'insécurité routière.

Les corrections

Pour comparer les niveaux de sécurité d'un mois à l'autre, il faut les rendre comparables en effectuant des corrections statistiques sur les séries : les valeurs mensuelles des indicateurs classiques de sécurité (par exemple nombre d'accidents corporels ou nombre de tués et de blessés sur l'ensemble du réseau routier) sont corrigées des variations saisonnières (CVS). La correction s'effectue en deux étapes :

a) correction journalière : l'opération consiste à prendre en compte d'une part les effets régionaux et nationaux des conditions météorologiques, et d'autre part les effets induits par la structure du calendrier : l' "hebdomadairité" permet de distinguer les différents jours de la semaine (ainsi, par exemple, les mois comportant quatre dimanches seront rendus comparables au mois comportant cinq dimanches), et les "jours exceptionnels" (vacances scolaires, jours de grands départs, fêtes, ponts...) seront identifiés comme tels puis rendus comparables aux autres jours de l'année. Les données journalières sont ensuite agrégées par mois.

b) correction de l'effet du mois ou saisonnalité : c'est la correction classique qui permet de distinguer les caractéristiques spécifiques de chaque mois.

Les tendances

A partir des données CVS calculées, on peut déterminer par lissage statistique des tendances qui traduisent l'évolution durable de l'insécurité sur moyenne ou longue période. Le modèle utilise aujourd'hui deux types de tendance :

– une tendance par moyenne mobile résultant d'une méthode classique de lissage ; il s'agit de moyennes mobiles d'ordre 13, calculées par une moyenne comprenant le niveau de l'indicateur le mois considéré, et ses niveaux sur les douze mois qui l'entourent (jusqu'à six mois avant et jusqu'à six mois après). En début et en fin de période, la technique de lissage est plus sophistiquée ;

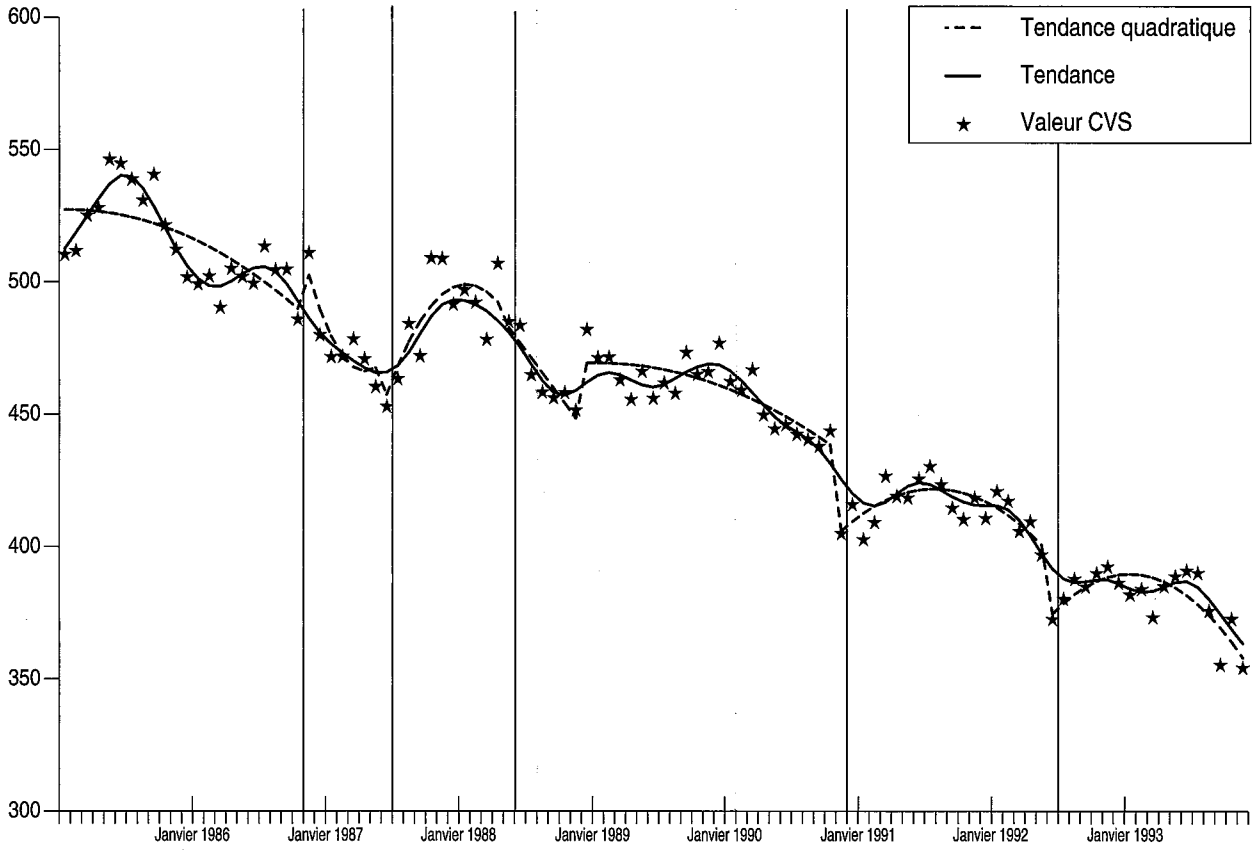
– une tendance obtenue par forme quadratique par morceaux, résultant d'une méthode de lissage encore expérimentale susceptible de prendre en compte les ruptures de niveaux occasionnés par les événements de sécurité routière, affichés sur les graphiques sous forme de barres verticales.

