sécurité routière

Bilan annuel

Statistiques et Commentaires

Année 1998

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

– Philippe GROLEAU, *secrétaire général de l'Observatoire*
– Maryse LAGACHE, *adjoint du secrétaire général et chargée d'études à l'Observatoire*
– Serge BOYER, *chargé d'études à l'Observatoire*
– Colette DECAMME, *assistante à l'Observatoire*
– Claude FILOU, *chargé de recherches à l'INRETS*
– Marie-Andrée ROUGÈS, *chargée d'études à l'Observatoire*
– Gilbert SALLE, *chef de la section statistique de la DLPAJ au ministère de l'Intérieur*
– Chef d'escadron THIMOTHEE, *bureau de la police administrative et de la circulation routière à la direction générale de la Gendarmerie nationale*
– Odile TIMBART, *responsable du bureau des études et de la diffusion à la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice*
– Patrick LE BRETON, *conseiller technique en statistiques au SETRA*

COMITÉ DE LECTURE

– Les membres du comité de rédaction
– Hélène FONTAINE, *directeur des programmes à l'INRETS*
– Patrick CHÉRON, *responsable de la météorologie routière à la DSCR/CRICR de Lyon*
– Ruth BERGEL, *chargée de mission à l'INRETS*
– Jacques ALEXIS, *chargé d'études au SETRA*
– Bertrand CHRISTIAN, *chargé d'études au CERTU*

SOMMAIRE

LIMINAIRE

Quelques définitions françaises ..... p. 5

1) Les principaux résultats

Synthèse des résultats de l'année 1998 ..... p. 9
Principales actions menées en 1998 ..... p. 11
Tendances générales ..... p. 23
Bilan 1998 et bilan des vingt précédentes années ..... p. 24
Bilan 1998/1997 – Global ..... p. 29
Bilan 1998/1997 – Par service de surveillance ..... p. 31
Parc en circulation ..... p. 32
Permis de conduire délivrés ..... p. 33
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants ..... p. 34

2) Les usagers

L'opinion publique face à quelques questions de sécurité routière ..... p. 37

Comportement

Mesure des vitesses ..... p. 40
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ..... p. 42
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme ..... p. 47
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds ..... p. 48
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes ..... p. 54
Taux de port de la ceinture de sécurité ..... p. 55

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1987 et 1997 ..... p. 57
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture ..... p. 60

Sanctions

Conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1997 ..... p. 62

3) L'analyse des accidents corporels

Analyse générale 1998/1997

Victimes par catégories d'usagers ..... p. 73
Évolution de l'accidentologie des motocyclistes en 1998 ..... p. 75
Victimes par classes d'âge ..... p. 77
Nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 1998 ..... p. 79
Accidents et victimes par catégories de réseaux ..... p. 80
Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 1998 ..... p. 83
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne ..... p. 84

Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués en 1998
Selon le mois ..... p. 86
Selon le jour de la semaine ..... p. 87
Selon l'heure ..... p. 88
Selon l'éclairement – la présence ou non d'une intersection ..... p. 89
Selon le type d'accident ..... p. 90

Analyse relative des victimes en 1998
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population ..... p. 91
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population ..... p. 92
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 93
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 94

4) Les comparaisons
Départementales métropolitaines ..... p. 97
Départementales d'Outre-mer ..... p. 100
Régionales ..... p. 101
Internationales ..... p. 102
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1997 ..... p. 105

5) Ensemble des accidents matériels et corporels ..... p. 107

6) Évaluations
Le permis à points en 1998 ..... p. 115
Alcool et accidents ..... p. 118
Le modèle statistique de désaisonnalisation « Giboulée » ..... p. 119
Le coût de l'insécurité routière en 1998 ..... p. 123
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France ..... p. 125

7) Les grandes dates de la sécurité routière ..... p. 127

8) Bibliographie ..... p. 133

9) Bilan du 3e quadrimestre 1998
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ..... p. 139
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme ..... p. 140
Taux de port de la ceinture de sécurité ..... p. 141
Victimes par catégories d'usagers ..... p. 142
Accidents et victimes par classes d'âge ..... p. 143
Accidents et victimes par catégories de réseaux ..... p. 144
Accidents et victimes selon le milieu urbain, la rase campagne ..... p. 145
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture ..... p. 146

QUELQUES DÉFINITIONS

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :
– provoque au moins une victime,
– survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
– implique au moins un véhicule.
Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :
– les **indemnes :** impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
– les **victimes :** impliqués non indemnes.
Parmi les victimes, on distingue :
– les **tués :** victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident. Pour obtenir le nombre de tués à 30 jours, le coefficient multiplicateur est de 1,057 ;
– les **blessés :** victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :
– les **blessés graves :** blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation ;
– les **blessés légers :** blessés dont l'état nécessite entre zéro et six jours d'hospitalisation ou un soin médical.

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

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

Au moment où nous imprimons ce document, certaines données sont encore indisponibles pour 1998. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1999.

LES CHIFFRES CLÉS EN 1998

– 124 387 accidents corporels, dont 7 514 accidents mortels
– 8 437 tués à 6 jours
– 168 535 blessés, dont 33 977 graves
– circulation sur le seul Réseau National : + 4,3 %
– parc de véhicules immatriculés au 31/12/1997 : 31 470 000 « quatre roues »
1 037 000 motocyclettes
– taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,5
– taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,2
– taux de tués tous réseaux aux 100 millions de kilomètres parcourus
(1997 dernière année disponible) : 1,6

NOMBRE DE TUÉS A 30 JOURS EN 1998 : 8 918

LE FAIT MARQUANT EN 1998

– Instauration d'une contravention de la 5e classe pour sanctionner l'**excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.**

1
LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Le bilan de l'année 1998 présente une nette aggravation de l'insécurité routière par rapport à celui de 1997. En effet, après neuf années de baisse, plus ou moins forte, mais continue, du nombre des tués, celui-ci a augmenté de 5,6 %, alors que le nombre d'accidents corporels a continué à baisser, ce qui provoque une augmentation de la gravité.

Les principaux résultats de l'année 1998 s'établissent ainsi :
- **124 387** accidents corporels, soit 815 de moins qu'en 1997 **(– 0,7 %)**,
- **168 535** blessés, soit 1 043 de moins qu'en 1997 **(– 0,6 %)**, dont 33 977 blessés graves **(– 4,9 %)**,
- **8 437 tués**, soit 448 de plus qu'en 1997 **(+ 5,6 %)**.

La circulation a été sensiblement plus importante en 1998 que les années précédentes, augmentant de 4,3 % sur le réseau national, dont + 5,9 % sur les autoroutes. Cette hausse est à rapprocher de l'augmentation des parcs en circulation, estimée à 2,7 % pour les véhicules à quatre roues. Ces variations s'inscrivent dans un contexte de reprise économique marqué par une forte progression des immatriculations neuves, particulièrement pour les véhicules légers (+ 13,5 %), après le recul observé en 1997.

Les vitesses moyennes mesurées par sondage sur différents points du réseau national n'indiquent pas d'augmentation par rapport à 1998, sauf sur les autoroutes, où l'on enregistre également une augmentation des pourcentages de véhicules dépassant les vitesses limites.

Le nombres des tués a augmenté sur toutes les catégories de voies. Les nombres d'accidents et de blessés n'augmentent que sur les autoroutes. Sur ces dernières, alors que la hausse du nombre des tués se situe globalement dans la moyenne générale (+ 5,6 %), elle ne se répartit pas de façon homogène : + 14 % sur les autoroutes de liaison, – 11 % sur les autoroutes de dégagement.

L'augmentation du nombre de tués a été plus forte en rase campagne qu'en agglomération, et la nuit que le jour. Par ailleurs, les nombres d'accidents et de blessés ont augmenté hors agglomération, tandis qu'ils diminuaient en milieu urbain.

Entre 1997 et 1998, le nombre des tués n'a pas évolué de la même façon pour tous les usagers : alors qu'il diminuait pour les cyclistes (– 8,5 %), les cyclomotoristes (– 11,3 %) et les occupants de poids lourds (– 1,8 %), il a augmenté pour les piétons (+ 6,4 %), les motocyclistes (+ 8,4 %) et les automobilistes (+ 8,3 %).

A ce propos, il faut souligner la poursuite de la hausse du nombre des motocyclistes tués. Un peu moins forte que l'an dernier, où elle avait atteint + 12 %, elle est tout de même de + 8,4 %. Comme l'an passé, les conducteurs de motos de 125 cm³, s'ils restent à un taux de tués par rapport au parc en circulation très inférieur à celui des pilotes de grosses cylindrées (0,32 contre 1,13), ont connu, avec + 28,9 %, une hausse plus importante du nombre de tués que ces derniers (+ 7,4 %). Il est vrai que les parcs ont continué à progresser de manière importante pour ces deux types d'engins au cours de l'année 1998. Il est donc impératif de continuer à suivre de près l'évolution de cette catégorie d'usagers particulièrement touchée.

Par classes d'âge, l'évolution est moins contrastée : le nombre de tués a augmenté pour toutes, sauf pour les moins de 15 ans, qui ont connu une baisse de – 4 %.

Lorsque l'on considère l'évolution du nombre de tués de chaque mois comparé aux mêmes mois de 1997, on constate de fortes disparités. Seuls les mois de mars, de juin, d'août et de septembre ont enregistré une baisse. En revanche, l'augmentation a été particulièrement importante en janvier (+ 37 %) et en février (+ 15 %), en juillet (+ 16 %) ainsi qu'en décembre (+ 11 %), plus modérée au cours des autres mois.

Enfin, les statistiques fournies par les forces de l'ordre sur les contrôles d'alcoolémie indiquent que, pour les trois types de contrôle – contrôles préventifs, dépistages lors d'infractions ou lors d'accidents –, les pourcentages de taux d'alcoolémie supérieurs au taux légal autorisé ont été plus nombreux en 1998 qu'en 1997. Une telle augmentation est observée depuis le premier quadrimestre de 1997.

Compte tenu de la multiplicité des facteurs qui peuvent intervenir dans les accidents, il est difficile de déterminer les causes de ce renversement de tendance. Certaines d'entre elles apparaissent néanmoins assez clairement :

• Tout d'abord, l'augmentation de la circulation, de 4,3% par rapport à 1997, a été plus forte que les années précédentes, où elle ne dépassait guère 3 % (3,2 % en 1997).

• Ensuite, les conditions météorologiques particulières de janvier 1997 avaient considérablement ralenti la circulation. Il en était résulté un nombre d'accidents et de tués exceptionnellement bas. Par contrecoup, le mois de janvier 1998, avec des conditions climatiques habituelles, a ainsi enregistré 177 tués de plus.

• Enfin, il faut souligner la pointe du mois de juillet, où l'on a dénombré 118 tués de plus qu'en juillet 1997. Cette forte hausse peut certainement être liée à l'euphorie qui a accompagné le déroulement de la Coupe du monde de football et la victoire de l'équipe de France.

Mais ces points saillants n'expliquent pas à eux seuls l'augmentation constatée sur l'année, ni les fluctuations importantes d'un mois à l'autre. Les modèles de désaisonnalisation utilisés par le SETRA et l'INRETS indiquent que, même après correction des effets conjoncturels de l'année 1998, la tendance reste orientée à la hausse, et ce depuis le milieu de l'année 1997. Il faudra donc continuer à chercher ailleurs les autres causes de ce phénomène inquiétant.

PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1998

MISE EN ŒUVRE DES DÉCISIONS DU CISR DU 26 NOVEMBRE 1997

1 - Projet de loi

Le projet de loi concernant « diverses mesures relatives à la sécurité routière » porte sur les points suivants :

– Obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

– Dispositions relatives à l'accès à la profession et au fonctionnement des établissements d'enseignement de la conduite.

– Mise en jeu de la responsabilité pécuniaire des propriétaires de véhicules en cas d'infraction sans interception.

– Création d'un délit en cas de récidive dans un délai d'un an pour excès de vitesse de plus de 50 km/h au-delà de la limite réglementaire.

– Dépistage systématique de la drogue pour les conducteurs impliqués dans des accidents mortels.

Le projet a été examiné en première lecture par le Sénat le 7 avril 1998, par l'Assemblée nationale le 10 décembre 1998, en seconde lecture au Sénat le 10 février 1999 et à l'Assemblée nationale le 18 mars 1999.

2 - Textes réglementaires

– Création d'une contravention de la 5e classe pour les vitesses excédant de plus de 50 km/h la limite réglementaire.

Le décret a été publié au *Journal Officiel* le 26 mars 1998.

– Introduction dans le Code de la route des mesures spécifiques concernant la circulation des cycles.

Le décret du 16 septembre 1998 introduit une série de sept mesures aptes à faciliter la circulation des cyclistes et à améliorer leurs conditions de sécurité. Le Club des villes cyclables s'est engagé à suivre les réalisations et à en dresser le bilan.

– Immatriculation des cyclomoteurs.

Un amendement examiné en deuxième lecture de la loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière fixe la gratuité de la carte grise des cyclomotoristes. Les textes réglementaires seront pris dès promulgation de la loi.

3 - Mesures faisant l'objet d'accords entre partenaires

– Promouvoir l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles et établissements scolaires.

Un dossier concernant les « projets jeunes » (opération « Label Vie ») comportant une note explicative, une fiche de candidature, une affiche et des dépliants a été diffusé le 15 janvier 1999 dans les préfectures et les unités concernées du ministère de l'Éducation nationale, de la Recherche et de la Technologie (notamment dans les lycées), ainsi que du ministère de la Jeunesse et des Sports.

En ce qui concerne les outils pédagogiques : un CD- Rom « ASSR-BSR » destiné aux enseignants et aux élèves est diffusé.

– Encouragement des nouveaux conducteurs à suivre un rendez-vous d'évaluation dans l'année qui suit l'obtention du permis de conduire.

Un cahier des charges définissant d'une part le contenu de la formation des conducteurs (module de référence) et d'autre part le contenu d'un module de formation des formateurs a été élaboré par la DSCR en concertation avec les représentants des professions concernées.

Des initiatives ont été prises sur le terrain, notamment dans le cadre de conventions entre des sociétés d'assurance (MACIF et MAAF en particulier) et des formateurs (ECF, Association Aquitaine de sécurité routière, etc.).

– Études et expérimentations nécessaires pour instaurer dans un délai de deux ans un contrôle de sécurité obligatoire des projets.

Des expérimentations ont été lancées sur dix sites en milieu urbain et dix sites en rase campagne concernant le contrôle lors de la mise en service. Ces contrôles seront effectués par des techniciens indépendants du maître d'œuvre local et les résultats seront disponibles à la fin du premier trimestre 1999.

– Travail avec les départements volontaires pour renouveler et gérer plus efficacement la politique locale de lutte contre l'insécurité routière.

La DSCR a réuni dix-sept Préfectures qui se sont déclarées volontaires pour mettre en place des dispositions innovantes.

LA RÉGLEMENTATION



• De nombreux textes ont été adoptés en 1998 :

– *Décret n° 98-214 du 24 mars 1998* instaurant une contravention de la 5e classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h et modifiant les articles R 232 et R 232-1 du Code de la route.

– *Circulaire n° 98-69 du 24 juin 1998* modifiant la circulaire du 31 janvier 1997 relative à la circulation des transports exceptionnels sur autoroute.

– *Circulaire du 17 août 1998* relative à la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (mesures d'urgence concernant la circulation des véhicules).

– *Décret n° 98-784 du 1er septembre 1998* modifiant l'article R 138 du Code de la route. Transpose en droit français les dispositions de la directive n° 97/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 1997 qui prévoit le passage de la vitesse par construction des tracteurs agricoles de 30 à 40 kilomètres par heure.

– *Décret n° 98-828 du 14 septembre 1998* relatif à la circulation des cycles et modifiant le code de la route.

– *Décret n° 98-1103 du 8 décembre 1998* modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives au permis de conduire. Transpose les dernières dispositions de la directive n° 91/439/CEE du 29 juillet 1991 relatives au permis de conduire. Il s'agit de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres ainsi que les nouvelles définitions ou appellations de sous-catégories de permis de conduire.

• Formation continue des experts en automobile

Les modalités de mise en place du second module de la formation continue des experts en automobile désirant effectuer les expertises des VGA/VEI prévue par l'article R 294-5 du Code la route ayant soulevé des contestations de la part de certaines organisations professionnelles, une mission portant sur cet aspect ainsi que sur le décret relatif à la commission nationale chargée d'arrêter la liste des experts en automobile, a été confiée par le ministre à Monsieur Claude Robert, inspecteur général de l'Équipement.

Au vu des conclusions de son rapport, il a été décidé de mettre en place prochainement une instance de concertation présidée par Michel Quatre, ingénieur général des Ponts et Chaussées, regroupant les organisations professionnelles. Celle-ci sera chargée d'établir le programme de cette formation ainsi que ses modalités. Le dispositif à définir devra être suffisamment unifié pour éviter des disparités d'objectifs, de méthodes et de pratiques, tout en se prêtant à une organisation décentralisée.

• Mise en place de la commission nationale

Conformément aux dispositions du décret du 27 août 1997 fixant les modalités de désignation des membres de cette commission et l'étendue de son pouvoir disciplinaire, le président et la secrétaire de cette commission ont été nommés par arrêtés du 17 février 1998.

L'arrêté nommant les autres membres de cet organisme (composé en nombre égal de représentants de l'État, des professions concernées par l'expertise et l'assurance et de représentants des consommateurs) ayant soulevé des difficultés de la part de certaines organisations professionnelles, le rapport d'expertise susvisé a conclu notamment à la nécessité de nommer des experts choisis parmi les organisations professionnelles possédant le statut de syndicat régi par le livre IV du Code du travail. L'arrêté devrait prochainement être publié.

En vue de l'établissement de la liste des experts par cette commission, le secrétariat a reçu à ce jour 1 950 dossiers.

LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE DES VÉHICULES



• En 1998, une loi, cinq décrets et vingt-cinq arrêtés ont été signés

Parmi les plus importants, il faut citer :

– *la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998* portant diverses dispositions d'ordre économique et financier (loi puissance fiscale) ;

– *le décret n° 98-340 du 30 avril 1998* paru au *Journal Officiel* du 8 mai 1998 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux véhicules d'intervention urgente ;

– *le décret n° 98-702 du 17 août 1998* modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives aux mesures de suspension ou de restriction de la circulation propres à limiter la pollution atmosphérique ;

– *le décret n° 98-703 du 17 août 1998* modifiant les articles R 119-1 et R 120 du Code de la route relatifs au contrôle technique des véhicules légers ;

– *le décret n° 98-704 du 17 août 1998* pris pour l'application des dispositions de l'article L 8-A du Code de la route relatives à l'identification des véhicules automobiles contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique ;

– *le décret n° 98-1076 du 27 novembre 1998* modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives à l'immatriculation des véhicules ;

– *l'arrêté du 9 janvier 1998* modifiant l'arrêté du 16 septembre 1994 relatif à la désignation des DRIRE chargées

de délivrer les réceptions communautaires (CE des types de véhicules) ;

– *l'arrêté du 10 mars 1998* modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes ;

– *l'arrêté du 10 mars 1998* relatif à l'homologation des marquages rétro réfléchissants pour les véhicules longs et lourds et leurs remorques ;

– *l'arrêté du 26 mars 1998* relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ;

– *l'arrêté du 13 mai 1998* paru au *Journal Officiel* du 3 juin 1998 relatif à la réception communautaire (CE) et à la réception nationale des véhicules à moteur en ce qui concerne les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (opacité des fumées) ;

– *l'arrêté du 10 juin 1998* paru au *Journal Officiel* du 20 juin 1998 modifiant l'arrêté du 30 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente ;

– *l'arrêté du 24 juin 1998* modifiant l'arrêté du 22 août 1989 modifiant les conditions d'application de l'article R 43-4 (5e alinéa) du Code de la route ;

– *l'arrêté du 1er octobre 1998* modifiant l'arrêté du 16 septembre 1994 relatif à la réception communautaire (CE) des types de véhicules, de systèmes ou d'équipements ;

– *l'arrêté du 1er octobre 1998* modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;

– *l'arrêté du 5 octobre 1998* modifiant l'arrêté du 27 mars 1979 relatif aux conditions d'application de l'article R 138 du Code de la route en ce qui concerne la vitesse maximale et le chargement des tracteurs agricoles, des machines agricoles automotrices et de leurs remorques ;

– *l'arrêté du 30 octobre 1998* modifiant l'arrêté du 1er juillet 1996 relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules ;

– *l'arrêté du 23 novembre 1998* abrogeant l'arrêté du 21 octobre 1996 modifié relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules ;

– *l'arrêté du 26 novembre 1998* modifiant l'arrêté du 7 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à 2 roues ou 3 roues et des quadricycles à moteur et de leurs remorques, systèmes et équipements ;

– *l'arrêté du 8 décembre 1998* relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le freinage ;

– *l'arrêté du 15 décembre 1998* modifiant l'arrêté du 26 mars 1998 relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ;

– *l'arrêté du 21 décembre 1998* relatif à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et leurs remorques.

• Contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 1998 :

– les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 1998 ;

– les voitures particulières contrôlées en 1995 et en 1996 ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 1996 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 1998 ;

– les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Les visites techniques portent depuis le 1er janvier 1997 sur le contrôle de 584 altérations élémentaires (dont 215 altérations soumises à prescription de contre-visite) regroupées en 133 points principaux constituant 10 fonctions principales du véhicule.

Depuis le 1er octobre 1998, le contrôle a été modifié sur les fonctions visibilité et pollution. Il porte désormais sur 585 altérations dont 218 soumises à prescription de contre-visite.

En 1998, les 3 994 centres agréés (3 405 centres spécialisés et 589 centres auxiliaires) ont effectué 17,4 millions de contrôles, dont 14,8 millions de visites initiales. Les 14,8 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 13,1 millions pour les voitures particulières et 1,7 million pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 52,6 % du nombre de contrôles par rapport à 1997. L'importance de cette progression est exceptionnelle. Elle résulte du changement de la périodicité des contrôles techniques intervenue en 1996 pour les voitures particulières qui s'est traduit par l'échéance en 1998 du délai de validité des contrôles réalisés sur les voitures en 1995 et 1996.

En 1998, 16,3 % des voitures particulières ne présentent aucune des altérations élémentaires de la nomenclature, alors qu'elles étaient 17,5 % en 1997.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est stable par rapport à 1997. Il s'établit en 1998 à 21,53 % alors qu'il était de 21,66 % en 1997.

Pour les utilitaires légers on constate une régression de l'ordre de 0,5 % du taux de prescription de contre-visites : il est de 25,13 % en 1998 contre 25,69 % en 1997.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernaient pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 1998 :

– la fonction freinage pour 9,90 % des véhicules (soit 1 464 878 véhicules) dont : 5,43 % pour un défaut de déséquilibre important du frein de service ; 2,79 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement ; 0,81 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de service ; 1,48 % pour une détérioration importante du flexible de frein ;

– la fonction éclairage et signalisation pour 8,34 % des véhicules (soit 1 234 049 véhicules) dont : 1,84 % pour le non-fonctionnement du feu stop ; 1,58 % pour le non-fonctionnement du feu de position ; 1,34 % pour le non-fonctionnement du feu de plaque arrière ; 1,24 % pour un réglage trop haut du feu de croisement ;

– la fonction pollution pour 6,96 % de l'ensemble des véhicules (soit 1 029 853 véhicules) répartis par motorisation en :

véhicules « essence non dépollué » : 8,58 % des véhicules (soit 714 320 véhicules) dont : 6,07 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive ; 2,52 % pour un contrôle impossible de la teneur en CO des gaz d'échappement,

véhicules « essence dépollué » : 3,25 % des véhicules (soit 37 329 véhicules) dont : 1,72 % pour une mesure excessive du lambda des gaz d'échappement ; 1,45 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive,

véhicules « diesel » : 5,21 % des véhicules (soit 277 068 véhicules) dont : 3,20 % pour une opacité excessive des fumées d'échappement ; 0,87 % pour une fuite importante à l'échappement ;

– la fonction liaisons au sol pour 6,96 % des véhicules (soit 1 029 853 véhicules) dont : 3,14 % pour une usure importante de pneumatique ; 2,39 % pour un jeu important de la rotule, articulation de train ; 0,68 % pour des dimensions inadaptées du pneumatique ; 0,55 % pour une déformation importante du pneumatique ;

– la fonction organes mécaniques pour 2,77 % des véhicules (soit 409 870 véhicules) dont : 1,25 % pour une fuite importante du silencieux d'échappement ; 0,62 % pour une fuite importante de la canalisation d'échappement ; 0,31 % pour une fuite du circuit du carburant ; 0,30 % pour une mauvaise fixation du silencieux d'échappement ;

– la fonction visibilité pour 1,91 % des véhicules (soit 282 618 véhicules) dont : 1,08 % pour fissure, cassure du pare-brise ; 0,54 % pour un mauvais état du rétroviseur extérieur (si obligatoire) ; 0,10 % pour un non-fonctionnement de l'essuie-glace avant ; 0,08 % pour une mauvaise fixation du rétroviseur extérieur ;

– la fonction équipements pour 1,98 % des véhicules (soit 292 976 véhicules) dont : 0,74 % pour le non-fonctionnement de l'avertisseur sonore ; 0,36 % pour une détérioration importante de la ceinture (si obligatoire) ; 0,34 % pour une mauvaise fixation du siège ; 0,27 % pour un mauvais fonctionnement de la ceinture (si obligatoire) ;

– la fonction direction pour 1,69 % des véhicules (soit 250 065 véhicules) dont : 1,38 % pour un jeu important de la rotule, articulation de direction ; 0,16 % pour un jeu important aux braquages du volant de direction ; 0,07 % pour un jeu important du relais de direction ; 0,06 % pour une mauvaise fixation de la crémaillère, boîtier de direction ;

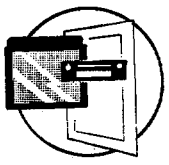
– la fonction structure carrosserie pour 1,05 % des véhicules (soit 155 366 véhicules) dont : 0,44 % pour une ouverture impossible d'une porte latérale ; 0,22 % pour une partie saillante du pare-chocs ; 0,13 % pour une absence du pare-chocs ; 0,08 % pour une ouverture impossible de la porte arrière, hayon.

• 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). Notons que l'adhésion de l'Union européenne à l'accord de 1958 de Genève sur l'harmonisation internationale des réglementations automobiles est entrée en vigueur cette année.

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, la réglementation technique des poids lourds (portes, systèmes anti-projection, etc.).

LA COMMUNICATION



En 1998, pour un budget de 29 millions de francs, des études, des publications, des actions de presse et de relations publiques ainsi que deux campagnes de communication ont ponctué cette année, marquant des repères et servant de temps forts pour un discours sur la responsabilité.

• Les grandes campagnes de l'année

– *Au premier quadrimestre,* la campagne de printemps. La Sécurité routière, dans son but de poursuivre ses actions d'information et de responsabilisation du public, a conduit du 7 au 16 mars 1998 une campagne radio composée de quatorze messages en direction de tous les usagers en général, et des jeunes de 14 à 25 ans en particulier.

A leur intention, et à celle des utilisateurs de deux-roues, ont été créés six nouveaux messages de prévention de 30 secondes chacun. Ils exposent des situations de la vie quotidienne et rappellent combien de vies pourraient être sauvées à chaque période de la journée par le respect

de la réglementation sur le port du casque, les distances de sécurité, la limitation d'alcool lors des fêtes ou des sorties nocturnes, la conduite des deux-roues et des motos, les dangers du « slalom » dans la circulation.

Cette campagne s'est déroulée sur les stations leaders des 14-25 ans : NRJ, Fun, Skyrock, Europe 1, RTL2, les radios indépendantes. Pour les autres usagers sur Chérie FM, RTL, Europe 1, Sud Radio/wit FM, Rires et Chansons, France Inter, France Info, Nostalgie, RFM, RMC Autoroute FM, Radio Classique.

85 % de la population ont été exposés à cette action, en moyenne 11 fois.

Un post-test a été réalisé sur un échantillon de la population française de 15 ans et plus, complété par un suréchantillon de 200 jeunes de 15 à 25 ans. Par rapport aux campagnes précédentes, les résultats obtenus sont très proches de ceux de la campagne contre l'inattention, de mars 1997, mais restent inférieurs à ceux des campagnes précédentes, notamment celles contre l'alcool au volant. Ceci tient sans doute à l'aspect multi-thèmes de ces dernières campagnes qui rend plus difficile leur mémorisation spontanée. La reconnaissance totale de cette campagne atteint 87 % dans l'ensemble de la population et 93 % parmi les 15-24 ans. Ce sont les hommes, les Franciliens et les personnes qui roulent beaucoup (au moins 25 000 km/an) qui se souviennent spontanément le plus de cette campagne.

– *Au troisième quadrimestre,* la campagne vitesse. Première cause de mortalité sur les routes de France, la vitesse constitue aujourd'hui la priorité absolue de l'État pour améliorer le bilan de la sécurité routière comme en témoignent certaines dispositions du projet de loi déjà discuté dans les deux assemblées (en première lecture le 7 avril 1998 au Sénat et le 10 décembre 1998 à l'Assemblée nationale ; en deuxième lecture le 10 février 1999 au Sénat et le 18 mars 1999 à l'Assemblée nationale), qui s'attaque à la réduction des vitesses excessives ou mal adaptées (facteurs liés aux comportements de conduite).

Pour lancer cette campagne, une vaste opération associant l'Association des paralysés de France et l'Union nationale des associations des familles de traumatisés crâniens a invité la presse à la veille de la Toussaint, sur des sites de contrôle de vitesse où les infractionnistes interpellés étaient confrontés à des handicapés. Cette opération de sensibilisation au fort impact médiatique a permis « d'interpeller » fortement les usagers d'une façon inhabituelle et mobilisatrice.

La campagne publicitaire, quant à elle, a visé à faire évoluer la conduite des automobilistes. Ciblée « jeunes », elle a débuté le 10 novembre pour une vingtaine de jours, et est passée avec treize messages de 35 secondes sur des situations de la vie quotidienne, à la radio (privilégiée en tant que média de proximité) sur : NRJ, Fun, Skyrock, Europe 1, Europe 2, RTL, RTL2, Chérie FM, Sud Radio/wit FM, Rires et Chansons, GIE des Indépendants, France Inter, France Info, Nostalgie, RFM, RMC, Autoinfo + Auto FM, Radio Trafic + Trafic FM.

En accompagnement, une plaquette (15 000 déjà distribuées) ainsi que des dépliants (200 000) ont été diffusés auprès des directions départementales de l'équipement, des préfectures, de la gendarmerie et de la police. Par ailleurs, une cassette audio et une cassette audio professionnelle des spots radio ont été mises à disposition des préfets à l'intention des radios locales non concernées par le plan média.

• Actions de presse

L'activité de presse a donné lieu à un grand nombre de communiqués de presse :

– 9 janvier, bilan du contrôle technique en 1997. Les résultats traduisent une augmentation des contrôles, de 11 % par rapport à 1996 ;

– 29 janvier, participation à la production et à la réalisation d'un CD prévenant les jeunes des risques encourus dans la circulation et des moyens de s'en protéger. L'originalité de cette musique réside dans le style retenu : le rap ;

– 30 mars, diffusion sur France 3 d'une nouvelle série de quinze épisodes du dessin animé « Max dans la rue » à destination des enfants de 3 à 5 ans ;

– 2 avril, bilan de l'année 1997 et de janvier 1998, au cours d'une conférence de presse ;

– 7 avril, énoncé du palmarès du 3e Festival international du film de la sécurité routière ;

– 27 avril, formation complémentaire aux premiers secours sur la route pour les titulaires de l'Attestation de formation aux premiers secours (AFCPSSR) ;

– 29 mai, pour la première fois, la Sécurité routière était présente dans l'enceinte du circuit Paul-Ricard à l'occasion du Grand Prix de France motocycliste. Les « Monsieur Moto » des Bouches-du-Rhône, de l'Hérault et du Var ont pu informer et sensibiliser le public. Une opération « Relais Calmos » a été conduite en partenariat avec la Fédération française des motards en colère (FFMC) ;

– 3 juin, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a reçu une délégation de la Fédération française des motards en colère. Cette rencontre a permis un échange de douze propositions formulées par la FFMC sur la sécurité routière. Un communiqué de presse a accompagné cette rencontre ;

– 18 juin, pour réduire l'insécurité routière en entreprise, quatorze entreprises signataires d'une charte de sécurité routière avec l'État, ont constitué l'association « Promotion de la sécurité routière en entreprise » (PSRE) ;

– 30 juin, Isabelle Massin, qui s'est vu confier par Jean-Claude Gayssot une mission visant à redynamiser les politiques locales de sécurité routière, a présenté à la

presse les conclusions de son étude (près de 200 personnes ont été auditionnées en deux mois) et son rapport intitulé : « pour une sécurité routière plus citoyenne » ;

– 22 juillet, Isabelle Massin est nommée en Conseil des ministres, déléguée interministérielle à la sécurité routière et directrice de la sécurité routière et de la circulation routière ;

– 4 septembre, lancement de l'opération « Calmos » avec la Fédération française des motards en colère à l'occasion du Bol d'Or ;

– 16 septembre, modification du Code de la route pour faire du vélo un mode de transport à part entière ;

– 25 septembre, la Cour européenne des droits de l'homme juge le système français du permis à points conforme aux exigences de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;

– octobre, 3615 METEOROUTE : lancement des conditions météoroutières sur un itinéraire choisi ;

– 26 novembre, à l'occasion du premier anniversaire du lancement du BSR, présentation du kit pédagogique ASSR/BSR regroupant une cassette vidéo, un CD-Rom et un manuel de l'enseignant. Ce support novateur a été réalisé en partenariat avec les codes Rousseau, MAIF Prévention et la MAE ;

– les bilans mensuels ont fait régulièrement l'objet d'une communication à la presse.

• Actions de relations publiques

Elles ont chacune donné lieu à une communication externe, notamment à la presse.

– Huit chartes ont été signées ou renouvelées :

. le 19 mars, avec le groupe Bourgey Montreuil, filiale de Géodis, premier groupe français de transport et de logistique, dans le cadre de la Semaine internationale du transport et de la logistique ;

• le 30 mars, avec MAAF Assurances (1re signature entre l'État et une mutuelle d'assurances) ;

• le 28 avril avec Continent Assurances ;

• le 18 mai avec Rhône-Poulenc Agro France ;

• le 19 mai avec la Fédération des clubs motocyclistes de la Police nationale (charte relative au brevet de sécurité routière) ;

• le 15 juin avec 3M France ;

• le 11 juin avec Esso ;

• le 2 août avec Autovision.

– Quatre manifestations ont ponctué la fin de l'année :

• présence de la Sécurité routière à la semaine internationale du transport et de la logistique. A cette occasion, une table ronde en entreprise a été organisée dépassant le monde des chargeurs ;

• la Fête de l'Humanité (12 et 13 septembre). L'animation du stand s'est faite autour du testochoc familial avec la participation de la MACIF Prévention ;

• Mondial de l'Automobile (1er au 11 octobre 1998), le centième depuis sa première inauguration au Grand Palais. Le thème central « 100 ans du conducteur », abordé sur un stand de 170 m², a été traité autour d'une animation test de comportement avec un CD-rom : « Quel conducteur êtes-vous ? » ;

• le Salon des maires et des collectivités locales (17 au 19 novembre).

• Les éditions et documents

– Revue de la Sécurité routière

Parution de deux numéros (due à des problèmes d'appel d'offres). Ils ont traité dans la rubrique « dossier » du droit à la reconnaissance des victimes de la route (n° 111) et de la politique de développement de l'usage de la bicyclette (n° 112).

Un numéro spécial « 3 ans d'initiatives locales en faveur de la sécurité routière » a été diffusé en 30 000 exemplaires à tous les partenaires locaux.

– Les Infos

Onze numéros de la lettre mensuelle d'actualité de la Sécurité routière *Les Infos* destinée aux réseaux de la Sécurité routière ont été assurés (2 700 ex.).

– Les dépliants

Pour accompagner les diverses manifestations, la collection s'est enrichie de quatorze nouveaux titres créés pour mobiliser et conseiller les conducteurs : Conduire la nuit - Conduire sur route - Conduire sur autoroute - Conduire en ville - Circuler à vélo - Conduite et personnes âgées - Vitesse - Fatigue et vigilance - Piétons - Permis de conduire dans la CEE - Permis de conduire hors CEE - Permis de conduire international - Contrôle technique - Signalisation routière.

Chaque titre fait l'objet d'une diffusion moyenne à 200 000 exemplaires (500 000, pour « La signalisation routière »).

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

– Le recueil des « Réglementation et réponses aux questions parlementaires » (600 ex.), qui regroupe l'essentiel des textes parus au *Journal Officiel* et au *Bulletin Officiel,* a été adressé en interne (6 numéros par an).

• Les productions audiovisuelles

– *Le premier quadrimestre* a été consacré à la réalisation d'un vidéogramme de 13 minutes « Un rayon de liberté » sur la place de la bicyclette dans le cadre des déplacements urbains dans les villes d'Italie du Nord. Il en ressort des villes plus conviviales où les différents modes de déplacement cohabitent sans heurt et où la bicyclette est naturellement et quotidiennement utilisée par tous.

– *Le second quadrimestre* a permis de réaliser en partenariat, trois autres films (de 20 minutes).

« Dérapages » et « Prévenir les accidents de la circulation », destinés plus particulièrement aux chefs d'entreprise pour les aider à diminuer les accidents grâce à une meilleure organisation du travail. Ces vidéogrammes ont été conçus et réalisés avec l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS). Le premier est une fiction, et le second un reportage dans trois entreprises de taille et d'activité différente, dont les dirigeants ont réalisé ce type de démarche avec succès.

« Vision et trafic », coproduit avec le Service de prévention des armées, rappelle pour la sécurité de la conduite l'influence de la fatigue, de la prise de médicaments et de l'âge sur l'acuité visuelle.

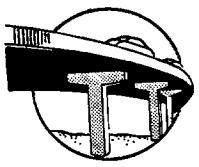
La diffusion de ces vidéos se fait selon la méthode classique, soit une VHS à chaque chargé de mission sécurité routière et une BETA ou U'MATIC aux CETE susceptibles de faire des duplications pour les établissements d'enseignement, les associations ou tout autre demandeur à qui il est possible de faire un prêt ou un don (ce qui entre autres exclut les auto-écoles). Par ailleurs, les coproducteurs diffusent également très largement ces réalisations (armées, entreprises, etc.). Il est certain qu'en matière de financement et de diffusion, cette solution est à retenir, à condition qu'on se limite à deux ou trois coproducteurs.

• Mise en concurrence d'agences

Elle a été entreprise pour les actions publicitaires d'une part, et les actions de relations publiques et relations presse d'autre part.

Au terme de trois ans de collaboration avec les agences FCA/BMZ et Moreau-Lascombe, qui l'ont assistée pour ses actions publicitaires et ses actions de relations publiques et de relations presse, la Sécurité routière a remis en concurrence, comme prévu dès l'origine, ses budgets de communication. Deux vagues de consultations se sont déroulées, la dernière en juillet et août a permis de choisir les agences pour 1998. L'agence FCA/BMZ a été retenue pour la mise en œuvre des actions publicitaires. Une nouvelle agence, Hintzy-Heymann, a été choisie pour les relations publiques et relations presse.

LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER



• Le déploiement de l'exploitation de la route

L'exploitation de la route a pour objectifs de concourir efficacement aux déplacements sûrs des usagers par des organisations (surveillance du réseau, intervention, etc.), des équipements (panneaux à message variable, stations de comptage, caméras, postes d'appel d'urgence, etc.), de leur apporter des services (information, alerte, etc.) limitant les pertes de temps, les accidents et les nuisances et d'optimiser l'usage du réseau routier par des techniques de gestion du trafic.

La circulaire du 28 mai 1997 a entériné la hiérarchisation du réseau routier national dans le cadre du Schéma directeur d'exploitation de la route (SDER).

Le développement de l'exploitation des voies rapides urbaines s'est poursuivi et consolidé sur les agglomérations suivantes : l'Ile-de-France (SIRIUS), Lyon (CORALY), Marseille (MARIUS), Toulouse (ERATO), Lille (ALLEGRO). Des organisations de surveillance, d'intervention et de gestion du trafic se déploient progressivement sur le réseau national prioritairement sur les voies ayant des perturbations de grande ampleur.

Après le plan neige vallée du Rhône, afin de faire face à de graves difficultés de circulation consécutives à de fortes intempéries, la méthodologie a été utilisée pour élaborer la partie technique de plans de gestion de trafic transfrontaliers France-Italie et France-Espagne dans le cadre du projet européen SERTI. Ces plans définissent les circuits d'alerte, de décision et d'information, et les scénarios d'action.

La campagne Bison Futé 1998 s'est traduite par la réalisation et la diffusion de :

– 12,5 millions de la carte conseil et itinéraires Bis avec neuf partenaires ;

– 470 000 exemplaires d'un dépliant spécial football incluant des plans des sites, des itinéraires de contournement conseillés et diverses informations routières ;

– 11,5 millions de calendriers du trafic routier avec des partenaires ;

– 25 dossiers de presse diffusés chacun à 1 300 exemplaires, soit au total 32 500 dossiers ;

Enfin 58 points d'accueil Bison Futé ont été à la disposition du public lors des grandes migrations d'été.

• Le contrôle de sécurité des infrastructures

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 26 novembre 1997 a décidé de développer les études et

expérimentations nécessaires à l'instauration progressive d'un contrôle de sécurité des projets routiers.