Commentaires

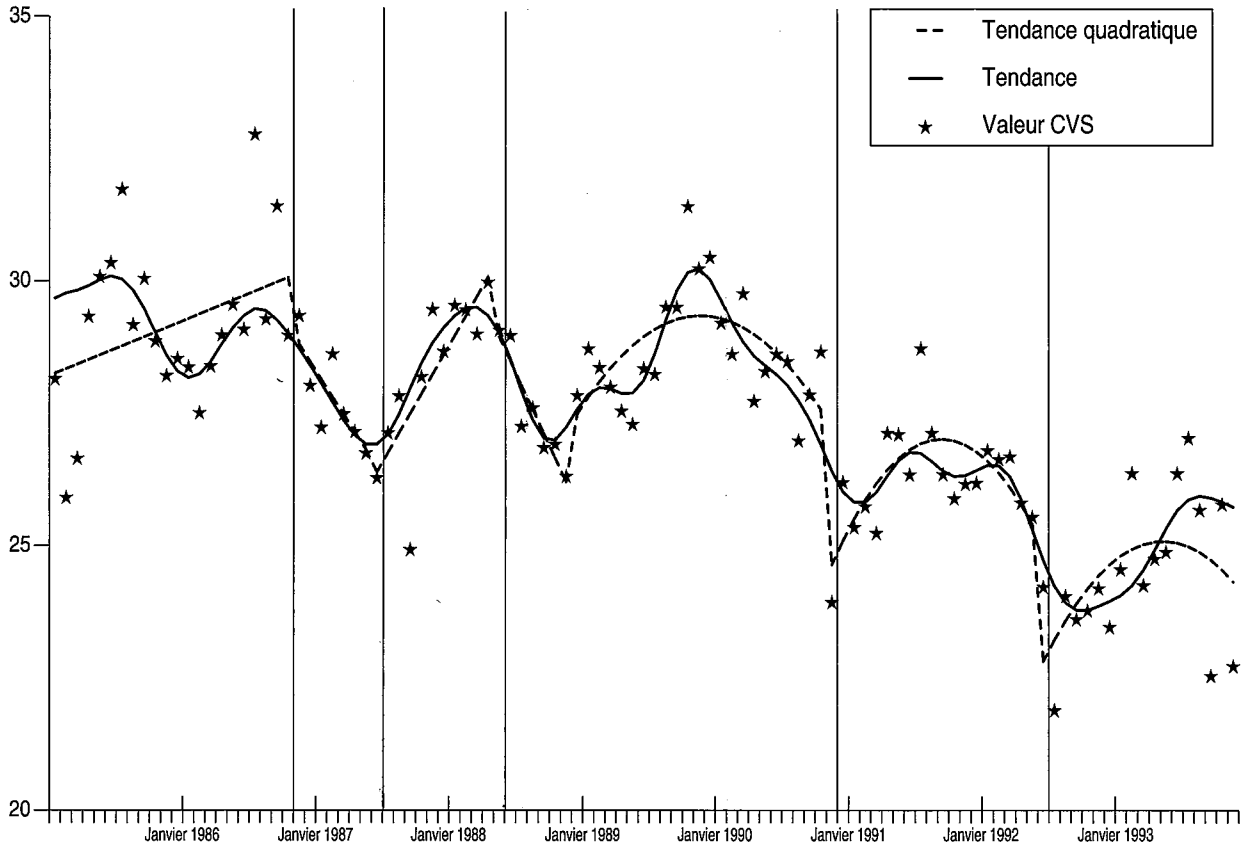
Sur les deux premières séries (nombre d'accidents et de tués sur l'ensemble du réseau), on constate que sur l'année 1993, la tendance par moyenne mobile est à la hausse pour le nombre de tués, alors qu'elle est relativement stable voire même à la baisse en fin d'année pour le nombre d'accidents corporels. En outre, juillet et août ont été deux mauvais mois.

Il est possible que les mois d'été reflètent davantage une modification du comportement des usagers.

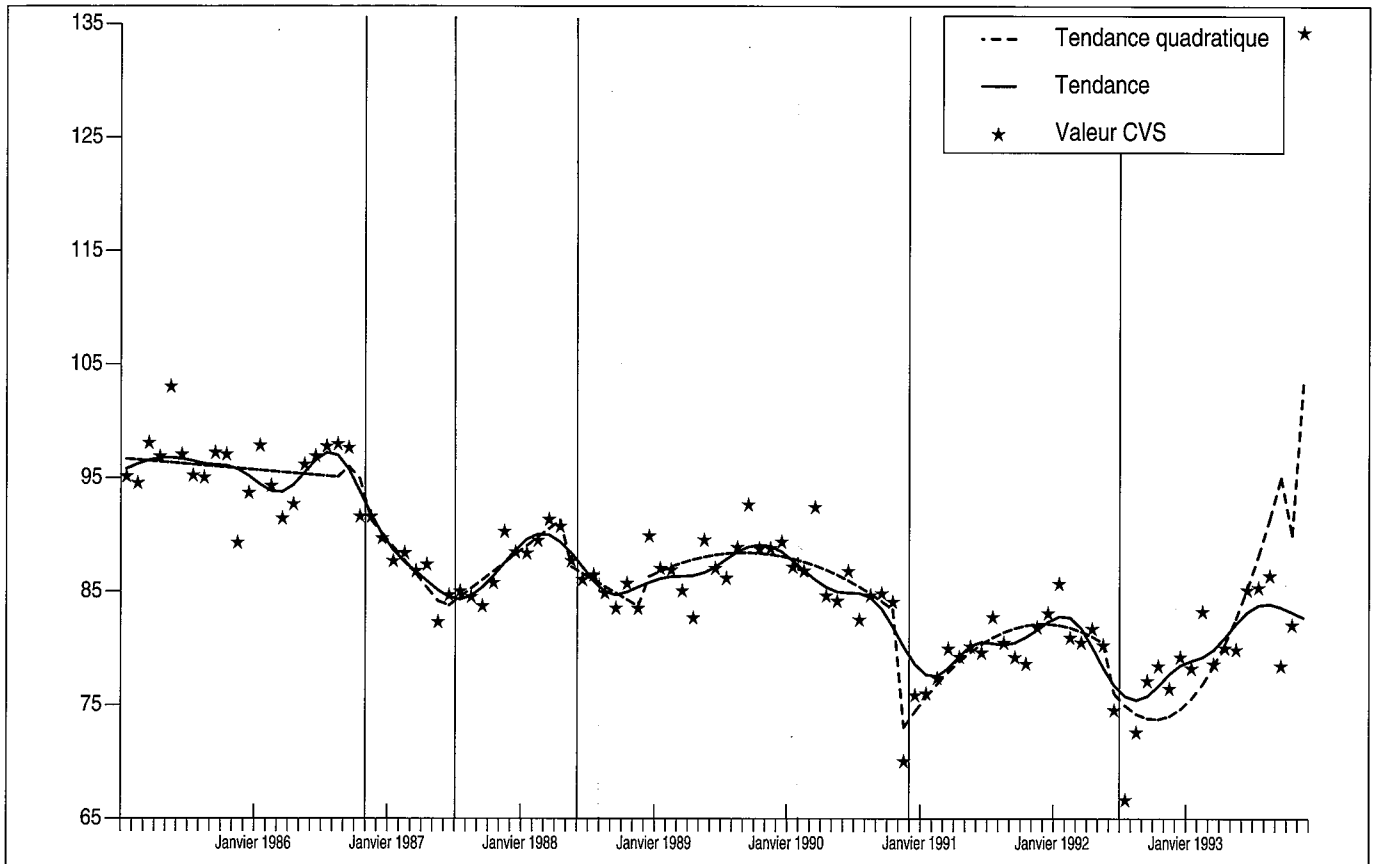
Enfin, une étude spécifique a montré que deux types d'accidents sont très sensibles aux mesures de sécurité routière : les accidents à un véhicule sans piéton sur l'ensemble du réseau, et les accidents mortels n'impliquant que des véhicules légers en rase campagne. Sur les deux derniers graphiques l'examen des données CVS et des tendances quadratiques montre une dégradation sensible de l'insécurité routière depuis juillet-août 1993.