Le contrôle de sécurité des projets routiers a pour objet de s'assurer que l'ensemble des règles de conception et de réalisation à forts enjeux de sécurité ont été intégrées afin d'éviter l'apparition de situations accidentogènes à la suite de mise en service ou à l'occasion de travaux importants d'aménagement d'une route.

L'État pratique un contrôle de ses projets d'investissement sur le réseau routier selon des modalités définies par la circulaire du 5 mai 1994.

Un comité directeur, présidé par Monsieur Jean Berthier, ingénieur général des Ponts et Chaussées, chargé de piloter le projet et d'assurer la concertation avec les maîtres d'ouvrage concernés (État, APCG, AMF) et des groupes techniques et juridiques ont été mis en place.

Un des objectifs des travaux est de formaliser la prise en compte de la sécurité routière aux différentes phases du projet et de systématiser l'application du contrôle.

La procédure de la visite de contrôle de sécurité avant mise en service sur le réseau de l'État devrait être opérationnelle dans le premier semestre 2000 et l'ensemble de la démarche au début du second semestre 2000.

• Actions en faveur des motocyclistes

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

Les actions suivantes ont été réalisées :

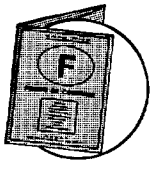
– étude spécifique sur l'accidentologie des motocyclistes,

– lancement d'un concours auprès des entreprises afin de mettre au point des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

• Actions en faveur des cyclistes

Le décret du 16 septembre 1998 modifie le Code de la route pour favoriser l'usage du vélo en améliorant la sécurité des cyclistes.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR



• Les examens du permis de conduire

– Directive communautaire sur le permis de conduire

Après la mise en place en 1996 d'une nouvelle réglementation concernant les conditions d'accès à la conduite des motocyclettes, qui a constitué le premier volet de la transposition dans le Code de la route de la 2e directive communautaire sur le permis de conduire, la sous-direction de la formation du conducteur a préparé l'ensemble des textes nécessaires pour parachever cette transposition.

Le décret du 8 décembre 1998 a ainsi été publié au *Journal Officiel* du 9 décembre. Les textes à prendre pour son application (4 arrêtés et 2 circulaires) ont été signés les 8 et 12 février pour une application au 1er mars 1999.

Ils prévoient pour l'essentiel :

* la reconnaissance mutuelle des permis communautaires au sein de l'Union européenne. Toutefois, tout titulaire d'un tel permis ayant sa résidence normale en France pourra, s'il le désire, le faire enregistrer. Il pourra également l'échanger contre un titre français. Cette possibilité se transformera en obligation s'il commet sur notre territoire une infraction au Code de la route entraînant une mesure de restriction, de suspension, de retrait du droit de conduire ou de retrait de points ;

* l'instauration d'une épreuve pratique dans le contenu des examens afférents à la délivrance des catégories B1 (quadricycles lourds à moteur), E (B) [voiture + grosse caravane ou remorque], E (D) [autocar + remorque de plus de 750 kg de PTAC] ;

* la mise en place d'un nouveau modèle communautaire de permis de conduire, conformément à l'annexe 1 de la 2e directive, et sur lequel les éventuelles restrictions d'usage feront désormais l'objet d'une codification chiffrée harmonisée ;

* la remise à niveau du fichier national des permis de conduire (FNPC), qui relève du domaine de compétence du ministère de l'Intérieur, mais à laquelle la sous-direction de la formation du conducteur a fortement collaboré.

– Matériels d'examen

Il a été profité de ces importants changements réglementaires et des conséquences qu'ils auront sur le contenu des examens pour renouveler l'ensemble des matériels mis à disposition des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière [catégorie B, B1 et E(B)] - catégories motocyclettes et groupe lourd [C, E(C), D, E(D)].

Il s'agit d'une opération particulièrement lourde qui a pour objet d'améliorer les conditions de travail des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, et de donner aux candidats qui passent les examens une image valorisante du service public.

– Activité internationale

Dans le domaine spécifique du permis de conduire, la sous-direction de la formation du conducteur participe activement au fonctionnement et au dynamisme de la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) au travers du comité directeur auquel elle appartient.

Cette commission, qui regroupe désormais trente-deux pays, est sous contrat avec la Commission européenne (DG VII) et a reçu mandat de présenter toutes recommandations techniques en vue d'une harmonisation plus poussée dans le domaine du permis de conduire.

Ont ainsi été réalisés un guide sur le permis de conduire décrivant les systèmes de permis de conduire dans ces trente-deux pays puis un CD-Rom permettant une consultation plus rapide et plus efficace. En 1998, ont été approuvés des rapports sur la formation des examinateurs et les contenus de l'épreuve théorique et de l'épreuve pratique du permis de conduire de catégorie B.

Des ateliers sont, par ailleurs, en cours sur les catégories A, sur celles du groupe lourd, mais aussi sur l'ensemble des mesures post-permis adoptées dans les pays européens, avec l'évaluation de leur efficacité.

Tous ces travaux serviront de base aux réflexions qui vont être prochainement menées sur l'élaboration d'une troisième directive sur le permis de conduire et sont particulièrement en phase avec les préoccupations de la France en matière de formation du conducteur.

• L'enseignement de la conduite

1 - Élections au Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP).

Lors de sa réunion du 9 avril 1998, le CSECAOP a approuvé le texte d'un arrêté modificatif aux dispositions de l'arrêté du 14 avril 1986 fixant les modalités des élections pour la désignation de ses membres élus. Cet arrêté modificatif, en date du 4 mai 1998 (paru au *Journal Officiel* du 19 mai 1998) vise à simplifier la procédure d'inscription des électeurs sur les listes électorales.

Les élections des représentants de la profession au CSECAOP, qui se déroulent tous les trois ans, ont eu lieu entre le 22 septembre et le 12 octobre 1998.

Les résultats ont été proclamés lors de la réunion de la commission nationale des Élections qui s'est tenue le 9 novembre 1998. Conformément aux dispositions de l'arrêté du 14 avril 1986 précité, les sièges ont été attribués suivant la règle de la plus forte moyenne.

2 - Réforme des conditions d'accès à la profession.

– Le projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, dont la section 2 est consacrée aux dispositions relatives à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, a été examiné en première lecture par le Sénat le 7 avril 1998 et par l'Assemblée nationale le 10 décembre 1998, en deuxième lecture le 10 février 1999 au Sénat et le 18 mars 1999 à l'Assemblée nationale. La mise en œuvre de ces dispositions, qui ont pour objectifs essentiels d'améliorer la qualité de la formation en assainissant la profession et en protégeant mieux le consommateur, devrait donc aboutir à la fin du 1er semestre 1999.

– Dans l'attente des textes d'application du projet de loi évoqué ci-dessus, aucune modification réglementaire relative au fonctionnement des écoles de conduite n'est intervenue en 1998 ; cependant les travaux préparatoires à la sortie de ces textes (décrets et arrêtés) se poursuivent activement en liaison avec les administrations et les professionnels concernés, en vue d'une mise en œuvre rapide à l'aboutissement des travaux législatifs après la promulgation de la loi.

3 - Expérimentations des formations post-permis destinées aux conducteurs novices et aux conducteurs expérimentés.

Dans le but de contribuer à la mise en œuvre des mesures décidées par le CISR du 26 novembre 1997 concernant l'expérimentation de rendez-vous d'évaluation destinés aux conducteurs novices (un an d'ancienneté de permis) et de rendez-vous de perfectionnement destinés aux conducteurs expérimentés (dix ans d'ancienneté de permis), un cahier des charges a été élaboré au cours de l'année 1998 en concertation étroite avec les principaux partenaires concernés : INRETS, enseignants de la conduite, enseignants spécialisés dans les formations post-permis, formateurs de moniteurs, animateurs de stage dans le cadre du permis à points, assureurs, représentants d'associations spécialisées.

L'ensemble des contenus proposés est le fruit d'une sélection parmi les objectifs pédagogiques spécifiques contenus dans le Programme national de formation à la conduite (PNF).

En outre, un programme de formation destiné aux animateurs des rendez-vous (formation des formateurs) a été établi et validé en concertation avec les partenaires. Sa durée est estimée à une semaine.

Les actions de formation, mises en œuvre au plan local et correspondant à ce cahier des charges, seront identifiées par un label « formation post-permis - sécurité routière » pendant une période d'expérimentation d'un an.

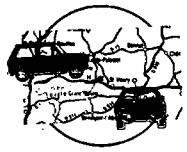
L'expérimentation de ces formations fera l'objet, à partir de 1999, d'une évaluation précise et d'un bilan après un an de fonctionnement, afin d'en tirer les enseignements utiles avant toute généralisation ultérieure. Cette évaluation du dispositif ainsi mis en place devra permettre :

– d'améliorer au plan pédagogique les « produits de formation » proposés ;

– d'apprécier au plan statistique et scientifique l'impact réel de ces actions sur le comportement des conducteurs et sur leur accidentologie. Le dossier des rendez-vous a été exposé et transmis aux représentants des 31 préfectures qui ont fait acte de candidature fin 1998 pour organiser un déploiement de ces actions. Puis ce dossier a été adressé à l'ensemble des préfets afin que les pouvoirs publics puissent être en mesure de répondre aux initiatives des partenaires concernés sur l'ensemble du territoire en 1999.

LA POLITIQUE LOCALE

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Le renforcement des partenariats nationaux et locaux est l'un des trois axes prioritaires retenus par le gouvernement lors du Comité interministériel du 26 novembre 1997.

Afin de présenter les vingt-cinq mesures du CISR et mobiliser les responsables des administrations et les partenaires locaux, dix-huit réunions régionales ou interrégionales ont été organisées au cours du premier quadrimestre 1998, mobilisant 2 800 personnes. La presse, les radios et télévisions locales ont largement rendu compte de ces débats.

Par ailleurs, dès l'automne 1997, les départements ont commencé à préparer leur document général d'orientations 1998-2002, fixant pour cette période les principaux enjeux de l'insécurité routière. De nombreux départements ont concrétisé cette démarche par la signature d'une charte de sécurité routière, cosignée par l'État, le conseil général, les principales communes et le milieu associatif et socio-professionnel, avec l'engagement d'œuvrer ensemble pour l'atteinte de l'objectif de réduction de moitié de l'insécurité routière dans leur département en cinq ans.

Le PDASR 1998, qui correspond à la première année de mise en œuvre du document général d'orientations, a décliné les principaux enjeux retenus dans chaque département

En ce qui concerne REAGIR, l'accent a été mis en 1998 sur l'amélioration du fonctionnement du programme et plusieurs dossiers et outils ont été mis à la disposition des préfectures (carte IDSR, logiciel de gestion, dépliant REAGIR, etc.). En ce qui concerne la banque de données REAGIR, 200 responsables techniques locaux ont suivi une formation spécifique pour pouvoir réaliser des synthèses des enquêtes. Une dizaine d'études nationales ont été lancées et sont en cours de réalisation par les CETE (les piétons, les obstacles en milieu urbain, les accidents du travail, etc.).

Par ailleurs, à la demande du ministre des Transports, plusieurs propositions d'amélioration du dispositif local ont été formulées dans le rapport « Pour une sécurité citoyenne » :

– positionner la sécurité routière par rapport au civisme, à la citoyenneté,

– appuyer les actions sur des connaissances partagées,

– rendre exemplaire l'action de l'État dans son champ de compétence,

– développer le partenariat aux plans national et local.

Dans cet esprit, les départements ont été sollicités pour engager une réflexion sur leur organisation actuelle, afin de gérer plus efficacement la politique locale de sécurité routière. Dix-sept départements se sont portés volontaires pour cette expérimentation : leur proposition d'organisation devra reposer d'une part sur une organisation des services de l'État répondant à ses propres champs de compétence, et d'autre part sur une structure partenariale permettant l'échange, la concertation et la coordination des actions.

Enfin, les orientations pour 1999 sur la politique locale sont les suivantes :

– approfondissement des enjeux du DGO 1998-2000 et affinage des orientations d'actions,

– les priorités de l'État sont la politique de contrôles et sanctions, la prise en charge des thèmes « jeune », « vitesse » et « prévention du risque routier en milieu professionnel »,

– pour le programme REAGIR, il convient d'apporter plus de rigueur dans sa gestion. Ainsi des comités de lecture des enquêtes seront mis en place dans les départements. Enfin, il est demandé aux IDSR d'accompagner les projets LABEL VIE.

LE PARTENARIAT



• Relations avec les associations

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

Outre l'aide accordée aux associations à audience locale dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière, la DSCR a apporté son soutien financier aux associations, nationales ou locales, qui ont monté des opérations à audience nationale ou ayant valeur d'exemple ou d'innovation.

Le montant des sommes allouées sur subventions pour l'année 1998 est de 1 million de francs pour l'exercice écoulé (dont 60 000 F reportés sur l'exercice 1999).

En 1998, la DSCR a soutenu neuf organismes : la Ligue contre la violence routière, la Fondation Anne Cellier, la Fédération des associations de la route pour l'éducation, l'Association nationale pour l'amélioration des transports éducatifs de l'enseignement public, l'Union des foyers de

jeunes travailleurs, la Rue de l'avenir, le Club des villes cyclables, l'Enfant et la rue et l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens.

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

La DSCR a parrainé avec, le cas échéant, la participation du ministre ou de ses représentants, certaines manifestations : lancement de la 12e campagne d'éducation à la sécurité pour les transports de jeunes de l'ANATEEP « un accompagnateur pour un transport meilleur » ou le colloque européen sur le thème : « victime de la route, justice, assureurs, média : acteurs de la prévention » de la Fondation Anne Cellier.

En outre, la Ligue contre la violence routière est intervenue tant devant le Sénat que l'Assemblée nationale pour soutenir le projet de loi « sécurité routière ».

Les thèmes privilégiés ont porté sur la sensibilisation à la sécurité routière des enfants d'écoles maternelles, de lycées et collèges, des adolescents lors de leurs déplacements scolaires ou de loisirs, sensibilisation générale sur les conséquences de l'insécurité routière ; formation à la conduite d'un véhicule automobile comme outil d'insertion sociale et professionnelle ; recherche de nouveaux outils adaptés aux populations défavorisées et formation d'acteurs locaux et de partenaires à ces nouvelles techniques ; défense des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille et formation de bénévoles ou professionnels au travail d'écoute et d'accompagnement.

La délégation interministérielle à la sécurité routière met un point d'honneur à participer à toute campagne pouvant mettre en valeur sa propre cause en dehors même de tout partenariat financier. Notamment en fin d'année, Madame Massin a mené une campagne de sensibilisation aux risques liés à l'insécurité routière en appui avec l'Association des paralysés de France.

• Apprentissage de la conduite et insertion

On compte 150 opérateurs disséminés dans différents départements français qui ont mis en œuvre une action de formation à la conduite et d'éducation à la sécurité auprès des jeunes en difficulté engagés dans un projet professionnel ou mobilisés pour la construction d'un projet. Pour soutenir ces actions, plus de 11 millions de francs provenant du Fonds social européen ont été utilisés en complément de financements publics (administration, collectivités publiques, mutuelles et assurances) d'un montant global au moins équivalent.

Deux journées d'études ont été organisées en liaison avec la DSCR :

– la première, prise en charge par le Centre de documentation pédagogique du Puy-en-Velay et la préfecture de la Haute-Loire, a eu lieu le 5 juin 1998. Présentée sous forme de colloque et intitulée « éducation à la sécurité routière, de l'apprentissage de conduite à la citoyenneté et à l'insertion », cette manifestation a réuni 150 personnes à la fois responsables d'associations, formateurs, administratifs et experts, qui on pu échanger de façon très enrichissante ;

– la seconde, prise en charge par la Fédération des associations de la route (FARE) et la ville de Clermont-Ferrand, rassemblait le 19 octobre 1998 à la fois les adhérents et sympathisants de cette fédération, des représentants administratifs et des associations de la région.

Trois thèmes ont été développés au sein d'ateliers : « la question des nouveaux métiers : emplois jeunes, l'évaluation des actions, la prise de risque et le rapport aux limites des jeunes usagers ». Des actes de cette journée seront rédigés et diffusés par la FARE.

Par ailleurs, commandé par la DSCR, un ouvrage de référence, écrit par Maryse Esterle Hedibel, a été édité par la Documentation Française en fin d'année et mis en vente. Intitulé « Sur la route de l'insertion » il va permettre à la DSCR de mener une action de communication et d'information sur ce dispositif en approfondissant ses différents aspects.

• Entreprises et sécurité routière

En 1998, l'action engagée en matière de maîtrise du risque automobile dans les entreprises s'est développée par la signature de cinq nouvelles chartes de sécurité routière.

La charte de sécurité routière signée avec Esso en 1995 a par ailleurs été renouvelée pour une période de trois ans. Les résultats obtenus dans le cadre de ce partenariat sont significatifs puisque 60 millions de kilomètres ont été parcourus par le personnel de l'entreprise sans accident corporel ou matériel.

Parallèlement, quatorze entreprises signataires d'une charte de sécurité routière avec l'État ont constitué le 18 juin 1998 l'association « Promotion de la sécurité routière en entreprises (PSRE) ». Cette association a pour objet de mener toute action, de faire toute proposition, de conduire toute étude de nature à réduire par tous moyens l'insécurité routière en entreprise. Son activité s'inscrit pleinement dans le cadre de l'objectif arrêté par le gouvernement lors du CISR du 26 novembre 1997, à savoir, la réduction de moitié du nombre des victimes de la circulation d'ici cinq ans.

Enfin, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a demandé à Jean Verre, auteur du rapport de la table ronde sur la formation des usagers de la route et des conducteurs, dont il a assuré la présidence, d'approfondir la réflexion déjà menée en matière de sécurité routière en entreprise, en vue de définir les modalités de généralisation dans les délais les plus courts possible, de plans de prévention du risque routier dans les entreprises.

Parallèlement le, ministère de l'Équipement a engagé fin 1998 une réflexion relative à la mise en œuvre de plans de prévention dans ses propres services tant en centrale qu'au niveau des services déconcentrés.

• Brevet de sécurité routière

Il est rappelé que depuis le 17 novembre 1997 il est nécessaire, pour conduire un cyclomoteur dès l'âge de 14 ans, d'être titulaire du brevet de sécurité routière constitué :

– d'une partie théorique : l'ASSR délivrée en classe de 5e ;

– d'une partie pratique : formation de 3 heures en circulation avec un moniteur agréé.

Au 31 décembre 1998, plus de 55 000 jeunes ont suivi cette partie pratique dispensée par plus de 4 000 établissements de formation agréés par les préfectures.

Un bilan exhaustif sera réalisé afin de mesurer l'efficacité de cette formation.

On peut souligner dès à présent qu'en 1998 il y a eu 34 tués de moins et 525 blessés (dont 183 graves) de moins qu'au cours de l'année 1997 chez les jeunes cyclomotoristes de 14 à 16 ans.

• Les pros de la route

Tout comme les années précédentes, la DSCR a participé au « Tour de France des pros de la route 1998 », huitième du nom, patronné par France routes.

Depuis l'origine, 31 000 conducteurs et 700 entreprises ont signé la « charte sécurité des pros de la route ».

En 1998, plus de 3 500 d'entre eux sont venus grossir les rangs des professionnels qui démontrent leur volonté d'agir au quotidien dans la lutte contre l'insécurité routière.

Sur les étapes, les tests de contrôle de la vue proposés aux conducteurs volontaires ont rencontré le même succès que les années précédentes, et la présence des représentants d'organismes de l'État (DDE, CRAM, Inspection du travail, etc.) a été très efficace.

Le Tour de France a été clôturé par la remise des trophées « Camions d'Or », présidés par Madame Isabelle Massin, et qui ont distingué, en accord avec les services des préfectures concernées, dix conducteurs, deux entreprises, un lycée professionnel préparant au CAP routier, deux enseignants à la conduite, une unité militaire particulièrement active sur le terrain de la sécurité et deux innovations marquantes pour l'amélioration de la sécurité routière et de l'image de marque du monde du poids lourd dans son ensemble.

• Les écoles de police

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

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

TENDANCES GÉNÉRALES

I – LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	ANNÉE 1998	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1998/1997
Circulation	↗	↗	En augmentation.
Accidents corporels	↘	=	Globalement en légère diminution mais en augmentation en février, mai et surtout janvier.
Tués	↗	↘	Globalement en hausse, très nette en janvier, février, juillet et décembre. En diminution en mars, juin, août et septembre.
Blessés	↘	=	Globalement en légère diminution, mais en augmentation en janvier, février, avril, mai et septembre.
Gravité	↗	↘	En augmentation.

II – LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1998	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1998/1997
Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme	↗	=	Stables ou en légère diminution sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de liaison et de dégagement.
Vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	↗	↘	En hausse sur tous les réseaux sauf en milieu urbain lors des traversées d'agglomérations per voies d'entrées/sorties et lors de traversées par artères des centres villes.
Port de la ceinture de sécurité	↗	=	Constant en rase campagne et en hausse en agglomération.

III – CONTRÔLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1998	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1998/1997
Heures de contrôle consacrées à la vitesse	↘	↘	En diminution.
Dépistages de l'alcoolémie	↗	↗	En augmentation.

BILAN 1998
ET BILAN DES VINGT PRÉCÉDENTES ANNÉES

	ACCIDENTS CORPORELS		dont ACCIDENTS MORTELS	TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)		Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1978	247 785	– 3,8	–	12 137	– 7,4	96 659	241 855	338 514	– 4,6	*4,90*
1979	**253 208**	+ 2,2	–	12 480	+ 2,8	**99 084**	**248 834**	**347 918**	+ 2,8	4,93
1980	248 469	– 1,9	–	**12 543**	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	– 2,4	5,05
1981	239 734	– 3,5	–	12 428	– 0,9	90 973	243 316	334 289	– 1,6	5,18
1982	230 701	– 3,8	–	12 410	– 0,1	84 532	236 853	321 385	– 3,9	5,38
1983	216 139	– 6,3	–	11 946	– 3,7	79 447	221 987	301 434	– 6,2	5,53
1984	202 637	– 6,2	–	11 685	– 2,2	73 314	211 593	284 907	– 5,5	5,77
1985	191 132	– 5,7	9 217	10 448	– 10,6	66 925	203 874	270 799	– 5,0	5,47
1986	184 615	– 3,4	**9 682**	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	– 4,4	5,94
1987	170 994	– 7,4	8 686	9 855	– 10,0	57 902	179 734	237 636	– 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	9 341	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	– 3,0	9 302	10 528	– 0,2	55 086	180 913	235 999	– 3,3	6,17
1990	162 573	– 4,7	9 128	10 289	– 2,3	52 578	173 282	225 860	– 4,3	6,33
1991	148 890	– 8,4	8 509	9 617	– 6,5	47 119	158 849	205 968	– 8,8	6,46
1992	143 362	– 3,7	8 114	9 083	– 5,6	44 965	153 139	198 104	– 3,8	6,34
1993	137 500	– 4,1	8 005	9 052	– 0,3	43 535	145 485	189 020	– 4,6	6,58
1994	132 726	– 3,5	7 609	8 533	– 5,7	40 521	140 311	180 832	– 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	7 453	8 412	– 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	– 5,7	7 178	8 080	– 3,9	36 204	133 913	170 117	– 6,2	6,44
1997	125 202	– 0,2	7 130	7 989	– 1,1	35 716	133 862	169 578	– 0,3	6,38
1998	*124 387*	– 0,7	*7 514*	*8 437*	+ 5,6	*33 977*	*134 558*	*168 535*	– 0,6	**6,78**

Le bilan des accidents de la route en 1998 est contrasté avec légèrement moins d'accidents corporels et de blessés mais plus de tués. La gravité, en tués pour 100 accidents corporels, n'a jamais été aussi élevée.

En 1998, par rapport à 1997

Résultats par service de surveillance

Si l'on considère les résultats par service de surveillance, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés, mais à une augmentation du nombre de tués qui génèrent une augmentation de la gravité des accidents.

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les nombres d'accidents corporels et de blessés graves diminuent, en revanche les nombres de tués et de blessés légers augmentent. La gravité des accidents est également en augmentation sur ce réseau.

Indice de circulation

La circulation, sur le seul réseau national, a augmenté de 4,3 % et la consommation de carburants a augmenté de 2,5 %.

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de jour

Globalement, de jour, en 1998, les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont en hausse sensible sur le réseau autoroutier (principalement sur les autoroutes de dégagement où l'on enregistre un écart de 5 km/h par rapport à 1997) et stables ou en légère baisse sur les autres réseaux. Les dépassements de la vitesse limite suivent une tendance analogue avec notamment un taux de plus de 50 % sur les autoroutes de dégagement. La vitesse moyenne pratiquée par les voitures de tourisme sur le réseau national rapide à 2 x 2 voies, après avoir connu une hausse jusqu'en 1995, semble s'être stabilisée depuis autour de 111 km/h.

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de nuit

La nuit, par rapport à l'année précédente, les vitesses moyennes relevées en 1998 sont en hausse sur tous les réseaux de 1 à 4 km/h, excepté en milieu urbain lors des traversées d'agglomérations par voies d'entrées/sorties et lors de traversées par artères des centres villes.

Vitesses de jour des poids lourds

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu sauf sur le réseau autoroutier où l'on constate des hausses pouvant aller jusqu'à 4 à 5 km/h.

Vitesses de jour des motocyclettes

La vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes se situe au-dessus de la vitesse réglementaire et au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 7 km/h sur les autoroutes de liaison, + 13 km/h sur les routes nationales et + 14 km/h sur les routes départementales).

Ceinture

Le taux de port de la ceinture de sécurité est constant en rase campagne et en hausse en agglomération (+ 3 points en province et, après une baisse préoccupante les deux années précédentes, + 10 points à Paris, par rapport à 1997). Par ailleurs, le taux de port est en progrès dans les villes où il se situe « traditionnellement » à un faible niveau comme Avignon (+ 7 points), Lyon (+ 3 points) et Toulouse (+ 1 point).

Contrôles - Sanctions

Les nombres d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par les forces de l'ordre et d'infractions constatées diminuent. Le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité diminue également. En revanche, le nombre de dépistages préventifs pratiqués augmente (+ 3,5 %) et le nombre de dépistages positifs beaucoup plus encore (+ 12,4 %).

Usagers

Le nombre de tués augmente plus que la moyenne pour les piétons, les motocyclistes et les automobilistes. En revanche, des diminutions importantes sont constatées pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les usagers de véhicules utilitaires. Le nombre de blessés diminue pour la plupart des catégories, mais augmente pour les usagers de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires.

Classes d'âge

Le nombre de tués augmente pour la plupart des classes d'âge, mais diminue pour la classe des moins de 15 ans. Le nombre de blessés diminue pour les moins de 25 ans et la classe des 45-64 ans. Il augmente légèrement pour la classe des 25-44 ans et pour celle des 65 ans et plus.

Réseaux

Le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux mais augmente sur toutes les autoroutes, qu'elles soient de liaison ou de dégagement. Le nombre de tués augmente presque partout, et en particulier sur les autoroutes de liaison et sur les voies communales, mais diminue sur les autoroutes de dégagement. Le nombre de blessés diminue plus fortement que la moyenne sur les routes nationales et les routes départementales ; il est quasiment stable sur les voies communales, mais augmente nettement sur les autoroutes et plus particulièrement sur les autoroutes de dégagement.

Milieu urbain/rase campagne

On assiste en milieu urbain à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels et de blessés, mais à une augmentation des nombres de tués et de blessés légers. En revanche, en rase campagne, la plupart des indicateurs augmentent sauf le nombre de blessés graves qui diminue.

Départements

Creuse (02), Pyrénées-Orientales (66) et Deux-Sèvres (79) sont les trois départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1998 est la plus marquée (baisse > 16 %).

Indre (36) et Haute-Loire (43) présentent cette année les augmentations les plus prononcées (> 10 %).

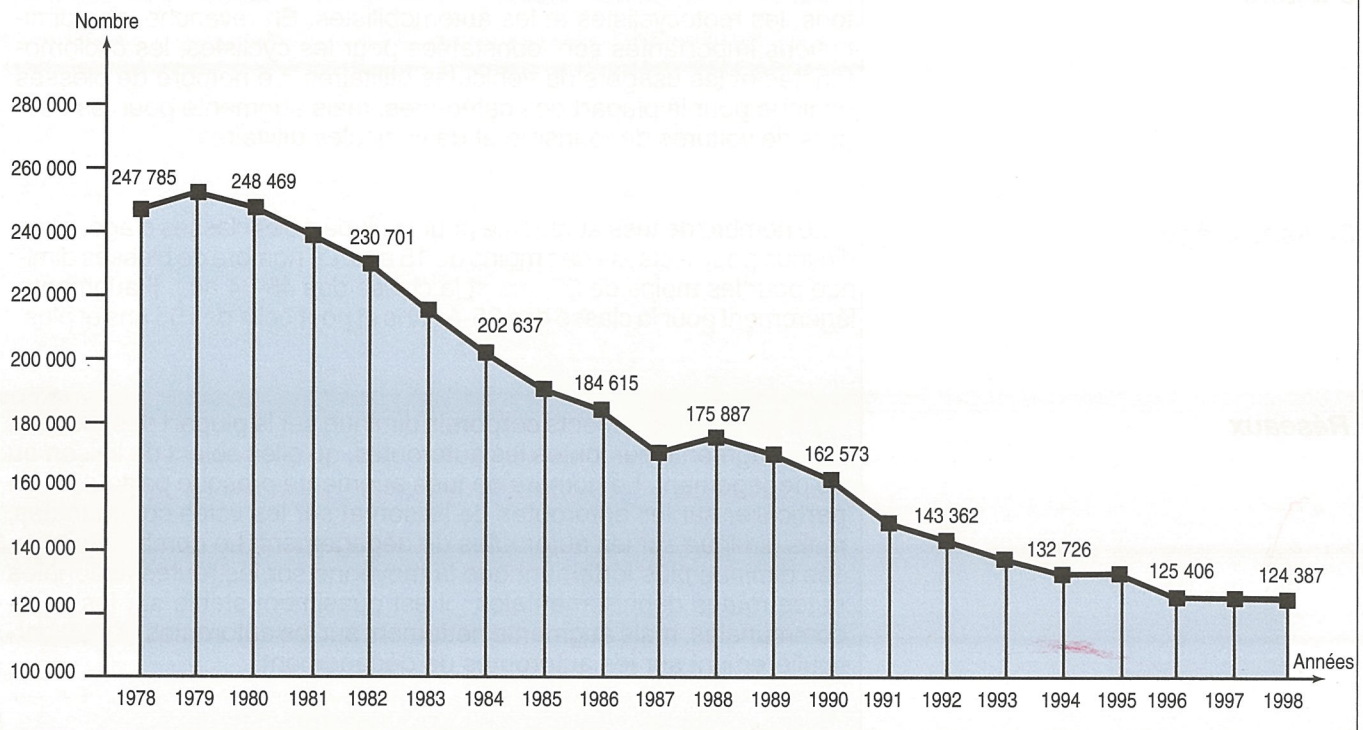
Parmi les 30 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale, une diminution du nombre d'accidents corporels est observée pour 17 d'entre eux.

En 1998, sur 95 départements, il est enregistré une baisse du nombre d'accidents corporels pour 52 départements (contre 44 en 1997).

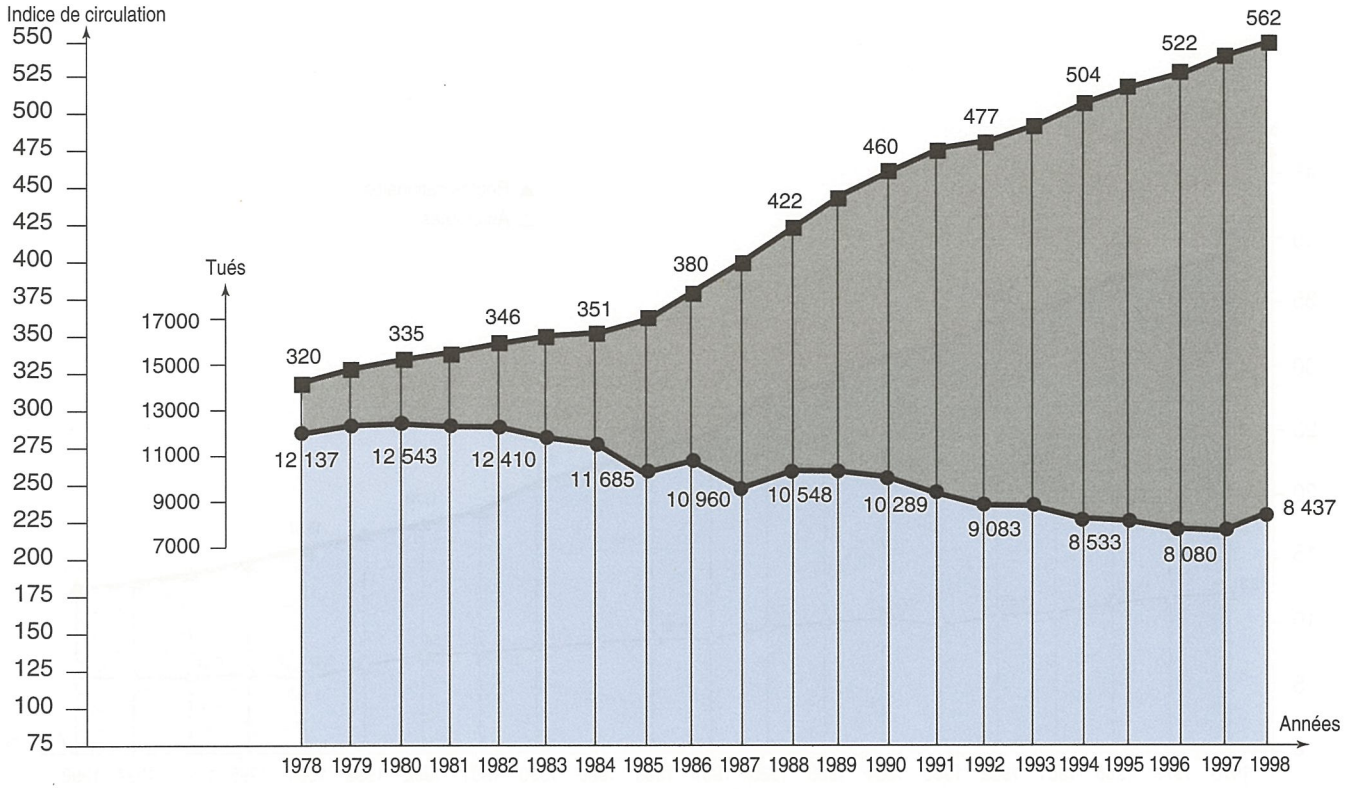
Régions

Des quatre régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole, c'est la deuxième année consécutive que l'on observe cette tendance pour l'Ile-de-France. Pour Aquitaine et Rhône-Alpes, il s'agit d'une inversion de tendance.

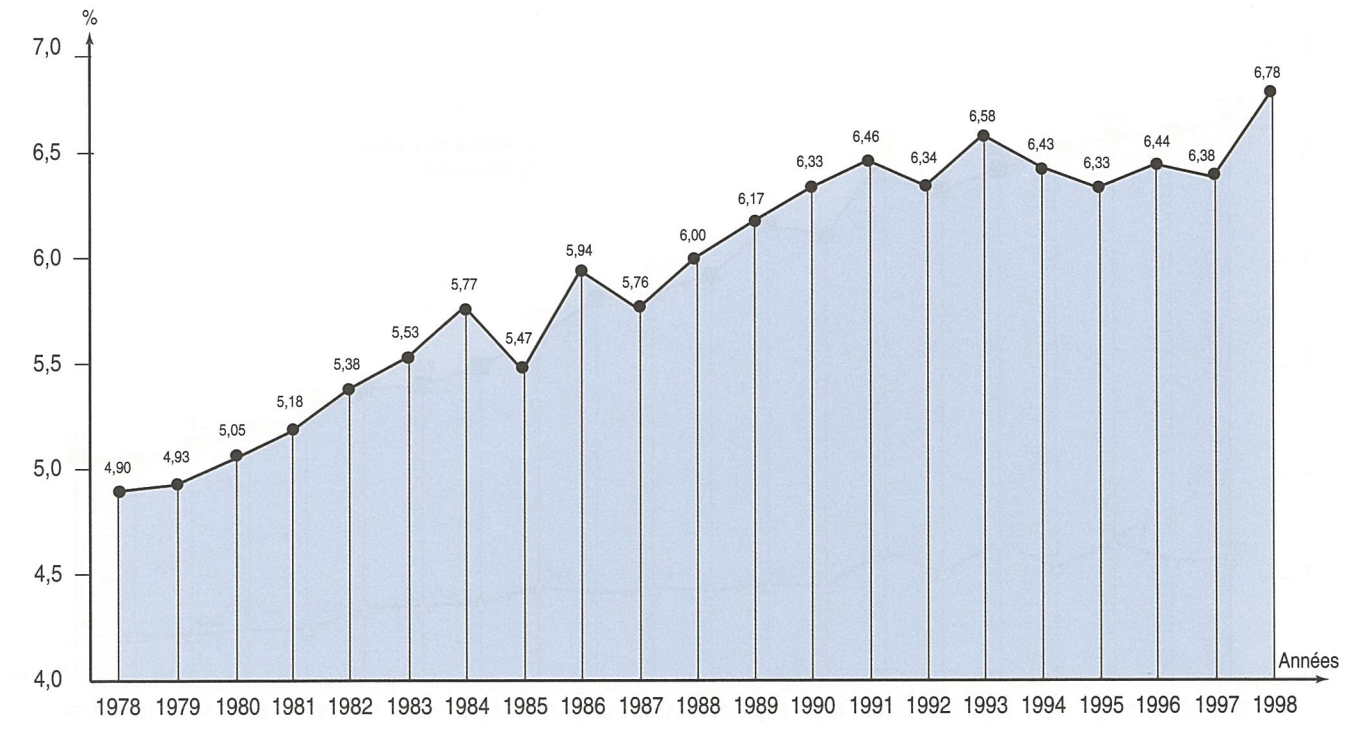
Sur les neuf régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la Métropole, on retiendra que c'est la deuxième année consécutive que l'on observe cette tendance pour les régions Bretagne, Haute-Normandie, Franche-Comté et Languedoc-Roussillon. Pour les régions Lorraine et Poitou-Charentes, ce résultat représente une inversion de tendance. En 1998, 15 régions sur 22 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels contre 11 sur 22 en 1997.