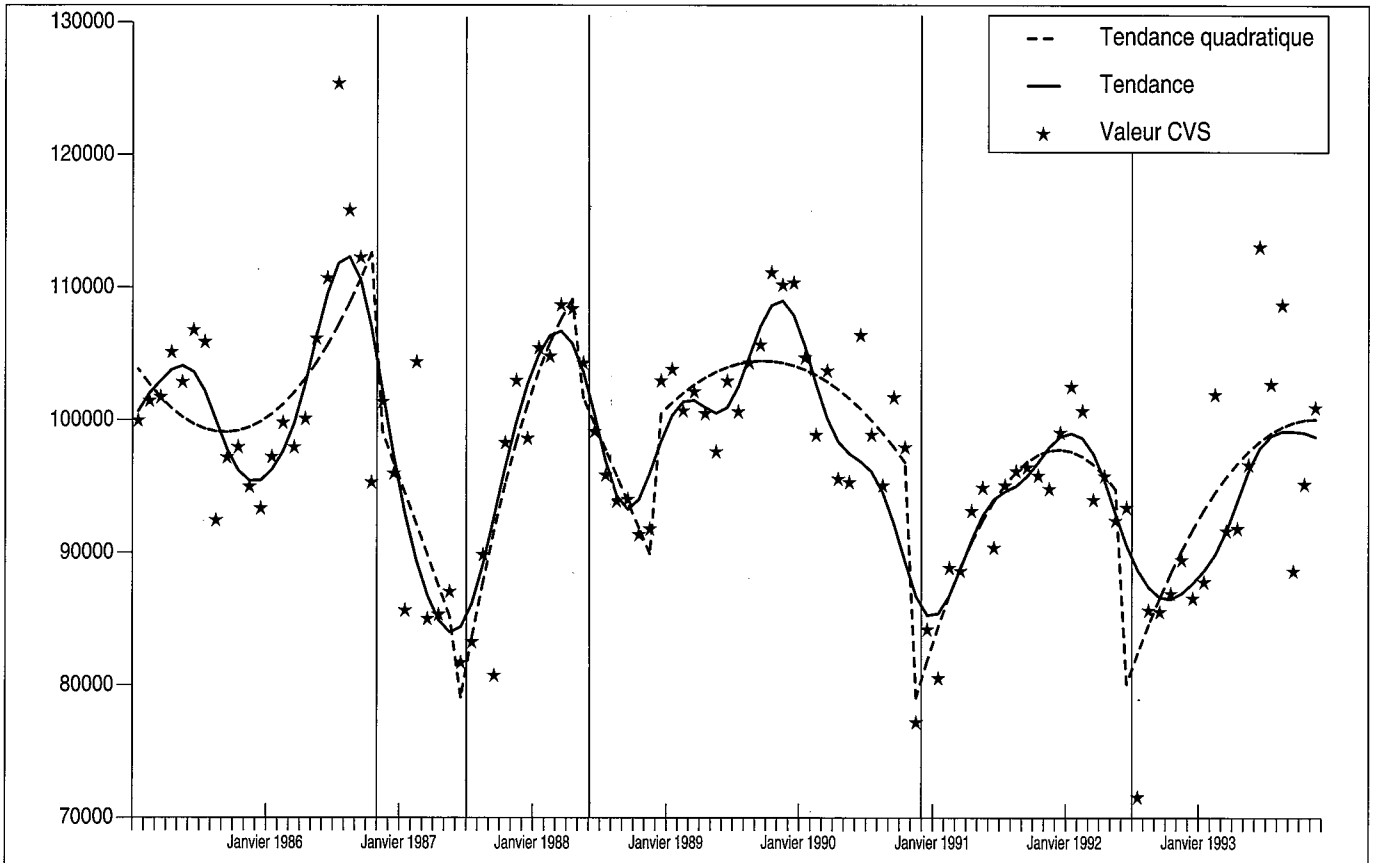
Graphique 1 – Ensemble du réseau (moyennes journalières)
Nombre d'accidents corporels : février 1985 - décembre 1993



Graphique 2 – Ensemble du réseau (moyennes journalières)
Nombre de tués : février 1985 - décembre 1993



Graphique 3 – Ensemble du réseau (moyennes journalières)
Accidents à un véhicule sans piéton : février 1985 - décembre 1993



Graphique 4 – Rase campagne (moyennes journalières)
Accidents mortels entre VL : février 1985 - décembre 1993

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

En juillet 1992, M. Michel LE NET, directeur de recherche à l'Ecole nationale des ponts et chaussées, a remis au Commissariat général du plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports un rapport de recherche sur le "Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière". Ce rapport décrit les composantes du prix de la vie humaine, expose les différentes méthodes d'évaluation de ce prix, compare les caractéristiques propres à chaque méthode de calcul et applique, en la formalisant, la "méthode du capital humain compensé" aux statistiques de 1990. Ce rapport, commandé par le Commissariat général du plan, aboutit donc à une actualisation, parmi d'autres, de la méthode de calcul économique du coût global de l'insécurité routière pour la collectivité. Nous présentons ici avec l'accord de l'auteur et du CGP les principaux résultats issus de ce travail, à savoir la ventilation des coûts de l'insécurité à partir d'une classification des composantes du prix de la vie humaine selon leur nature économique.

Hubert DUVAL, chargé de recherche à l'INRETS, propose une autre approche, la "méthode de la valeur collective des années de vie sauvegardées" qui permet d'évaluer de façon cohérente dix effets de la sauvegarde d'une vie. Cette méthode – fondée sur les budgets-temps annuels affectés aux différentes classes d'activités humaines – estime de façon générale chaque effet par une somme pondérée de produits : des budgets-temps annuels multipliés par des valeurs collectives horaires appropriées. La cohérence de cette méthode est assurée par un modèle de représentation de l'homme qui appartient à une classe de modèles du capital humain définie par G. BECKER. En choisissant les valeurs des paramètres les plus conformes aux perspectives socio-économiques françaises, l'INRETS a proposé de réactualiser la valeur collective de la sauvegarde d'une vie à 4,0 millions de francs 1993 ; cette méthode ne permet pas encore de calculer un coût global de l'insécurité routière pour la collectivité.

COMPOSANTES DU PRIX DE LA VIE HUMAINE LIÉES AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE

1. Les coûts marchands directs

• **Les coûts médicaux et sociaux** (coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile).

• **Les coûts matériels** (dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...).

• **Les frais généraux** (frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coûts des services d'assurance, frais d'administration divers).

2. Les coûts marchands indirects

• **Perte de production future** des tués, des blessés – perte de production temporaire –, des personnes emprisonnées – éventuellement – suite à l'accident, des personnes bloquées par l'accident, des personnes visitant les accidentés, des membres du ménage du(des) blessé(s).

• **Perte de production potentielle** (de la descendance potentielle de l'accidenté, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités).

3. Les coûts non marchands

• **Cas du tué** (préjudice moral, pretium mortis, transfert du pretium doloris du mort aux héritiers).

• **Cas du blessé** (pretium doloris, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet).

COÛTS GLOBAUX SELON LEUR NATURE EN 1990

Nature du coût	Elément de coût	Tué	Blessé grave	Blessé léger	Blessé "moyen"
Coûts marchands directs	Coûts médicaux et sociaux	12 100 F	28 200 F	10 400 F	17 700 F
	Coûts matériels	55 600 F	55 600 F	55 600 F	55 600 F
	Frais généraux	155 400 F	16 200 F	3 500 F	8 700 F
Coûts marchands indirects (perte de production) (*)		2 884 700 F	225 000 F	0	92 700 F
Total des coûts marchands		3 107 800 F	325 000 F	69 500 F	174 700 F
Coûts non marchands		150 600 F	13 700 F	2 900 F	7 400 F
Total		**3 258 400 F**	**338 700 F**	**72 400 F**	**182 100 F**

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

En actualisant les chiffres pour 1993, on obtient les valeurs suivantes :

1993		Tué	Blessé grave	Blessé léger	Blessé "moyen"
Total		**3 550 000 F**	**370 000 F**	**79 000 F**	**200 000 F**

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1993

1. Estimation du coût des accidents corporels en 1993

Nombre de tués à 30 jours : 9 568 ; coût des tués : 34 milliards de francs.
Nombre de blessés graves : 43 019 , coût des blessés graves : 15,9 milliards de francs.
Nombre de blessés légers : 145 485 ; coût des blessés légers : 11,5 milliards de francs.
Soit un coût de **61,4 milliards de francs 1993.**

2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels (coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance)

60 milliards de francs 1993.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ESTIMÉ À 121,4 MILLIARDS DE FRANCS EN 1993

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

1. Le réseau routier

Au 1er janvier 1993, la longueur totale du réseau routier était estimé à 831 000 km :

RÉSEAU	LONGUEUR
Autoroutes concédées	5 800 km
Autoroutes non concédées	1 600 km
Routes nationales	28 600 km
dont routes à chaussées séparées	2 600 km
Routes départementales	355 000 km
Routes communales	380 000 km
Réseau urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants)	60 000 km
Total	**831 000 km**

Source : SETRA, Direction des routes

2. La circulation

En 1992, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 462 milliards de km :

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PARCOURS (en milliards de km)
Voitures de tourisme immatriculées en France	334 (72,3 %)
Utilitaires légers	73 (15,8 %)
Poids lourds de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France	23,7 (5,1 %)
Motocyclettes, divers	7,8 (1,7 %)
Voitures de tourisme immatriculées à l'étranger	20 (4,3 %)
Poids lourds de plus de 3,5 tonnes immatriculés à l'étranger	3,5 (0,8 %)
Total	**462 (100 %)**

Source : OEST

CATÉGORIE DE ROUTE	PARCOURS (en milliards de km)
Autoroutes concédées	47 (10,2 %)
Autoroutes non concédées	27 (5,8 %)
Routes nationales	79 (17,1 %)
Routes départementales et communales	183 (39,6 %)
Agglomérations de plus de 5 000 habitants	126 (27,3 %)
Total	**462 (100 %)**

Source : OEST

14 % du parcours sur routes nationales est effectué par les poids-lourds. Ce taux atteint respectivement 20 % et 15 % pour les autoroutes concédées et les autoroutes non concédées.

La circulation sur le Réseau National, mesurée par les parcours en 100 millions de kilomètres parcourus a évolué de la façon suivante :

ANNÉES	INDICE (base 100 en 1980)	ANNÉES	INDICE (base 100 en 1980)
1980	100	**1987**	123
1981	103	**1988**	131
1982	105	**1989**	138
1983	106	**1990**	143
1984	107	**1991**	148
1985	110	**1992**	150
1986	117	**1993**	155

En 14 ans, la circulation sur le seul Réseau National a augmenté de 55 %.