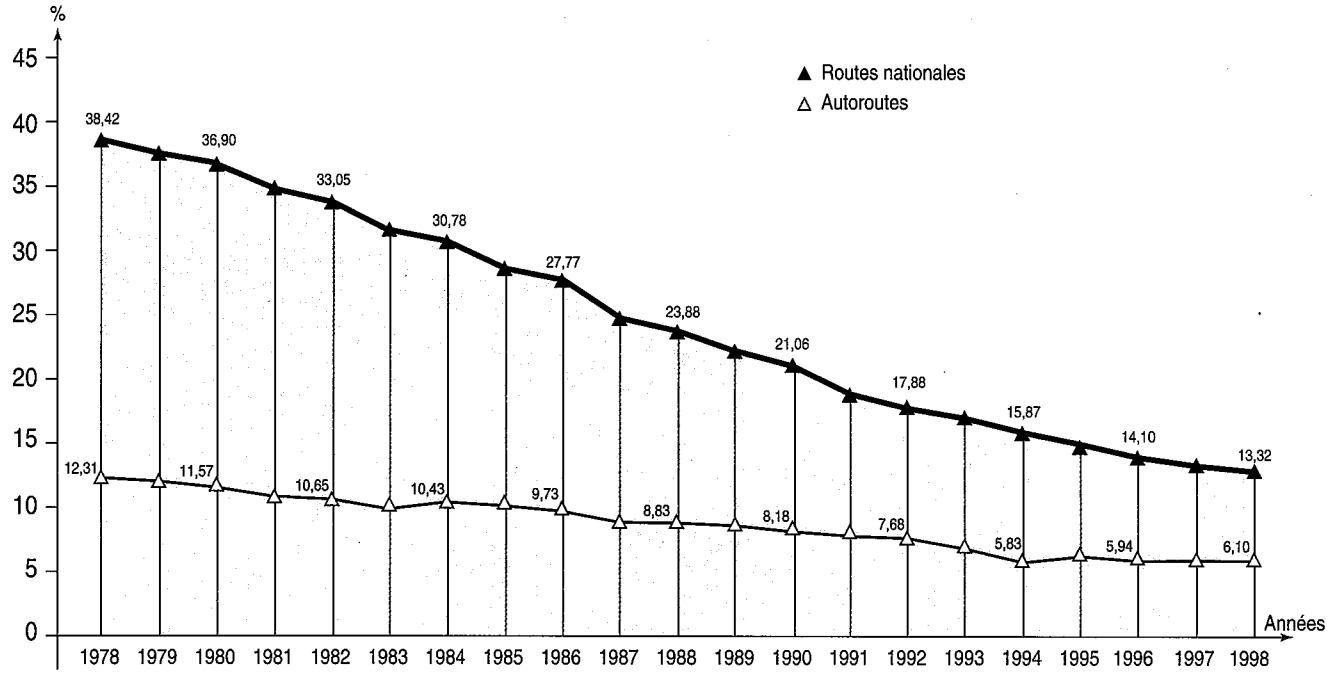
Évolution du nombre d'accidents corporels



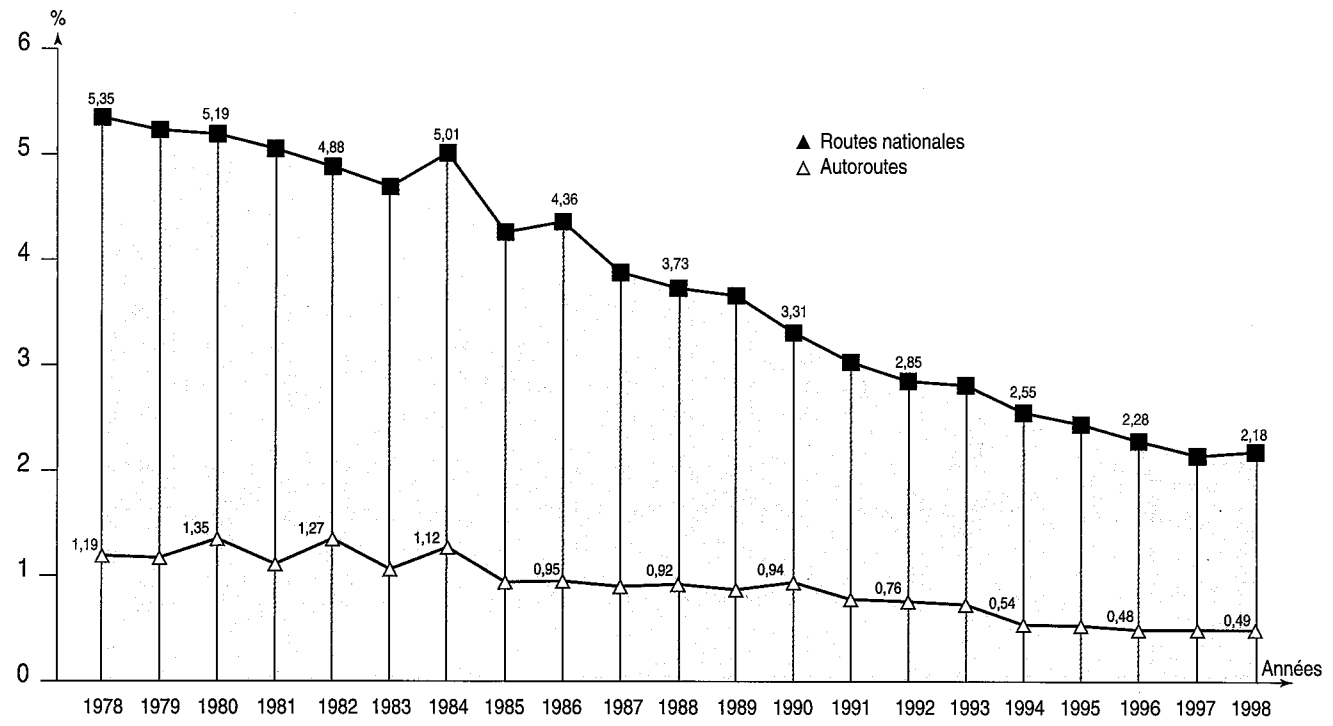
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



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)

sécurité routière

Bilan annuel

Statistiques et Commentaires

Année 1998

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

- Philippe GROLEAU, *secrétaire général de l'Observatoire*
- Maryse LAGACHE, *adjoint du secrétaire général et chargée d'études à l'Observatoire*
- Serge BOYER, *chargé d'études à l'Observatoire*
- Colette DECAMME, *assistante à l'Observatoire*
- Claude FILOU, *chargé de recherches à l'INRETS*
- Marie-Andrée ROUGÈS, *chargée d'études à l'Observatoire*
- Gilbert SALLE, *chef de la section statistique de la DLPAJ au ministère de l'Intérieur*
- Chef d'escadron THIMOTHEE, *bureau de la police administrative et de la circulation routière à la direction générale de la Gendarmerie nationale*
- Odile TIMBART, *responsable du bureau des études et de la diffusion à la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice*
- Patrick LE BRETON, *conseiller technique en statistiques au SETRA*

COMITÉ DE LECTURE

- Les membres du comité de rédaction
- Hélène FONTAINE, *directeur des programmes à l'INRETS*
- Patrick CHÉRON, *responsable de la météorologie routière à la DSCR/CRICR de Lyon*
- Ruth BERGEL, *chargée de mission à l'INRETS*
- Jacques ALEXIS, *chargé d'études au SETRA*
- Bertrand CHRISTIAN, *chargé d'études au CERTU*

SOMMAIRE

LIMINAIRE

Quelques définitions françaises ..... p. 5

1) Les principaux résultats

Synthèse des résultats de l'année 1998 ..... p. 9
Principales actions menées en 1998 ..... p. 11
Tendances générales ..... p. 23
Bilan 1998 et bilan des vingt précédentes années ..... p. 24
Bilan 1998/1997 – Global ..... p. 29
Bilan 1998/1997 – Par service de surveillance ..... p. 31
Parc en circulation ..... p. 32
Permis de conduire délivrés ..... p. 33
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants ..... p. 34

2) Les usagers

L'opinion publique face à quelques questions de sécurité routière ..... p. 37

Comportement

Mesure des vitesses ..... p. 40
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ..... p. 42
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme ..... p. 47
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds ..... p. 48
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes ..... p. 54
Taux de port de la ceinture de sécurité ..... p. 55

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1987 et 1997 ..... p. 57
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture ..... p. 60

Sanctions

Conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1997 ..... p. 62

3) L'analyse des accidents corporels

Analyse générale 1998/1997

Victimes par catégories d'usagers ..... p. 73
Évolution de l'accidentologie des motocyclistes en 1998 ..... p. 75
Victimes par classes d'âge ..... p. 77
Nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 1998 ..... p. 79
Accidents et victimes par catégories de réseaux ..... p. 80
Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 1998 ..... p. 83
Accidents et victimes selon le milieu urbain et la rase campagne ..... p. 84

Analyse temporelle et spatiale des accidents corporels et des tués en 1998
Selon le mois ..... p. 86
Selon le jour de la semaine ..... p. 87
Selon l'heure ..... p. 88
Selon l'éclairement – la présence ou non d'une intersection ..... p. 89
Selon le type d'accident ..... p. 90

Analyse relative des victimes en 1998
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population ..... p. 91
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population ..... p. 92
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 93
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc ..... p. 94

4) Les comparaisons
Départementales métropolitaines ..... p. 97
Départementales d'Outre-mer ..... p. 100
Régionales ..... p. 101
Internationales ..... p. 102
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1997 ..... p. 105

5) Ensemble des accidents matériels et corporels ..... p. 107

6) Évaluations
Le permis à points en 1998 ..... p. 115
Alcool et accidents ..... p. 118
Le modèle statistique de désaisonnalisation « Giboulée » ..... p. 119
Le coût de l'insécurité routière en 1998 ..... p. 123
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France ..... p. 125

7) Les grandes dates de la sécurité routière ..... p. 127

8) Bibliographie ..... p. 133

9) Bilan du 3e quadrimestre 1998
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme ..... p. 139
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme ..... p. 140
Taux de port de la ceinture de sécurité ..... p. 141
Victimes par catégories d'usagers ..... p. 142
Accidents et victimes par classes d'âge ..... p. 143
Accidents et victimes par catégories de réseaux ..... p. 144
Accidents et victimes selon le milieu urbain, la rase campagne ..... p. 145
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture ..... p. 146

QUELQUES DÉFINITIONS

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :
– provoque au moins une victime,
– survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
– implique au moins un véhicule.
Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :
– les **indemnes :** impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
– les **victimes :** impliqués non indemnes.
Parmi les victimes, on distingue :
– les **tués :** victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident. Pour obtenir le nombre de tués à 30 jours, le coefficient multiplicateur est de 1,057 ;
– les **blessés :** victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :
– les **blessés graves :** blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation ;
– les **blessés légers :** blessés dont l'état nécessite entre zéro et six jours d'hospitalisation ou un soin médical.

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

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

Au moment où nous imprimons ce document, certaines données sont encore indisponibles pour 1998. Elles seront insérées dans les bilans quadrimestriels de 1999.

LES CHIFFRES CLÉS EN 1998

– 124 387 accidents corporels, dont 7 514 accidents mortels
– 8 437 tués à 6 jours
– 168 535 blessés, dont 33 977 graves
– circulation sur le seul Réseau National : + 4,3 %
– parc de véhicules immatriculés au 31/12/1997 : 31 470 000 « quatre roues »
1 037 000 motocyclettes
– taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,5
– taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,2
– taux de tués tous réseaux aux 100 millions de kilomètres parcourus
(1997 dernière année disponible) : 1,6

NOMBRE DE TUÉS A 30 JOURS EN 1998 : 8 918

LE FAIT MARQUANT EN 1998

– Instauration d'une contravention de la 5e classe pour sanctionner l'**excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.**

1
LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Le bilan de l'année 1998 présente une nette aggravation de l'insécurité routière par rapport à celui de 1997. En effet, après neuf années de baisse, plus ou moins forte, mais continue, du nombre des tués, celui-ci a augmenté de 5,6 %, alors que le nombre d'accidents corporels a continué à baisser, ce qui provoque une augmentation de la gravité.

Les principaux résultats de l'année 1998 s'établissent ainsi :

- **124 387** accidents corporels, soit 815 de moins qu'en 1997 **(– 0,7 %)**,
- **168 535** blessés, soit 1 043 de moins qu'en 1997 **(– 0,6 %)**, dont 33 977 blessés graves **(– 4,9 %)**,
- **8 437 tués**, soit 448 de plus qu'en 1997 **(+ 5,6 %)**.

La circulation a été sensiblement plus importante en 1998 que les années précédentes, augmentant de 4,3 % sur le réseau national, dont + 5,9 % sur les autoroutes. Cette hausse est à rapprocher de l'augmentation des parcs en circulation, estimée à 2,7 % pour les véhicules à quatre roues. Ces variations s'inscrivent dans un contexte de reprise économique marqué par une forte progression des immatriculations neuves, particulièrement pour les véhicules légers (+ 13,5 %), après le recul observé en 1997.

Les vitesses moyennes mesurées par sondage sur différents points du réseau national n'indiquent pas d'augmentation par rapport à 1998, sauf sur les autoroutes, où l'on enregistre également une augmentation des pourcentages de véhicules dépassant les vitesses limites.

Le nombres des tués a augmenté sur toutes les catégories de voies. Les nombres d'accidents et de blessés n'augmentent que sur les autoroutes. Sur ces dernières, alors que la hausse du nombre des tués se situe globalement dans la moyenne générale (+ 5,6 %), elle ne se répartit pas de façon homogène : + 14 % sur les autoroutes de liaison, – 11 % sur les autoroutes de dégagement.

L'augmentation du nombre de tués a été plus forte en rase campagne qu'en agglomération, et la nuit que le jour. Par ailleurs, les nombres d'accidents et de blessés ont augmenté hors agglomération, tandis qu'ils diminuaient en milieu urbain.

Entre 1997 et 1998, le nombre des tués n'a pas évolué de la même façon pour tous les usagers : alors qu'il diminuait pour les cyclistes (– 8,5 %), les cyclomotoristes (– 11,3 %) et les occupants de poids lourds (– 1,8 %), il a augmenté pour les piétons (+ 6,4 %), les motocyclistes (+ 8,4 %) et les automobilistes (+ 8,3 %).

A ce propos, il faut souligner la poursuite de la hausse du nombre des motocyclistes tués. Un peu moins forte que l'an dernier, où elle avait atteint + 12 %, elle est tout de même de + 8,4 %. Comme l'an passé, les conducteurs de motos de 125 cm^3, s'ils restent à un taux de tués par rapport au parc en circulation très inférieur à celui des pilotes de grosses cylindrées (0,32 contre 1,13), ont connu, avec + 28,9 %, une hausse plus importante du nombre de tués que ces derniers (+ 7,4 %). Il est vrai que les parcs ont continué à progresser de manière importante pour ces deux types d'engins au cours de l'année 1998. Il est donc impératif de continuer à suivre de près l'évolution de cette catégorie d'usagers particulièrement touchée.

Par classes d'âge, l'évolution est moins contrastée : le nombre de tués a augmenté pour toutes, sauf pour les moins de 15 ans, qui ont connu une baisse de – 4 %.

Lorsque l'on considère l'évolution du nombre de tués de chaque mois comparé aux mêmes mois de 1997, on constate de fortes disparités. Seuls les mois de mars, de juin, d'août et de septembre ont enregistré une baisse. En revanche, l'augmentation a été particulièrement importante en janvier (+ 37 %) et en février (+ 15 %), en juillet (+ 16 %) ainsi qu'en décembre (+ 11 %), plus modérée au cours des autres mois.

Enfin, les statistiques fournies par les forces de l'ordre sur les contrôles d'alcoolémie indiquent que, pour les trois types de contrôle – contrôles préventifs, dépistages lors d'infractions ou lors d'accidents –, les pourcentages de taux d'alcoolémie supérieurs au taux légal autorisé ont été plus nombreux en 1998 qu'en 1997. Une telle augmentation est observée depuis le premier quadrimestre de 1997.

Compte tenu de la multiplicité des facteurs qui peuvent intervenir dans les accidents, il est difficile de déterminer les causes de ce renversement de tendance. Certaines d'entre elles apparaissent néanmoins assez clairement :

• Tout d'abord, l'augmentation de la circulation, de 4,3% par rapport à 1997, a été plus forte que les années précédentes, où elle ne dépassait guère 3 % (3,2 % en 1997).

• Ensuite, les conditions météorologiques particulières de janvier 1997 avaient considérablement ralenti la circulation. Il en était résulté un nombre d'accidents et de tués exceptionnellement bas. Par contrecoup, le mois de janvier 1998, avec des conditions climatiques habituelles, a ainsi enregistré 177 tués de plus.

• Enfin, il faut souligner la pointe du mois de juillet, où l'on a dénombré 118 tués de plus qu'en juillet 1997. Cette forte hausse peut certainement être liée à l'euphorie qui a accompagné le déroulement de la Coupe du monde de football et la victoire de l'équipe de France.

Mais ces points saillants n'expliquent pas à eux seuls l'augmentation constatée sur l'année, ni les fluctuations importantes d'un mois à l'autre. Les modèles de désaisonnalisation utilisés par le SETRA et l'INRETS indiquent que, même après correction des effets conjoncturels de l'année 1998, la tendance reste orientée à la hausse, et ce depuis le milieu de l'année 1997. Il faudra donc continuer à chercher ailleurs les autres causes de ce phénomène inquiétant.

PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1998

MISE EN ŒUVRE DES DÉCISIONS DU CISR DU 26 NOVEMBRE 1997

1 - Projet de loi

Le projet de loi concernant « diverses mesures relatives à la sécurité routière » porte sur les points suivants :

– Obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

– Dispositions relatives à l'accès à la profession et au fonctionnement des établissements d'enseignement de la conduite.

– Mise en jeu de la responsabilité pécuniaire des propriétaires de véhicules en cas d'infraction sans interception.

– Création d'un délit en cas de récidive dans un délai d'un an pour excès de vitesse de plus de 50 km/h au-delà de la limite réglementaire.

– Dépistage systématique de la drogue pour les conducteurs impliqués dans des accidents mortels.

Le projet a été examiné en première lecture par le Sénat le 7 avril 1998, par l'Assemblée nationale le 10 décembre 1998, en seconde lecture au Sénat le 10 février 1999 et à l'Assemblée nationale le 18 mars 1999.

2 - Textes réglementaires

– Création d'une contravention de la 5e classe pour les vitesses excédant de plus de 50 km/h la limite réglementaire.

Le décret a été publié au *Journal Officiel* le 26 mars 1998.

– Introduction dans le Code de la route des mesures spécifiques concernant la circulation des cycles.

Le décret du 16 septembre 1998 introduit une série de sept mesures aptes à faciliter la circulation des cyclistes et à améliorer leurs conditions de sécurité. Le Club des villes cyclables s'est engagé à suivre les réalisations et à en dresser le bilan.

– Immatriculation des cyclomoteurs.

Un amendement examiné en deuxième lecture de la loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière fixe la gratuité de la carte grise des cyclomotoristes. Les textes réglementaires seront pris dès promulgation de la loi.

3 - Mesures faisant l'objet d'accords entre partenaires

– Promouvoir l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles et établissements scolaires.

Un dossier concernant les « projets jeunes » (opération « Label Vie ») comportant une note explicative, une fiche de candidature, une affiche et des dépliants a été diffusé le 15 janvier 1999 dans les préfectures et les unités concernées du ministère de l'Éducation nationale, de la Recherche et de la Technologie (notamment dans les lycées), ainsi que du ministère de la Jeunesse et des Sports.

En ce qui concerne les outils pédagogiques : un CD- Rom « ASSR-BSR » destiné aux enseignants et aux élèves est diffusé.

– Encouragement des nouveaux conducteurs à suivre un rendez-vous d'évaluation dans l'année qui suit l'obtention du permis de conduire.

Un cahier des charges définissant d'une part le contenu de la formation des conducteurs (module de référence) et d'autre part le contenu d'un module de formation des formateurs a été élaboré par la DSCR en concertation avec les représentants des professions concernées.

Des initiatives ont été prises sur le terrain, notamment dans le cadre de conventions entre des sociétés d'assurance (MACIF et MAAF en particulier) et des formateurs (ECF, Association Aquitaine de sécurité routière, etc.).

– Études et expérimentations nécessaires pour instaurer dans un délai de deux ans un contrôle de sécurité obligatoire des projets.

Des expérimentations ont été lancées sur dix sites en milieu urbain et dix sites en rase campagne concernant le contrôle lors de la mise en service. Ces contrôles seront effectués par des techniciens indépendants du maître d'œuvre local et les résultats seront disponibles à la fin du premier trimestre 1999.

– Travail avec les départements volontaires pour renouveler et gérer plus efficacement la politique locale de lutte contre l'insécurité routière.

La DSCR a réuni dix-sept Préfectures qui se sont déclarées volontaires pour mettre en place des dispositions innovantes.

LA RÉGLEMENTATION



• De nombreux textes ont été adoptés en 1998 :

– *Décret n° 98-214 du 24 mars 1998* instaurant une contravention de la 5e classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h et modifiant les articles R 232 et R 232-1 du Code de la route.

– *Circulaire n° 98-69 du 24 juin 1998* modifiant la circulaire du 31 janvier 1997 relative à la circulation des transports exceptionnels sur autoroute.

– *Circulaire du 17 août 1998* relative à la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (mesures d'urgence concernant la circulation des véhicules).

– *Décret n° 98-784 du 1er septembre 1998* modifiant l'article R 138 du Code de la route. Transpose en droit français les dispositions de la directive n° 97/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 1997 qui prévoit le passage de la vitesse par construction des tracteurs agricoles de 30 à 40 kilomètres par heure.

– *Décret n° 98-828 du 14 septembre 1998* relatif à la circulation des cycles et modifiant le code de la route.

– *Décret n° 98-1103 du 8 décembre 1998* modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives au permis de conduire. Transpose les dernières dispositions de la directive n° 91/439/CEE du 29 juillet 1991 relatives au permis de conduire. Il s'agit de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres ainsi que les nouvelles définitions ou appellations de sous-catégories de permis de conduire.

• Formation continue des experts en automobile

Les modalités de mise en place du second module de la formation continue des experts en automobile désirant effectuer les expertises des VGA/VEI prévue par l'article R 294-5 du Code la route ayant soulevé des contestations de la part de certaines organisations professionnelles, une mission portant sur cet aspect ainsi que sur le décret relatif à la commission nationale chargée d'arrêter la liste des experts en automobile, a été confiée par le ministre à Monsieur Claude Robert, inspecteur général de l'Équipement.

Au vu des conclusions de son rapport, il a été décidé de mettre en place prochainement une instance de concertation présidée par Michel Quatre, ingénieur général des Ponts et Chaussées, regroupant les organisations professionnelles. Celle-ci sera chargée d'établir le programme de cette formation ainsi que ses modalités. Le dispositif à définir devra être suffisamment unifié pour éviter des disparités d'objectifs, de méthodes et de pratiques, tout en se prêtant à une organisation décentralisée.

• Mise en place de la commission nationale

Conformément aux dispositions du décret du 27 août 1997 fixant les modalités de désignation des membres de cette commission et l'étendue de son pouvoir disciplinaire, le président et la secrétaire de cette commission ont été nommés par arrêtés du 17 février 1998.

L'arrêté nommant les autres membres de cet organisme (composé en nombre égal de représentants de l'État, des professions concernées par l'expertise et l'assurance et de représentants des consommateurs) ayant soulevé des difficultés de la part de certaines organisations professionnelles, le rapport d'expertise susvisé a conclu notamment à la nécessité de nommer des experts choisis parmi les organisations professionnelles possédant le statut de syndicat régi par le livre IV du Code du travail. L'arrêté devrait prochainement être publié.

En vue de l'établissement de la liste des experts par cette commission, le secrétariat a reçu à ce jour 1 950 dossiers.

LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE DES VÉHICULES



• En 1998, une loi, cinq décrets et vingt-cinq arrêtés ont été signés

Parmi les plus importants, il faut citer :

– *la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998* portant diverses dispositions d'ordre économique et financier (loi puissance fiscale) ;

– *le décret n° 98-340 du 30 avril 1998* paru au *Journal Officiel* du 8 mai 1998 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux véhicules d'intervention urgente ;

– *le décret n° 98-702 du 17 août 1998* modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives aux mesures de suspension ou de restriction de la circulation propres à limiter la pollution atmosphérique ;

– *le décret n° 98-703 du 17 août 1998* modifiant les articles R 119-1 et R 120 du Code de la route relatifs au contrôle technique des véhicules légers ;

– *le décret n° 98-704 du 17 août 1998* pris pour l'application des dispositions de l'article L 8-A du Code de la route relatives à l'identification des véhicules automobiles contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique ;

– *le décret n° 98-1076 du 27 novembre 1998* modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives à l'immatriculation des véhicules ;

– *l'arrêté du 9 janvier 1998* modifiant l'arrêté du 16 septembre 1994 relatif à la désignation des DRIRE chargées

de délivrer les réceptions communautaires (CE des types de véhicules) ;

– *l'arrêté du 10 mars 1998* modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes ;

– *l'arrêté du 10 mars 1998* relatif à l'homologation des marquages rétro réfléchissants pour les véhicules longs et lourds et leurs remorques ;

– *l'arrêté du 26 mars 1998* relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ;

– *l'arrêté du 13 mai 1998* paru au *Journal Officiel* du 3 juin 1998 relatif à la réception communautaire (CE) et à la réception nationale des véhicules à moteur en ce qui concerne les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (opacité des fumées) ;

– *l'arrêté du 10 juin 1998* paru au *Journal Officiel* du 20 juin 1998 modifiant l'arrêté du 30 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente ;

– *l'arrêté du 24 juin 1998* modifiant l'arrêté du 22 août 1989 modifiant les conditions d'application de l'article R 43-4 (5e alinéa) du Code de la route ;

– *l'arrêté du 1er octobre 1998* modifiant l'arrêté du 16 septembre 1994 relatif à la réception communautaire (CE) des types de véhicules, de systèmes ou d'équipements ;

– *l'arrêté du 1er octobre 1998* modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules ;

– *l'arrêté du 5 octobre 1998* modifiant l'arrêté du 27 mars 1979 relatif aux conditions d'application de l'article R 138 du Code de la route en ce qui concerne la vitesse maximale et le chargement des tracteurs agricoles, des machines agricoles automotrices et de leurs remorques ;

– *l'arrêté du 30 octobre 1998* modifiant l'arrêté du 1er juillet 1996 relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules ;

– *l'arrêté du 23 novembre 1998* abrogeant l'arrêté du 21 octobre 1996 modifié relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules ;

– *l'arrêté du 26 novembre 1998* modifiant l'arrêté du 7 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à 2 roues ou 3 roues et des quadricycles à moteur et de leurs remorques, systèmes et équipements ;

– *l'arrêté du 8 décembre 1998* relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le freinage ;

– *l'arrêté du 15 décembre 1998* modifiant l'arrêté du 26 mars 1998 relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ;

– *l'arrêté du 21 décembre 1998* relatif à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et leurs remorques.

• Contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 1998 :

– les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 1998 ;

– les voitures particulières contrôlées en 1995 et en 1996 ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 1996 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 1998 ;

– les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Les visites techniques portent depuis le 1er janvier 1997 sur le contrôle de 584 altérations élémentaires (dont 215 altérations soumises à prescription de contre-visite) regroupées en 133 points principaux constituant 10 fonctions principales du véhicule.

Depuis le 1er octobre 1998, le contrôle a été modifié sur les fonctions visibilité et pollution. Il porte désormais sur 585 altérations dont 218 soumises à prescription de contre-visite.

En 1998, les 3 994 centres agréés (3 405 centres spécialisés et 589 centres auxiliaires) ont effectué 17,4 millions de contrôles, dont 14,8 millions de visites initiales. Les 14,8 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 13,1 millions pour les voitures particulières et 1,7 million pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 52,6 % du nombre de contrôles par rapport à 1997. L'importance de cette progression est exceptionnelle. Elle résulte du changement de la périodicité des contrôles techniques intervenue en 1996 pour les voitures particulières qui s'est traduit par l'échéance en 1998 du délai de validité des contrôles réalisés sur les voitures en 1995 et 1996.

En 1998, 16,3 % des voitures particulières ne présentent aucune des altérations élémentaires de la nomenclature, alors qu'elles étaient 17,5 % en 1997.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est stable par rapport à 1997. Il s'établit en 1998 à 21,53 % alors qu'il était de 21,66 % en 1997.

Pour les utilitaires légers on constate une régression de l'ordre de 0,5 % du taux de prescription de contre-visites : il est de 25,13 % en 1998 contre 25,69 % en 1997.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernaient pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 1998 :

– la fonction freinage pour 9,90 % des véhicules (soit 1 464 878 véhicules) dont : 5,43 % pour un défaut de déséquilibre important du frein de service ; 2,79 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement ; 0,81 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de service ; 1,48 % pour une détérioration importante du flexible de frein ;

– la fonction éclairage et signalisation pour 8,34 % des véhicules (soit 1 234 049 véhicules) dont : 1,84 % pour le non-fonctionnement du feu stop ; 1,58 % pour le non-fonctionnement du feu de position ; 1,34 % pour le non-fonctionnement du feu de plaque arrière ; 1,24 % pour un réglage trop haut du feu de croisement ;

– la fonction pollution pour 6,96 % de l'ensemble des véhicules (soit 1 029 853 véhicules) répartis par motorisation en :

véhicules « essence non dépollué » : 8,58 % des véhicules (soit 714 320 véhicules) dont : 6,07 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive ; 2,52 % pour un contrôle impossible de la teneur en CO des gaz d'échappement,

véhicules « essence dépollué » : 3,25 % des véhicules (soit 37 329 véhicules) dont : 1,72 % pour une mesure excessive du lambda des gaz d'échappement ; 1,45 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive,

véhicules « diesel » : 5,21 % des véhicules (soit 277 068 véhicules) dont : 3,20 % pour une opacité excessive des fumées d'échappement ; 0,87 % pour une fuite importante à l'échappement ;

– la fonction liaisons au sol pour 6,96 % des véhicules (soit 1 029 853 véhicules) dont : 3,14 % pour une usure importante de pneumatique ; 2,39 % pour un jeu important de la rotule, articulation de train ; 0,68 % pour des dimensions inadaptées du pneumatique ; 0,55 % pour une déformation importante du pneumatique ;

– la fonction organes mécaniques pour 2,77 % des véhicules (soit 409 870 véhicules) dont : 1,25 % pour une fuite importante du silencieux d'échappement ; 0,62 % pour une fuite importante de la canalisation d'échappement ; 0,31 % pour une fuite du circuit du carburant ; 0,30 % pour une mauvaise fixation du silencieux d'échappement ;

– la fonction visibilité pour 1,91 % des véhicules (soit 282 618 véhicules) dont : 1,08 % pour fissure, cassure du pare-brise ; 0,54 % pour un mauvais état du rétroviseur extérieur (si obligatoire) ; 0,10 % pour un non-fonctionnement de l'essuie-glace avant ; 0,08 % pour une mauvaise fixation du rétroviseur extérieur ;

– la fonction équipements pour 1,98 % des véhicules (soit 292 976 véhicules) dont : 0,74 % pour le non-fonctionnement de l'avertisseur sonore ; 0,36 % pour une détérioration importante de la ceinture (si obligatoire) ; 0,34 % pour une mauvaise fixation du siège ; 0,27 % pour un mauvais fonctionnement de la ceinture (si obligatoire) ;

– la fonction direction pour 1,69 % des véhicules (soit 250 065 véhicules) dont : 1,38 % pour un jeu important de la rotule, articulation de direction ; 0,16 % pour un jeu important aux braquages du volant de direction ; 0,07 % pour un jeu important du relais de direction ; 0,06 % pour une mauvaise fixation de la crémaillère, boîtier de direction ;

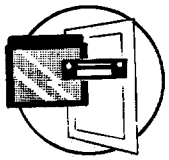
– la fonction structure carrosserie pour 1,05 % des véhicules (soit 155 366 véhicules) dont : 0,44 % pour une ouverture impossible d'une porte latérale ; 0,22 % pour une partie saillante du pare-chocs ; 0,13 % pour une absence du pare-chocs ; 0,08 % pour une ouverture impossible de la porte arrière, hayon.

• 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). Notons que l'adhésion de l'Union européenne à l'accord de 1958 de Genève sur l'harmonisation internationale des réglementations automobiles est entrée en vigueur cette année.

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, la réglementation technique des poids lourds (portes, systèmes anti-projection, etc.).

LA COMMUNICATION



En 1998, pour un budget de 29 millions de francs, des études, des publications, des actions de presse et de relations publiques ainsi que deux campagnes de communication ont ponctué cette année, marquant des repères et servant de temps forts pour un discours sur la responsabilité.

• Les grandes campagnes de l'année

– *Au premier quadrimestre,* la campagne de printemps. La Sécurité routière, dans son but de poursuivre ses actions d'information et de responsabilisation du public, a conduit du 7 au 16 mars 1998 une campagne radio composée de quatorze messages en direction de tous les usagers en général, et des jeunes de 14 à 25 ans en particulier.

A leur intention, et à celle des utilisateurs de deux-roues, ont été créés six nouveaux messages de prévention de 30 secondes chacun. Ils exposent des situations de la vie quotidienne et rappellent combien de vies pourraient être sauvées à chaque période de la journée par le respect

de la réglementation sur le port du casque, les distances de sécurité, la limitation d'alcool lors des fêtes ou des sorties nocturnes, la conduite des deux-roues et des motos, les dangers du « slalom » dans la circulation.

Cette campagne s'est déroulée sur les stations leaders des 14-25 ans : NRJ, Fun, Skyrock, Europe 1, RTL2, les radios indépendantes. Pour les autres usagers sur Chérie FM, RTL, Europe 1, Sud Radio/wit FM, Rires et Chansons, France Inter, France Info, Nostalgie, RFM, RMC Autoroute FM, Radio Classique.

85 % de la population ont été exposés à cette action, en moyenne 11 fois.

Un post-test a été réalisé sur un échantillon de la population française de 15 ans et plus, complété par un sur-échantillon de 200 jeunes de 15 à 25 ans. Par rapport aux campagnes précédentes, les résultats obtenus sont très proches de ceux de la campagne contre l'inattention, de mars 1997, mais restent inférieurs à ceux des campagnes précédentes, notamment celles contre l'alcool au volant. Ceci tient sans doute à l'aspect multi-thèmes de ces dernières campagnes qui rend plus difficile leur mémorisation spontanée. La reconnaissance totale de cette campagne atteint 87 % dans l'ensemble de la population et 93 % parmi les 15-24 ans. Ce sont les hommes, les Franciliens et les personnes qui roulent beaucoup (au moins 25 000 km/an) qui se souviennent spontanément le plus de cette campagne.

– *Au troisième quadrimestre,* la campagne vitesse. Première cause de mortalité sur les routes de France, la vitesse constitue aujourd'hui la priorité absolue de l'État pour améliorer le bilan de la sécurité routière comme en témoignent certaines dispositions du projet de loi déjà discuté dans les deux assemblées (en première lecture le 7 avril 1998 au Sénat et le 10 décembre 1998 à l'Assemblée nationale ; en deuxième lecture le 10 février 1999 au Sénat et le 18 mars 1999 à l'Assemblée nationale), qui s'attaque à la réduction des vitesses excessives ou mal adaptées (facteurs liés aux comportements de conduite).

Pour lancer cette campagne, une vaste opération associant l'Association des paralysés de France et l'Union nationale des associations des familles de traumatisés crâniens a invité la presse à la veille de la Toussaint, sur des sites de contrôle de vitesse où les infractionnistes interpellés étaient confrontés à des handicapés. Cette opération de sensibilisation au fort impact médiatique a permis « d'interpeller » fortement les usagers d'une façon inhabituelle et mobilisatrice.

La campagne publicitaire, quant à elle, a visé à faire évoluer la conduite des automobilistes. Ciblée « jeunes », elle a débuté le 10 novembre pour une vingtaine de jours, et est passée avec treize messages de 35 secondes sur des situations de la vie quotidienne, à la radio (privilégiée en tant que média de proximité) sur : NRJ, Fun, Skyrock, Europe 1, Europe 2, RTL, RTL2, Chérie FM, Sud Radio/wit FM, Rires et Chansons, GIE des Indépendants, France Inter, France Info, Nostalgie, RFM, RMC, Autoinfo + Auto FM, Radio Trafic + Trafic FM.

En accompagnement, une plaquette (15 000 déjà distribuées) ainsi que des dépliants (200 000) ont été diffusés auprès des directions départementales de l'équipement, des préfectures, de la gendarmerie et de la police. Par ailleurs, une cassette audio et une cassette audio professionnelle des spots radio ont été mises à disposition des préfets à l'intention des radios locales non concernées par le plan média.

• Actions de presse

L'activité de presse a donné lieu à un grand nombre de communiqués de presse :

– 9 janvier, bilan du contrôle technique en 1997. Les résultats traduisent une augmentation des contrôles, de 11 % par rapport à 1996 ;

– 29 janvier, participation à la production et à la réalisation d'un CD prévenant les jeunes des risques encourus dans la circulation et des moyens de s'en protéger. L'originalité de cette musique réside dans le style retenu : le rap ;

– 30 mars, diffusion sur France 3 d'une nouvelle série de quinze épisodes du dessin animé « Max dans la rue » à destination des enfants de 3 à 5 ans ;

– 2 avril, bilan de l'année 1997 et de janvier 1998, au cours d'une conférence de presse ;

– 7 avril, énoncé du palmarès du 3e Festival international du film de la sécurité routière ;

– 27 avril, formation complémentaire aux premiers secours sur la route pour les titulaires de l'Attestation de formation aux premiers secours (AFCPSSR) ;

– 29 mai, pour la première fois, la Sécurité routière était présente dans l'enceinte du circuit Paul-Ricard à l'occasion du Grand Prix de France motocycliste. Les « Monsieur Moto » des Bouches-du-Rhône, de l'Hérault et du Var ont pu informer et sensibiliser le public. Une opération « Relais Calmos » a été conduite en partenariat avec la Fédération française des motards en colère (FFMC) ;

– 3 juin, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a reçu une délégation de la Fédération française des motards en colère. Cette rencontre a permis un échange de douze propositions formulées par la FFMC sur la sécurité routière. Un communiqué de presse a accompagné cette rencontre ;

– 18 juin, pour réduire l'insécurité routière en entreprise, quatorze entreprises signataires d'une charte de sécurité routière avec l'État, ont constitué l'association « Promotion de la sécurité routière en entreprise » (PSRE) ;

– 30 juin, Isabelle Massin, qui s'est vu confier par Jean-Claude Gayssot une mission visant à redynamiser les politiques locales de sécurité routière, a présenté à la

presse les conclusions de son étude (près de 200 personnes ont été auditionnées en deux mois) et son rapport intitulé : « pour une sécurité routière plus citoyenne » ;

– 22 juillet, Isabelle Massin est nommée en Conseil des ministres, déléguée interministérielle à la sécurité routière et directrice de la sécurité routière et de la circulation routière ;

– 4 septembre, lancement de l'opération « Calmos » avec la Fédération française des motards en colère à l'occasion du Bol d'Or ;

– 16 septembre, modification du Code de la route pour faire du vélo un mode de transport à part entière ;

– 25 septembre, la Cour européenne des droits de l'homme juge le système français du permis à points conforme aux exigences de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;

– octobre, 3615 METEOROUTE : lancement des conditions météoroutières sur un itinéraire choisi ;

– 26 novembre, à l'occasion du premier anniversaire du lancement du BSR, présentation du kit pédagogique ASSR/BSR regroupant une cassette vidéo, un CD-Rom et un manuel de l'enseignant. Ce support novateur a été réalisé en partenariat avec les codes Rousseau, MAIF Prévention et la MAE ;

– les bilans mensuels ont fait régulièrement l'objet d'une communication à la presse.

• Actions de relations publiques

Elles ont chacune donné lieu à une communication externe, notamment à la presse.

– Huit chartes ont été signées ou renouvelées :

• le 19 mars, avec le groupe Bourgey Montreuil, filiale de Géodis, premier groupe français de transport et de logistique, dans le cadre de la Semaine internationale du transport et de la logistique ;

• le 30 mars, avec MAAF Assurances (1re signature entre l'État et une mutuelle d'assurances) ;

• le 28 avril avec Continent Assurances ;

• le 18 mai avec Rhône-Poulenc Agro France ;

• le 19 mai avec la Fédération des clubs motocyclistes de la Police nationale (charte relative au brevet de sécurité routière) ;

• le 15 juin avec 3M France ;

• le 11 juin avec Esso ;

• le 2 août avec Autovision.

– Quatre manifestations ont ponctué la fin de l'année :

• présence de la Sécurité routière à la semaine internationale du transport et de la logistique. A cette occasion, une table ronde en entreprise a été organisée dépassant le monde des chargeurs ;

• la Fête de l'Humanité (12 et 13 septembre). L'animation du stand s'est faite autour du testochoc familial avec la participation de la MACIF Prévention ;

• Mondial de l'Automobile (1er au 11 octobre 1998), le centième depuis sa première inauguration au Grand Palais. Le thème central « 100 ans du conducteur », abordé sur un stand de 170 m², a été traité autour d'une animation test de comportement avec un CD-rom : « Quel conducteur êtes-vous ? » ;

• le Salon des maires et des collectivités locales (17 au 19 novembre).

• Les éditions et documents

– Revue de la Sécurité routière

Parution de deux numéros (due à des problèmes d'appel d'offres). Ils ont traité dans la rubrique « dossier » du droit à la reconnaissance des victimes de la route (n° 111) et de la politique de développement de l'usage de la bicyclette (n° 112).

Un numéro spécial « 3 ans d'initiatives locales en faveur de la sécurité routière » a été diffusé en 30 000 exemplaires à tous les partenaires locaux.

– Les Infos

Onze numéros de la lettre mensuelle d'actualité de la Sécurité routière *Les Infos* destinée aux réseaux de la Sécurité routière ont été assurés (2 700 ex.).

– Les dépliants

Pour accompagner les diverses manifestations, la collection s'est enrichie de quatorze nouveaux titres créés pour mobiliser et conseiller les conducteurs : Conduire la nuit - Conduire sur route - Conduire sur autoroute - Conduire en ville - Circuler à vélo - Conduite et personnes âgées - Vitesse - Fatigue et vigilance - Piétons - Permis de conduire dans la CEE - Permis de conduire hors CEE - Permis de conduire international - Contrôle technique - Signalisation routière.

Chaque titre fait l'objet d'une diffusion moyenne à 200 000 exemplaires (500 000, pour « La signalisation routière »).

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

– Le recueil des « Réglementation et réponses aux questions parlementaires » (600 ex.), qui regroupe l'essentiel des textes parus au *Journal Officiel* et au *Bulletin Officiel,* a été adressé en interne (6 numéros par an).

• Les productions audiovisuelles

– *Le premier quadrimestre* a été consacré à la réalisation d'un vidéogramme de 13 minutes « Un rayon de liberté » sur la place de la bicyclette dans le cadre des déplacements urbains dans les villes d'Italie du Nord. Il en ressort des villes plus conviviales où les différents modes de déplacement cohabitent sans heurt et où la bicyclette est naturellement et quotidiennement utilisée par tous.

– *Le second quadrimestre* a permis de réaliser en partenariat, trois autres films (de 20 minutes).

« Dérapages » et « Prévenir les accidents de la circulation », destinés plus particulièrement aux chefs d'entreprise pour les aider à diminuer les accidents grâce à une meilleure organisation du travail. Ces vidéogrammes ont été conçus et réalisés avec l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS). Le premier est une fiction, et le second un reportage dans trois entreprises de taille et d'activité différente, dont les dirigeants ont réalisé ce type de démarche avec succès.

« Vision et trafic », coproduit avec le Service de prévention des armées, rappelle pour la sécurité de la conduite l'influence de la fatigue, de la prise de médicaments et de l'âge sur l'acuité visuelle.

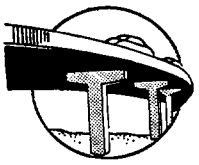
La diffusion de ces vidéos se fait selon la méthode classique, soit une VHS à chaque chargé de mission sécurité routière et une BETA ou U'MATIC aux CETE susceptibles de faire des duplications pour les établissements d'enseignement, les associations ou tout autre demandeur à qui il est possible de faire un prêt ou un don (ce qui entre autres exclut les auto-écoles). Par ailleurs, les coproducteurs diffusent également très largement ces réalisations (armées, entreprises, etc.). Il est certain qu'en matière de financement et de diffusion, cette solution est à retenir, à condition qu'on se limite à deux ou trois coproducteurs.