3. La mobilité

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 1991 (source : INRETS) :

- le kilométrage moyen annuel était de 13 200 km (14 140 km pour les hommes et 11 690 km pour les femmes, 15 530 km pour les 25-29 ans et 7 620 km pour les plus de 70 ans) ;
- les trajets automobiles s'effectuent pour un tiers dans les zones urbaines, à 18 % sur autoroutes, et pour moitié sur routes ;
- les gros rouleurs (20 % des conducteurs) effectuent 43 % des trajets automobiles ;
- 45 % des véhicules sont conduits par plusieurs conducteurs.

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante :

PROFESSIONS ET CATÉGORIES SOCIALES (PCS)	KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN
Agriculteurs, exploitants	11 300
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	17 800
Cadres supérieurs et professions intellectuelles supérieures	16 760
Professions intermédiaires	15 510
Employés	13 030
Ouvriers	13 810
Retraités	9 900
Personnes sans activité professionnelle	11 510

7
LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1893
Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

1899
Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :
– limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération,
– instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise,
– instituant, par son article 11, le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917
Création des premières auto-écoles.

1921
Décret du 27 mai instaurant le code de la route.

1922
L'appellation permis de conduire remplace officiellement celle du certificat de capacité.

1936
Adoption, à la demande des militaires, des phares jaunes pour la circulation nocturne en France.

1945
Mise en service entre Paris, tunnel de Saint-Cloud, et Orgeval, du premier tronçon d'autoroute long de 20 kilomètres environ, dénommé autoroute de l'Ouest.

1954
• Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
• Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1956
Le 20 juin, le ministre des Finances, Paul RAMADIER, instaure la vignette automobile.

1957
Mise en place du premier SMUR (Service Médical d'Urgence) à Salon-de-Provence.

1958
Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

1959
Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961
Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965
Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969
Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970
Loi du 9 juillet, applicable le 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 tous les usagers de cyclomoteurs.

1978
Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979
• Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 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 par les usagers de cyclomoteurs.

1982
• Le comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
– RÉAGIR : Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y remédier,
– OBJECTIF – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an, le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
• Décret du 29 décembre limitant, à compter du 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 2 x 2 voies,
– 110 km/h sur les autoroutes.

1983
• Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 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 antiblocage des roues,
– 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
• Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.
• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré, le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984
Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :
– de réception, à compter du 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 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987
• Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.
• 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR : Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

1988
Application généralisée de l'AAC à tous les départements.

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 : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.
Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
• 1er juillet : mise en application du permis à points.
• 1er décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
• Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

8
BIBLIOGRAPHIE

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

INFRACTIONS ET ACCIDENTS

Une analyse des infractions relevées à l'encontre des impliqués dans les accidents corporels a été menée à partir du fichier des procès-verbaux au 1/50e de l'INRETS, pour l'année 1991. Il apparaît ainsi que :

– sur 100 conducteurs accidentés, 25 font l'objet d'au moins une infraction relevée par les forces de l'ordre. En rapportant le nombre d'infractions aux accidents, on obtient 6 infractions relevées pour 10 accidents ;

– la répartition des infractions par catégorie place en tête celles concernant la vitesse (22 %) et l'alcool (21 %). Viennent ensuite les infractions "papiers" (17 %) qui correspondent en majorité à la non-présentation des papiers mais aussi au défaut d'assurance ou de permis, et les infractions de priorité (16 %). Les infractions aux règles de circulation, dépassement, croisement, stationnement sont moins fréquentes (10 %) ; ainsi que celles aux règles concernant les véhicules (7 %) ;

– le profil type de l'accidenté infractionniste est un homme jeune, ouvrier, sans profession ou chômeur, impliqué dans un accident à véhicule seul, suite à une perte de contrôle la nuit, le week-end, sur route départementale, au cours d'un trajet de loisir, dans un véhicule ancien.

Ces informations tirées des procès-verbaux présentent toutefois des limites :

– la notion d'infraction relevée est insuffisante. Il faut élargir l'étude aux infractions présumées. Ce travail est prévu pour les accidents de l'année 1992 ;

– les infractions liées à la vitesse correspondent pour l'essentiel à l'infraction : "Vitesse excessive en raison des circonstances, défaut de maîtrise". Cela est dû à l'impossibilité technique de vérifier la vitesse réelle des conducteurs avant l'accident, sauf pour les poids lourds à partir du disque. L'analyse des véhicules de plus de 10 t montre que le non-respect de la vitesse imposée représente 8 % de leurs infractions, et cela concerne près de 12 % des véhicules accidentés dans cette catégorie ;

– il peut y avoir un biais dans le relevé des infractions à partir des procès-verbaux d'accidents. Ainsi, on relève peu d'infractions (5 %) à l'encontre des conducteurs de véhicules légers tués. Ceci peut provenir de l'impossibilité de poursuivre pénalement le conducteur décédé ;

– les critères d'exposition, notamment la mobilité par type de réseau ou selon le moment de la journée, influent fortement sur la relation "infraction-accident". Les analyses présentées ici ne sont qu'un éclairage partiel qu'il conviendra d'élargir en tenant compte d'un plus grand nombre d'éléments en interaction, tels que l'exposition au risque et les comportements.

Contacts INRETS - DERA :
Hélène FONTAINE et Yves GOURLET

ÉVALUATION DE L'ACTION RÉGLEMENTAIRE

Etude des infractions routières constatées sur le réseau routier contrôlé par la Gendarmerie nationale

L'étude des infractions routières détectées par les forces de l'ordre fait partie d'une recherche plus globale consistant à analyser à partir d'un ensemble de critères descriptifs du déplacement et du contrôle automobiles, les relations entre les catégories du risque, de "l'infractionnisme" et de sa répression jusqu'ici étudiées de façon séparée. Cette étude est destinée à connaître la composition et la structure de l'infractionnisme détecté par les forces de police en fonction des principaux caractères descriptifs du risque routier (jour, heure, réseau routier, sexe, âge, csp...). Elle comporte deux vagues d'enquêtes, la première sur les infractions constatées hors accident par la Gendarmerie, la seconde sur celles détectées par la Police.

L'enquête Gendarmerie a été réalisée dans le Pas-de-Calais à partir d'un échantillon représentatif de seize brigades territoriales et une brigade mobile. Elle s'est déroulée du 13 novembre au 18 décembre 1991 et du 2 au 31 mars 1992 et distingue une gamme détaillée de *28 infractions constatées hors accident* : le délit d'alcoolémie est défini par le taux légal dans l'air expiré (0,40 mg/l), la contravention de vitesse est détaillée selon les catégories de limitations générales de la vitesse prévues par le code de la route. Les infractions sont décrites par un ensemble de variables spatio-temporelles et socio-démographiques figurant sur les procès-verbaux et les timbres amendes étudiés.

L'amende forfaitaire (timbre amende) est la procédure de verbalisation la plus fréquente (timbre amende ≃ 3/5 ; procès verbal ≃ 2/5) et pour la quasi totalité des procédures, la structure est mono-infractionniste (1 conducteur = 1 infraction). Globalement, le non-respect de la vitesse autorisée et du port obligatoire de la ceinture représentent la majeure part de "l'infractionnisme" détecté (30 % et 24 % respectivement de l'ensemble des infractions verbalisées) tandis que le dépistage de l'alcoolémie illégale atteint 3,7 %. Plus de quatre infractions sur cinq sont détectées en agglomération dont 30 % dans les petites agglomérations de moins de 2 000 habitants (vitesse, notamment) ; trois-quarts des conducteurs en infraction sont des hommes circulant en véhicule de tourisme. La fréquence relative de chaque catégorie de conducteur (âge, sexe, csp...) est variable selon le type, le groupe ou la configuration spatio-temporelle des infractions détectées.

L'analyse factorielle des données d'enquête fait ressortir une première partition de la population infractionniste liée à la catégorie de véhicule : les jeunes et pré-actifs (< 25 ans) sont surtout caractérisés par les infractions spécifiques à la conduite d'un 2 roues (casque, port de passager âgé de moins de 14 ans, éclairage...) ; de même pour les chauffeurs de poids lourds et la réglementation du transport routier de marchandises (chronotachygraphe, visite technique, surcharge, matières dangereuses...). La classification hiérarchique en 10 catégories de l'infractionnisme des automobilistes (80 % de l'échantillon) sur le réseau routier contrôlé par la Gendarmerie distingue plusieurs groupes infractionnistes convergeant avec les formations d'infractionnisme que l'on retrouve sur route ou dans le risque, en particulier : les alcoolémies illégales (le soir, en week-end ; chez les ouvriers et les commerçants ou artisans) et les dépassements de vitesse autorisée (plus forts dépassements de la vitesse autorisée, ≥ 40 km/h, chez les cadres de 30 à 50 ans). On remarque aussi que les dépassements de vitesse autorisée les moins forts (< 30 km/h) sont le fait des retraités et des VRP, tandis que les chômeurs sont surtout caractérisés par les infractions aux règles administratives assorties de coût financier (assurance, permis, carte grise et aussi pneu).

Outre le signe d'une cohérence globale entre la structure du contrôle Gendarmerie et celle de l'infractionnisme observé jusqu'ici dans les études soit sur le comportement soit sur le risque routier, cette convergence traduit un effet probable d'ajustement des stratégies de contrôle répressif aux principaux caractères tendanciels de l'infractionnisme routier.