• Mise en concurrence d'agences

Elle a été entreprise pour les actions publicitaires d'une part, et les actions de relations publiques et relations presse d'autre part.

Au terme de trois ans de collaboration avec les agences FCA/BMZ et Moreau-Lascombe, qui l'ont assistée pour ses actions publicitaires et ses actions de relations publiques et de relations presse, la Sécurité routière a remis en concurrence, comme prévu dès l'origine, ses budgets de communication. Deux vagues de consultations se sont déroulées, la dernière en juillet et août a permis de choisir les agences pour 1998. L'agence FCA/BMZ a été retenue pour la mise en œuvre des actions publicitaires. Une nouvelle agence, Hintzy-Heymann, a été choisie pour les relations publiques et relations presse.

LES OPÉRATIONS DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER



• Le déploiement de l'exploitation de la route

L'exploitation de la route a pour objectifs de concourir efficacement aux déplacements sûrs des usagers par des organisations (surveillance du réseau, intervention, etc.), des équipements (panneaux à message variable, stations de comptage, caméras, postes d'appel d'urgence, etc.), de leur apporter des services (information, alerte, etc.) limitant les pertes de temps, les accidents et les nuisances et d'optimiser l'usage du réseau routier par des techniques de gestion du trafic.

La circulaire du 28 mai 1997 a entériné la hiérarchisation du réseau routier national dans le cadre du Schéma directeur d'exploitation de la route (SDER).

Le développement de l'exploitation des voies rapides urbaines s'est poursuivi et consolidé sur les agglomérations suivantes : l'Ile-de-France (SIRIUS), Lyon (CORALY), Marseille (MARIUS), Toulouse (ERATO), Lille (ALLEGRO). Des organisations de surveillance, d'intervention et de gestion du trafic se déploient progressivement sur le réseau national prioritairement sur les voies ayant des perturbations de grande ampleur.

Après le plan neige vallée du Rhône, afin de faire face à de graves difficultés de circulation consécutives à de fortes intempéries, la méthodologie a été utilisée pour élaborer la partie technique de plans de gestion de trafic transfrontaliers France-Italie et France-Espagne dans le cadre du projet européen SERTI. Ces plans définissent les circuits d'alerte, de décision et d'information, et les scénarios d'action.

La campagne Bison Futé 1998 s'est traduite par la réalisation et la diffusion de :

– 12,5 millions de la carte conseil et itinéraires Bis avec neuf partenaires ;

– 470 000 exemplaires d'un dépliant spécial football incluant des plans des sites, des itinéraires de contournement conseillés et diverses informations routières ;

– 11,5 millions de calendriers du trafic routier avec des partenaires ;

– 25 dossiers de presse diffusés chacun à 1 300 exemplaires, soit au total 32 500 dossiers ;

Enfin 58 points d'accueil Bison Futé ont été à la disposition du public lors des grandes migrations d'été.

• Le contrôle de sécurité des infrastructures

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 26 novembre 1997 a décidé de développer les études et

expérimentations nécessaires à l'instauration progressive d'un contrôle de sécurité des projets routiers.

Le contrôle de sécurité des projets routiers a pour objet de s'assurer que l'ensemble des règles de conception et de réalisation à forts enjeux de sécurité ont été intégrées afin d'éviter l'apparition de situations accidentogènes à la suite de mise en service ou à l'occasion de travaux importants d'aménagement d'une route.

L'État pratique un contrôle de ses projets d'investissement sur le réseau routier selon des modalités définies par la circulaire du 5 mai 1994.

Un comité directeur, présidé par Monsieur Jean Berthier, ingénieur général des Ponts et Chaussées, chargé de piloter le projet et d'assurer la concertation avec les maîtres d'ouvrage concernés (État, APCG, AMF) et des groupes techniques et juridiques ont été mis en place.

Un des objectifs des travaux est de formaliser la prise en compte de la sécurité routière aux différentes phases du projet et de systématiser l'application du contrôle.

La procédure de la visite de contrôle de sécurité avant mise en service sur le réseau de l'État devrait être opérationnelle dans le premier semestre 2000 et l'ensemble de la démarche au début du second semestre 2000.

• Actions en faveur des motocyclistes

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

Les actions suivantes ont été réalisées :

– étude spécifique sur l'accidentologie des motocyclistes,

– lancement d'un concours auprès des entreprises afin de mettre au point des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

• Actions en faveur des cyclistes

Le décret du 16 septembre 1998 modifie le Code de la route pour favoriser l'usage du vélo en améliorant la sécurité des cyclistes.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR



• Les examens du permis de conduire

– Directive communautaire sur le permis de conduire

Après la mise en place en 1996 d'une nouvelle réglementation concernant les conditions d'accès à la conduite des motocyclettes, qui a constitué le premier volet de la transposition dans le Code de la route de la 2e directive communautaire sur le permis de conduire, la sous-direction de la formation du conducteur a préparé l'ensemble des textes nécessaires pour parachever cette transposition.

Le décret du 8 décembre 1998 a ainsi été publié au *Journal Officiel* du 9 décembre. Les textes à prendre pour son application (4 arrêtés et 2 circulaires) ont été signés les 8 et 12 février pour une application au 1er mars 1999.

Ils prévoient pour l'essentiel :

* la reconnaissance mutuelle des permis communautaires au sein de l'Union européenne. Toutefois, tout titulaire d'un tel permis ayant sa résidence normale en France pourra, s'il le désire, le faire enregistrer. Il pourra également l'échanger contre un titre français. Cette possibilité se transformera en obligation s'il commet sur notre territoire une infraction au Code de la route entraînant une mesure de restriction, de suspension, de retrait du droit de conduire ou de retrait de points ;

* l'instauration d'une épreuve pratique dans le contenu des examens afférents à la délivrance des catégories B1 (quadricycles lourds à moteur), E (B) [voiture + grosse caravane ou remorque], E (D) [autocar + remorque de plus de 750 kg de PTAC] ;

* la mise en place d'un nouveau modèle communautaire de permis de conduire, conformément à l'annexe 1 de la 2e directive, et sur lequel les éventuelles restrictions d'usage feront désormais l'objet d'une codification chiffrée harmonisée ;

* la remise à niveau du fichier national des permis de conduire (FNPC), qui relève du domaine de compétence du ministère de l'Intérieur, mais à laquelle la sous-direction de la formation du conducteur a fortement collaboré.

– Matériels d'examen

Il a été profité de ces importants changements réglementaires et des conséquences qu'ils auront sur le contenu des examens pour renouveler l'ensemble des matériels mis à disposition des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière [catégorie B, B1 et E(B)] - catégories motocyclettes et groupe lourd [C, E(C), D, E(D)].

Il s'agit d'une opération particulièrement lourde qui a pour objet d'améliorer les conditions de travail des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, et de donner aux candidats qui passent les examens une image valorisante du service public.

– Activité internationale

Dans le domaine spécifique du permis de conduire, la sous-direction de la formation du conducteur participe activement au fonctionnement et au dynamisme de la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) au travers du comité directeur auquel elle appartient.

Cette commission, qui regroupe désormais trente-deux pays, est sous contrat avec la Commission européenne (DG VII) et a reçu mandat de présenter toutes recommandations techniques en vue d'une harmonisation plus poussée dans le domaine du permis de conduire.

Ont ainsi été réalisés un guide sur le permis de conduire décrivant les systèmes de permis de conduire dans ces trente-deux pays puis un CD-Rom permettant une consultation plus rapide et plus efficace. En 1998, ont été approuvés des rapports sur la formation des examinateurs et les contenus de l'épreuve théorique et de l'épreuve pratique du permis de conduire de catégorie B.

Des ateliers sont, par ailleurs, en cours sur les catégories A, sur celles du groupe lourd, mais aussi sur l'ensemble des mesures post-permis adoptées dans les pays européens, avec l'évaluation de leur efficacité.

Tous ces travaux serviront de base aux réflexions qui vont être prochainement menées sur l'élaboration d'une troisième directive sur le permis de conduire et sont particulièrement en phase avec les préoccupations de la France en matière de formation du conducteur.

• L'enseignement de la conduite

1 - Élections au Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP).

Lors de sa réunion du 9 avril 1998, le CSECAOP a approuvé le texte d'un arrêté modificatif aux dispositions de l'arrêté du 14 avril 1986 fixant les modalités des élections pour la désignation de ses membres élus. Cet arrêté modificatif, en date du 4 mai 1998 (paru au *Journal Officiel* du 19 mai 1998) vise à simplifier la procédure d'inscription des électeurs sur les listes électorales.

Les élections des représentants de la profession au CSECAOP, qui se déroulent tous les trois ans, ont eu lieu entre le 22 septembre et le 12 octobre 1998.

Les résultats ont été proclamés lors de la réunion de la commission nationale des Élections qui s'est tenue le 9 novembre 1998. Conformément aux dispositions de l'arrêté du 14 avril 1986 précité, les sièges ont été attribués suivant la règle de la plus forte moyenne.

2 - Réforme des conditions d'accès à la profession.

– Le projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, dont la section 2 est consacrée aux dispositions relatives à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, a été examiné en première lecture par le Sénat le 7 avril 1998 et par l'Assemblée nationale le 10 décembre 1998, en deuxième lecture le 10 février 1999 au Sénat et le 18 mars 1999 à l'Assemblée nationale. La mise en œuvre de ces dispositions, qui ont pour objectifs essentiels d'améliorer la qualité de la formation en assainissant la profession et en protégeant mieux le consommateur, devrait donc aboutir à la fin du 1er semestre 1999.

– Dans l'attente des textes d'application du projet de loi évoqué ci-dessus, aucune modification réglementaire relative au fonctionnement des écoles de conduite n'est intervenue en 1998 ; cependant les travaux préparatoires à la sortie de ces textes (décrets et arrêtés) se poursuivent activement en liaison avec les administrations et les professionnels concernés, en vue d'une mise en œuvre rapide à l'aboutissement des travaux législatifs après la promulgation de la loi.

3 - Expérimentations des formations post-permis destinées aux conducteurs novices et aux conducteurs expérimentés.

Dans le but de contribuer à la mise en œuvre des mesures décidées par le CISR du 26 novembre 1997 concernant l'expérimentation de rendez-vous d'évaluation destinés aux conducteurs novices (un an d'ancienneté de permis) et de rendez-vous de perfectionnement destinés aux conducteurs expérimentés (dix ans d'ancienneté de permis), un cahier des charges a été élaboré au cours de l'année 1998 en concertation étroite avec les principaux partenaires concernés : INRETS, enseignants de la conduite, enseignants spécialisés dans les formations post-permis, formateurs de moniteurs, animateurs de stage dans le cadre du permis à points, assureurs, représentants d'associations spécialisées.

L'ensemble des contenus proposés est le fruit d'une sélection parmi les objectifs pédagogiques spécifiques contenus dans le Programme national de formation à la conduite (PNF).

En outre, un programme de formation destiné aux animateurs des rendez-vous (formation des formateurs) a été établi et validé en concertation avec les partenaires. Sa durée est estimée à une semaine.

Les actions de formation, mises en œuvre au plan local et correspondant à ce cahier des charges, seront identifiées par un label « formation post-permis - sécurité routière » pendant une période d'expérimentation d'un an.

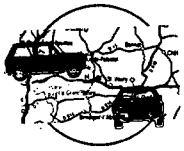
L'expérimentation de ces formations fera l'objet, à partir de 1999, d'une évaluation précise et d'un bilan après un an de fonctionnement, afin d'en tirer les enseignements utiles avant toute généralisation ultérieure. Cette évaluation du dispositif ainsi mis en place devra permettre :

– d'améliorer au plan pédagogique les « produits de formation » proposés ;

– d'apprécier au plan statistique et scientifique l'impact réel de ces actions sur le comportement des conducteurs et sur leur accidentologie. Le dossier des rendez-vous a été exposé et transmis aux représentants des 31 préfectures qui ont fait acte de candidature fin 1998 pour organiser un déploiement de ces actions. Puis ce dossier a été adressé à l'ensemble des préfets afin que les pouvoirs publics puissent être en mesure de répondre aux initiatives des partenaires concernés sur l'ensemble du territoire en 1999.

LA POLITIQUE LOCALE

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Le renforcement des partenariats nationaux et locaux est l'un des trois axes prioritaires retenus par le gouvernement lors du Comité interministériel du 26 novembre 1997.

Afin de présenter les vingt-cinq mesures du CISR et mobiliser les responsables des administrations et les partenaires locaux, dix-huit réunions régionales ou interrégionales ont été organisées au cours du premier quadrimestre 1998, mobilisant 2 800 personnes. La presse, les radios et télévisions locales ont largement rendu compte de ces débats.

Par ailleurs, dès l'automne 1997, les départements ont commencé à préparer leur document général d'orientations 1998-2002, fixant pour cette période les principaux enjeux de l'insécurité routière. De nombreux départements ont concrétisé cette démarche par la signature d'une charte de sécurité routière, cosignée par l'État, le conseil général, les principales communes et le milieu associatif et socio-professionnel, avec l'engagement d'œuvrer ensemble pour l'atteinte de l'objectif de réduction de moitié de l'insécurité routière dans leur département en cinq ans.

Le PDASR 1998, qui correspond à la première année de mise en œuvre du document général d'orientations, a décliné les principaux enjeux retenus dans chaque département

En ce qui concerne REAGIR, l'accent a été mis en 1998 sur l'amélioration du fonctionnement du programme et plusieurs dossiers et outils ont été mis à la disposition des préfectures (carte IDSR, logiciel de gestion, dépliant REAGIR, etc.). En ce qui concerne la banque de données REAGIR, 200 responsables techniques locaux ont suivi une formation spécifique pour pouvoir réaliser des synthèses des enquêtes. Une dizaine d'études nationales ont été lancées et sont en cours de réalisation par les CETE (les piétons, les obstacles en milieu urbain, les accidents du travail, etc.).

Par ailleurs, à la demande du ministre des Transports, plusieurs propositions d'amélioration du dispositif local ont été formulées dans le rapport « Pour une sécurité citoyenne » :

– positionner la sécurité routière par rapport au civisme, à la citoyenneté,

– appuyer les actions sur des connaissances partagées,

– rendre exemplaire l'action de l'État dans son champ de compétence,

– développer le partenariat aux plans national et local.

Dans cet esprit, les départements ont été sollicités pour engager une réflexion sur leur organisation actuelle, afin de gérer plus efficacement la politique locale de sécurité routière. Dix-sept départements se sont portés volontaires pour cette expérimentation : leur proposition d'organisation devra reposer d'une part sur une organisation des services de l'État répondant à ses propres champs de compétence, et d'autre part sur une structure partenariale permettant l'échange, la concertation et la coordination des actions.

Enfin, les orientations pour 1999 sur la politique locale sont les suivantes :

– approfondissement des enjeux du DGO 1998-2000 et affinage des orientations d'actions,

– les priorités de l'État sont la politique de contrôles et sanctions, la prise en charge des thèmes « jeune », « vitesse » et « prévention du risque routier en milieu professionnel »,

– pour le programme REAGIR, il convient d'apporter plus de rigueur dans sa gestion. Ainsi des comités de lecture des enquêtes seront mis en place dans les départements. Enfin, il est demandé aux IDSR d'accompagner les projets LABEL VIE.

LE PARTENARIAT



• Relations avec les associations

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

Outre l'aide accordée aux associations à audience locale dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière, la DSCR a apporté son soutien financier aux associations, nationales ou locales, qui ont monté des opérations à audience nationale ou ayant valeur d'exemple ou d'innovation.

Le montant des sommes allouées sur subventions pour l'année 1998 est de 1 million de francs pour l'exercice écoulé (dont 60 000 F reportés sur l'exercice 1999).

En 1998, la DSCR a soutenu neuf organismes : la Ligue contre la violence routière, la Fondation Anne Cellier, la Fédération des associations de la route pour l'éducation, l'Association nationale pour l'amélioration des transports éducatifs de l'enseignement public, l'Union des foyers de

jeunes travailleurs, la Rue de l'avenir, le Club des villes cyclables, l'Enfant et la rue et l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens.

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

La DSCR a parrainé avec, le cas échéant, la participation du ministre ou de ses représentants, certaines manifestations : lancement de la 12e campagne d'éducation à la sécurité pour les transports de jeunes de l'ANATEEP « un accompagnateur pour un transport meilleur » ou le colloque européen sur le thème : « victime de la route, justice, assureurs, média : acteurs de la prévention » de la Fondation Anne Cellier.

En outre, la Ligue contre la violence routière est intervenue tant devant le Sénat que l'Assemblée nationale pour soutenir le projet de loi « sécurité routière ».

Les thèmes privilégiés ont porté sur la sensibilisation à la sécurité routière des enfants d'écoles maternelles, de lycées et collèges, des adolescents lors de leurs déplacements scolaires ou de loisirs, sensibilisation générale sur les conséquences de l'insécurité routière ; formation à la conduite d'un véhicule automobile comme outil d'insertion sociale et professionnelle ; recherche de nouveaux outils adaptés aux populations défavorisées et formation d'acteurs locaux et de partenaires à ces nouvelles techniques ; défense des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille et formation de bénévoles ou professionnels au travail d'écoute et d'accompagnement.

La délégation interministérielle à la sécurité routière met un point d'honneur à participer à toute campagne pouvant mettre en valeur sa propre cause en dehors même de tout partenariat financier. Notamment en fin d'année, Madame Massin a mené une campagne de sensibilisation aux risques liés à l'insécurité routière en appui avec l'Association des paralysés de France.

• Apprentissage de la conduite et insertion

On compte 150 opérateurs disséminés dans différents départements français qui ont mis en œuvre une action de formation à la conduite et d'éducation à la sécurité auprès des jeunes en difficulté engagés dans un projet professionnel ou mobilisés pour la construction d'un projet. Pour soutenir ces actions, plus de 11 millions de francs provenant du Fonds social européen ont été utilisés en complément de financements publics (administration, collectivités publiques, mutuelles et assurances) d'un montant global au moins équivalent.

Deux journées d'études ont été organisées en liaison avec la DSCR :

– la première, prise en charge par le Centre de documentation pédagogique du Puy-en-Velay et la préfecture de la Haute-Loire, a eu lieu le 5 juin 1998. Présentée sous forme de colloque et intitulée « éducation à la sécurité routière, de l'apprentissage de conduite à la citoyenneté et à l'insertion », cette manifestation a réuni 150 personnes à la fois responsables d'associations, formateurs, administratifs et experts, qui on pu échanger de façon très enrichissante ;

– la seconde, prise en charge par la Fédération des associations de la route (FARE) et la ville de Clermont-Ferrand, rassemblait le 19 octobre 1998 à la fois les adhérents et sympathisants de cette fédération, des représentants administratifs et des associations de la région.

Trois thèmes ont été développés au sein d'ateliers : « la question des nouveaux métiers : emplois jeunes, l'évaluation des actions, la prise de risque et le rapport aux limites des jeunes usagers ». Des actes de cette journée seront rédigés et diffusés par la FARE.

Par ailleurs, commandé par la DSCR, un ouvrage de référence, écrit par Maryse Esterle Hedibel, a été édité par la Documentation Française en fin d'année et mis en vente. Intitulé « Sur la route de l'insertion » il va permettre à la DSCR de mener une action de communication et d'information sur ce dispositif en approfondissant ses différents aspects.

• Entreprises et sécurité routière

En 1998, l'action engagée en matière de maîtrise du risque automobile dans les entreprises s'est développée par la signature de cinq nouvelles chartes de sécurité routière.

La charte de sécurité routière signée avec Esso en 1995 a par ailleurs été renouvelée pour une période de trois ans. Les résultats obtenus dans le cadre de ce partenariat sont significatifs puisque 60 millions de kilomètres ont été parcourus par le personnel de l'entreprise sans accident corporel ou matériel.

Parallèlement, quatorze entreprises signataires d'une charte de sécurité routière avec l'État ont constitué le 18 juin 1998 l'association « Promotion de la sécurité routière en entreprises (PSRE) ». Cette association a pour objet de mener toute action, de faire toute proposition, de conduire toute étude de nature à réduire par tous moyens l'insécurité routière en entreprise. Son activité s'inscrit pleinement dans le cadre de l'objectif arrêté par le gouvernement lors du CISR du 26 novembre 1997, à savoir, la réduction de moitié du nombre des victimes de la circulation d'ici cinq ans.

Enfin, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a demandé à Jean Verre, auteur du rapport de la table ronde sur la formation des usagers de la route et des conducteurs, dont il a assuré la présidence, d'approfondir la réflexion déjà menée en matière de sécurité routière en entreprise, en vue de définir les modalités de généralisation dans les délais les plus courts possible, de plans de prévention du risque routier dans les entreprises.