Contact INRETS - DERA : M.- Ch. JAYET

IMPLICATIONS SÉCURITAIRES DES ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS

Risque d'accident lié à l'utilisation de radiotéléphone en voiture

L'effet de la communication téléphonique sur la conduite et implicitement sur la sécurité routière n'était pas très évident jusqu'à présent et les études expérimentales réalisées sur le sujet (relativement contradictoires) n'ont pas eu un très grand écho. Mais la croissance rapide de ce type d'équipement prévue pour les années à venir attire à nouveau l'attention, et le risque d'accident dû aux implications de cette tâche sur le conducteur commence à être pris en compte.

Pour mieux centrer le risque réel, nous avons fait le point sur la situation, par l'intermédiaire d'une analyse des variables les plus significatives. Les principales directions de cette recherche sont les suivantes :

– analyse prospective du nouveau contexte socio-technologique, face à l'augmentation considérable du nombre d'appareils dans les véhicules (quatre millions en France d'ici l'an 2000) ;

– analyse des quelques études expérimentales représentatives quant aux implications psychologiques et comportementales de cette tâche sur la conduite ;

– présentation des actions des pouvoirs publics étrangers face à ce risque potentiel et état de la réglementation dans quelques pays ;

– synthèse des quelques certitudes issues de l'analyse sur l'état des connaissances, conclusions sur l'estimation du risque et propositions de mesures d'ordre éducatif, ergonomique et réglementaire ;

Contact INRETS - DERA : Stefan PETICA

ACTUALISATION DE LA VALEUR DE LA SAUVEGARDE D'UNE VIE

Actuellement, il n'existe aucune méthode de monétarisation qui permette d'évaluer globalement la valeur collective de la sauvegarde d'une vie humaine. Aussi faut-il combiner plusieurs de ces méthodes pour valoriser les différents effets de la sauvegarde d'une vie. Les méthodes de monétarisation se regroupent en trois familles. La famille des méthodes du capital humain est l'une d'entre elles. Elle se compose de trois classes de méthodes : les méthodes des pertes nettes de production, celles des pertes brutes de production et celles de la valeur des années de vie sauvegardées. Chacune de ces classes de méthodes résulte d'enrichissements significatifs des approches antérieures. Chacune de ces classes de méthodes reste néanmoins peu homogène : la diversité des principales hypothèses des méthodes de monétarisation d'une même classe fait que chaque méthode apparaît unique dans son genre.

En 1993, l'INRETS a utilisé une méthode du type valeurs des années de vie sauvegardées – différente de celle utilisée en 1980 par l'ONSER – pour réévaluer les principaux effets de la sauvegarde d'une vie[1].

L'INRETS a aussi réalisé une version Macintosh interfacée du logiciel Vital, qui permet de calculer aisément, à partir d'une combinaison d'hypothèses à choisir, une estimation par défaut de la valeur collective de la sauvegarde d'une vie.

A la demande de l'administration, le choix des hypothèses est issu d'une concertation avec l'Observatoire économique et statistique des transports. Dans l'étude réalisée par l'ONSER, ce choix avait été fait par les commanditaires de l'étude.

Des hypothèses différentes :

– taux d'actualisation : 8 % au lieu de 10 %,

– taux de croissance : 2,5 % au lieu de 2 %,

– pénibilité du travail : 0 % au lieu de 33 % [2],

– chômage endémique : oui [3] au lieu de non,

l'inflation, ainsi que les changements structurels – espérance de vie, évolution des catégories socio-professionnelles – expliquent l'augmentation du niveau de l'estimation produite en 1980. En effet, en 1980, la valeur tutélaire était 1 million de francs 1980 (actualisée ensuite à 1,6 million de francs 1985) et, en 1993, la valeur collective de la sauvegarde d'une vie est évaluée à 4 millions de francs 1993.

Cette estimation situe la France au 7e rang des pays d'Europe de l'Ouest en utilisant la parité du pouvoir d'achat comme taux de conversion. Les valeurs extrêmes correspondent à la Suisse (12,3 millions de francs 1993) et aux Pays-Bas (0,8 million de francs 1993).

En 1993, les tués de la route représentent une perte de 36,2 milliards de francs 1993.

---

1. Duval H. , Filou C. , Jaecky P. : La valeur collective de la sauvegarde d'une vie. *Rapport final INRETS, juillet 1993.*

2. 33 % du revenu d'activité professionnelle (net des charges sociales et de la consommation de capital fixe).

3. Oui, pendant 15 ans dans les catégories socio-professionnelles insuffisamment qualifiées.

Contact INRETS-DERA : Hubert DUVAL

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

– le Ministère de la Justice :

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

– le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire :

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

Direction centrale de la sécurité publique – Bureau circulation.

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

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

– le Ministère de la Défense :

Direction générale de la Gendarmerie nationale – Bureau circulation routière.

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

Service d'études techniques des routes et autoroutes.
Direction de la sécurité et de la circulation routières.
Observatoire économique et statistiques des transports.

– l'Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages

– le Comité Professionnel du Pétrole.

– le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.

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

ISSN : 1240 - 6074

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