Parallèlement le, ministère de l'Équipement a engagé fin 1998 une réflexion relative à la mise en œuvre de plans de prévention dans ses propres services tant en centrale qu'au niveau des services déconcentrés.

• Brevet de sécurité routière

Il est rappelé que depuis le 17 novembre 1997 il est nécessaire, pour conduire un cyclomoteur dès l'âge de 14 ans, d'être titulaire du brevet de sécurité routière constitué :

– d'une partie théorique : l'ASSR délivrée en classe de 5e ;

– d'une partie pratique : formation de 3 heures en circulation avec un moniteur agréé.

Au 31 décembre 1998, plus de 55 000 jeunes ont suivi cette partie pratique dispensée par plus de 4 000 établissements de formation agréés par les préfectures.

Un bilan exhaustif sera réalisé afin de mesurer l'efficacité de cette formation.

On peut souligner dès à présent qu'en 1998 il y a eu 34 tués de moins et 525 blessés (dont 183 graves) de moins qu'au cours de l'année 1997 chez les jeunes cyclomotoristes de 14 à 16 ans.

• Les pros de la route

Tout comme les années précédentes, la DSCR a participé au « Tour de France des pros de la route 1998 », huitième du nom, patronné par France routes.

Depuis l'origine, 31 000 conducteurs et 700 entreprises ont signé la « charte sécurité des pros de la route ».

En 1998, plus de 3 500 d'entre eux sont venus grossir les rangs des professionnels qui démontrent leur volonté d'agir au quotidien dans la lutte contre l'insécurité routière.

Sur les étapes, les tests de contrôle de la vue proposés aux conducteurs volontaires ont rencontré le même succès que les années précédentes, et la présence des représentants d'organismes de l'État (DDE, CRAM, Inspection du travail, etc.) a été très efficace.

Le Tour de France a été clôturé par la remise des trophées « Camions d'Or », présidés par Madame Isabelle Massin, et qui ont distingué, en accord avec les services des préfectures concernées, dix conducteurs, deux entreprises, un lycée professionnel préparant au CAP routier, deux enseignants à la conduite, une unité militaire particulièrement active sur le terrain de la sécurité et deux innovations marquantes pour l'amélioration de la sécurité routière et de l'image de marque du monde du poids lourd dans son ensemble.

• Les écoles de police

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

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

TENDANCES GÉNÉRALES

I – LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	ANNÉE 1998	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1998/1997
Circulation	↗	↗	En augmentation.
Accidents corporels	↘	=	Globalement en légère diminution mais en augmentation en février, mai et surtout janvier.
Tués	↗	↘	Globalement en hausse, très nette en janvier, février, juillet et décembre. En diminution en mars, juin, août et septembre.
Blessés	↘	=	Globalement en légère diminution, mais en augmentation en janvier, février, avril, mai et septembre.
Gravité	↗	↘	En augmentation.

II – LES INDICATEURS DE COMPORTEMENT	ANNÉE 1998	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1998/1997
Vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme	↗	=	Stables ou en légère diminution sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes de liaison et de dégagement.
Vitesses moyennes pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	↗	↘	En hausse sur tous les réseaux sauf en milieu urbain lors des traversées d'agglomérations per voies d'entrées/sorties et lors de traversées par artères des centres villes.
Port de la ceinture de sécurité	↗	=	Constant en rase campagne et en hausse en agglomération.

III – CONTRÔLES ET SANCTIONS	ANNÉE 1998	ANNÉE 1997	CARACTÉRISTIQUES 1998/1997
Heures de contrôle consacrées à la vitesse	↘	↘	En diminution.
Dépistages de l'alcoolémie	↗	↗	En augmentation.

BILAN 1998
ET BILAN DES VINGT PRÉCÉDENTES ANNÉES

	ACCIDENTS CORPORELS		dont ACCIDENTS MORTELS	TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)		Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1978	247 785	– 3,8	–	12 137	– 7,4	96 659	241 855	338 514	– 4,6	*4,90*
1979	**253 208**	+ 2,2	–	12 480	+ 2,8	**99 084**	**248 834**	**347 918**	+ 2,8	4,93
1980	248 469	– 1,9	–	**12 543**	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	– 2,4	5,05
1981	239 734	– 3,5	–	12 428	– 0,9	90 973	243 316	334 289	– 1,6	5,18
1982	230 701	– 3,8	–	12 410	– 0,1	84 532	236 853	321 385	– 3,9	5,38
1983	216 139	– 6,3	–	11 946	– 3,7	79 447	221 987	301 434	– 6,2	5,53
1984	202 637	– 6,2	–	11 685	– 2,2	73 314	211 593	284 907	– 5,5	5,77
1985	191 132	– 5,7	9 217	10 448	– 10,6	66 925	203 874	270 799	– 5,0	5,47
1986	184 615	– 3,4	**9 682**	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	– 4,4	5,94
1987	170 994	– 7,4	8 686	9 855	– 10,0	57 902	179 734	237 636	– 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	9 341	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	– 3,0	9 302	10 528	– 0,2	55 086	180 913	235 999	– 3,3	6,17
1990	162 573	– 4,7	9 128	10 289	– 2,3	52 578	173 282	225 860	– 4,3	6,33
1991	148 890	– 8,4	8 509	9 617	– 6,5	47 119	158 849	205 968	– 8,8	6,46
1992	143 362	– 3,7	8 114	9 083	– 5,6	44 965	153 139	198 104	– 3,8	6,34
1993	137 500	– 4,1	8 005	9 052	– 0,3	43 535	145 485	189 020	– 4,6	6,58
1994	132 726	– 3,5	7 609	8 533	– 5,7	40 521	140 311	180 832	– 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	7 453	8 412	– 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	– 5,7	7 178	8 080	– 3,9	36 204	133 913	170 117	– 6,2	6,44
1997	125 202	– 0,2	7 130	7 989	– 1,1	35 716	133 862	169 578	– 0,3	6,38
1998	*124 387*	– 0,7	*7 514*	*8 437*	+ 5,6	*33 977*	*134 558*	*168 535*	– 0,6	**6,78**

Le bilan des accidents de la route en 1998 est contrasté avec légèrement moins d'accidents corporels et de blessés mais plus de tués. La gravité, en tués pour 100 accidents corporels, n'a jamais été aussi élevée.

En 1998, par rapport à 1997

Résultats par service de surveillance

Si l'on considère les résultats par service de surveillance, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions des nombres d'accidents corporels et de blessés, mais à une augmentation du nombre de tués qui génèrent une augmentation de la gravité des accidents.

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les nombres d'accidents corporels et de blessés graves diminuent, en revanche les nombres de tués et de blessés légers augmentent. La gravité des accidents est également en augmentation sur ce réseau.

Indice de circulation

La circulation, sur le seul réseau national, a augmenté de 4,3 % et la consommation de carburants a augmenté de 2,5 %.

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de jour

Globalement, de jour, en 1998, les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont en hausse sensible sur le réseau autoroutier (principalement sur les autoroutes de dégagement où l'on enregistre un écart de 5 km/h par rapport à 1997) et stables ou en légère baisse sur les autres réseaux. Les dépassements de la vitesse limite suivent une tendance analogue avec notamment un taux de plus de 50 % sur les autoroutes de dégagement. La vitesse moyenne pratiquée par les voitures de tourisme sur le réseau national rapide à 2 x 2 voies, après avoir connu une hausse jusqu'en 1995, semble s'être stabilisée depuis autour de 111 km/h.

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de nuit	La nuit, par rapport à l'année précédente, les vitesses moyennes relevées en 1998 sont en hausse sur tous les réseaux de 1 à 4 km/h, excepté en milieu urbain lors des traversées d'agglomérations par voies d'entrées/sorties et lors de traversées par artères des centres villes.
Vitesses de jour des poids lourds	Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu sauf sur le réseau autoroutier où l'on constate des hausses pouvant aller jusqu'à 4 à 5 km/h.
Vitesses de jour des motocyclettes	La vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes se situe au-dessus de la vitesse réglementaire et au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 7 km/h sur les autoroutes de liaison, + 13 km/h sur les routes nationales et + 14 km/h sur les routes départementales).
Ceinture	Le taux de port de la ceinture de sécurité est constant en rase campagne et en hausse en agglomération (+ 3 points en province et, après une baisse préoccupante les deux années précédentes, + 10 points à Paris, par rapport à 1997). Par ailleurs, le taux de port est en progrès dans les villes où il se situe « traditionnellement » à un faible niveau comme Avignon (+ 7 points), Lyon (+ 3 points) et Toulouse (+ 1 point).
Contrôles - Sanctions	Les nombres d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par les forces de l'ordre et d'infractions constatées diminuent. Le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité diminue également. En revanche, le nombre de dépistages préventifs pratiqués augmente (+ 3,5 %) et le nombre de dépistages positifs beaucoup plus encore (+ 12,4 %).
Usagers	Le nombre de tués augmente plus que la moyenne pour les piétons, les motocyclistes et les automobilistes. En revanche, des diminutions importantes sont constatées pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les usagers de véhicules utilitaires. Le nombre de blessés diminue pour la plupart des catégories, mais augmente pour les usagers de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires.
Classes d'âge	Le nombre de tués augmente pour la plupart des classes d'âge, mais diminue pour la classe des moins de 15 ans. Le nombre de blessés diminue pour les moins de 25 ans et la classe des 45-64 ans. Il augmente légèrement pour la classe des 25-44 ans et pour celle des 65 ans et plus.
Réseaux	Le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux mais augmente sur toutes les autoroutes, qu'elles soient de liaison ou de dégagement. Le nombre de tués augmente presque partout, et en particulier sur les autoroutes de liaison et sur les voies communales, mais diminue sur les autoroutes de dégagement. Le nombre de blessés diminue plus fortement que la moyenne sur les routes nationales et les routes départementales ; il est quasiment stable sur les voies communales, mais augmente nettement sur les autoroutes et plus particulièrement sur les autoroutes de dégagement.
Milieu urbain/rase campagne	On assiste en milieu urbain à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels et de blessés, mais à une augmentation des nombres de tués et de blessés légers. En revanche, en rase campagne, la plupart des indicateurs augmentent sauf le nombre de blessés graves qui diminue.

Départements

Creuse (02), Pyrénées-Orientales (66) et Deux-Sèvres (79) sont les trois départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1998 est la plus marquée (baisse > 16 %).

Indre (36) et Haute-Loire (43) présentent cette année les augmentations les plus prononcées (> 10 %).

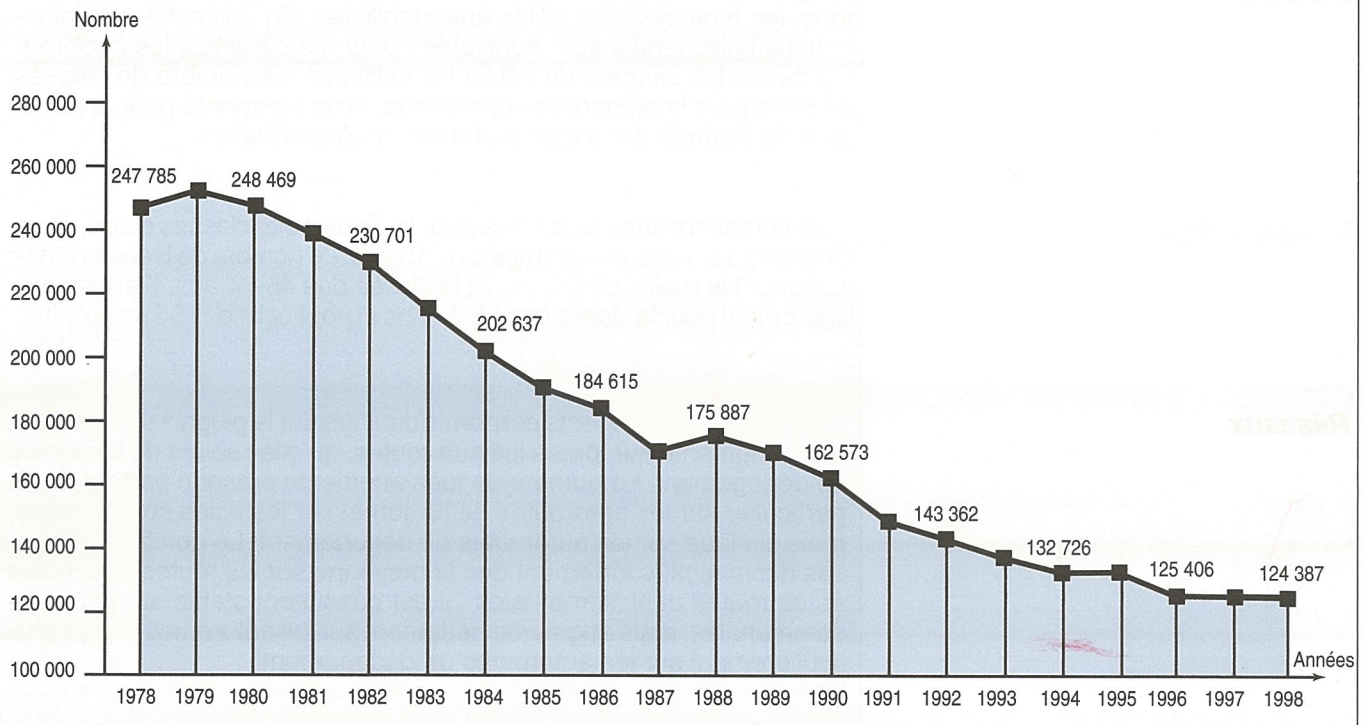
Parmi les 30 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale, une diminution du nombre d'accidents corporels est observée pour 17 d'entre eux.

En 1998, sur 95 départements, il est enregistré une baisse du nombre d'accidents corporels pour 52 départements (contre 44 en 1997).

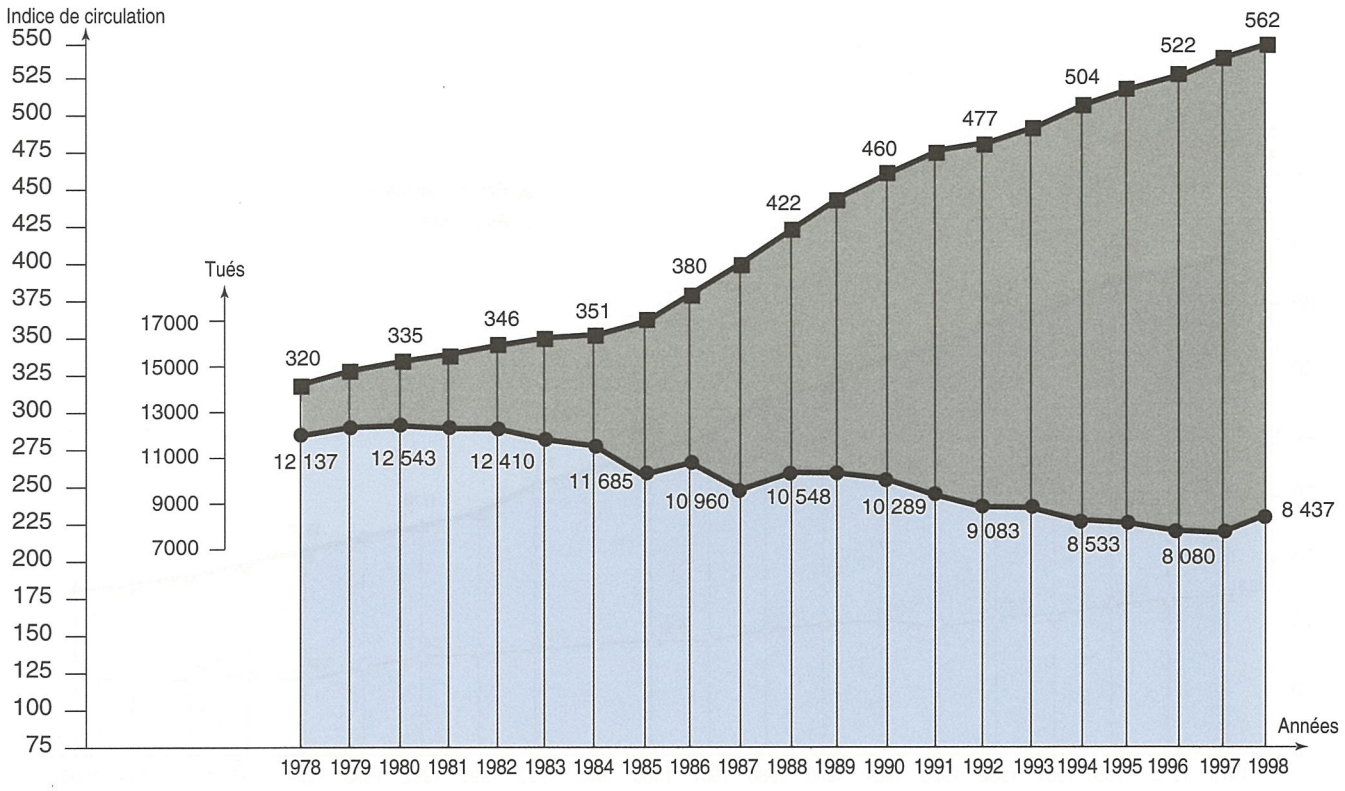
Régions

Des quatre régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole, c'est la deuxième année consécutive que l'on observe cette tendance pour l'Ile-de-France. Pour Aquitaine et Rhône-Alpes, il s'agit d'une inversion de tendance.

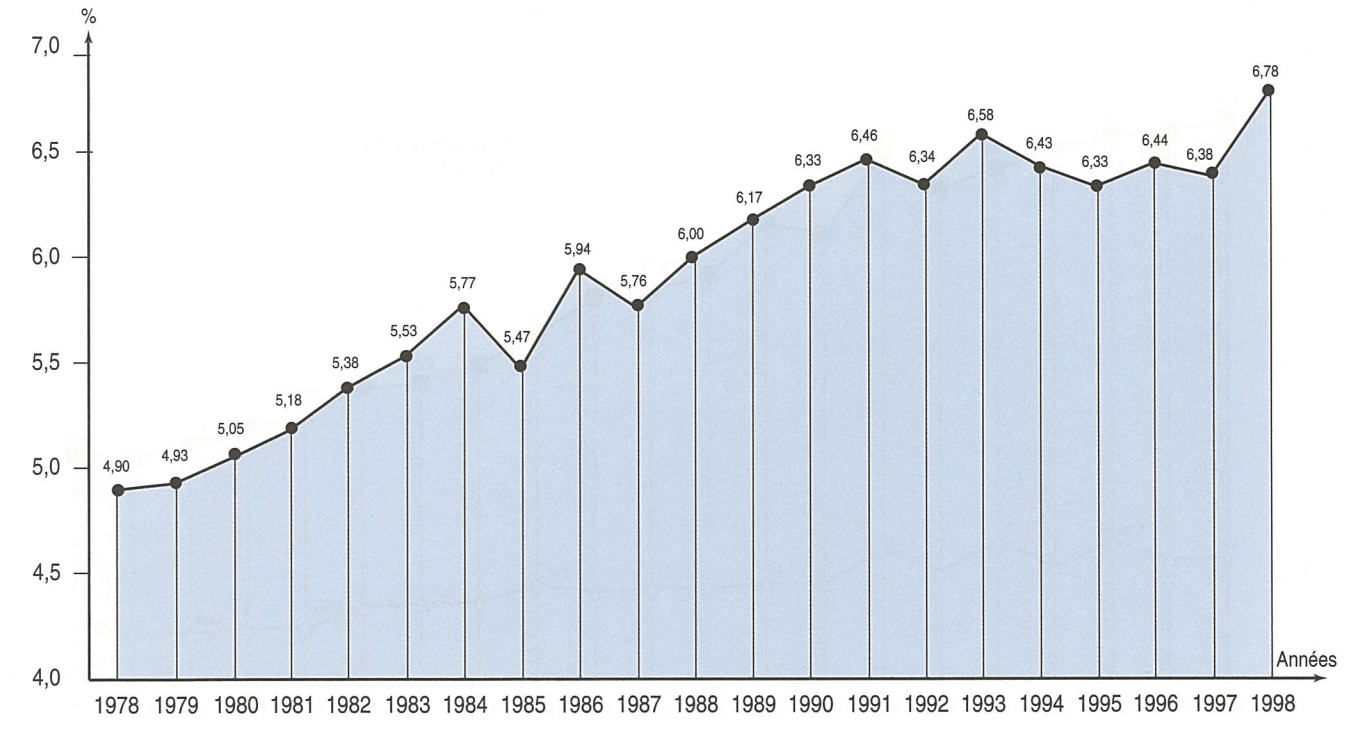
Sur les neuf régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la Métropole, on retiendra que c'est la deuxième année consécutive que l'on observe cette tendance pour les régions Bretagne, Haute-Normandie, Franche-Comté et Languedoc-Roussillon. Pour les régions Lorraine et Poitou-Charentes, ce résultat représente une inversion de tendance. En 1998, 15 régions sur 22 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels contre 11 sur 22 en 1997.



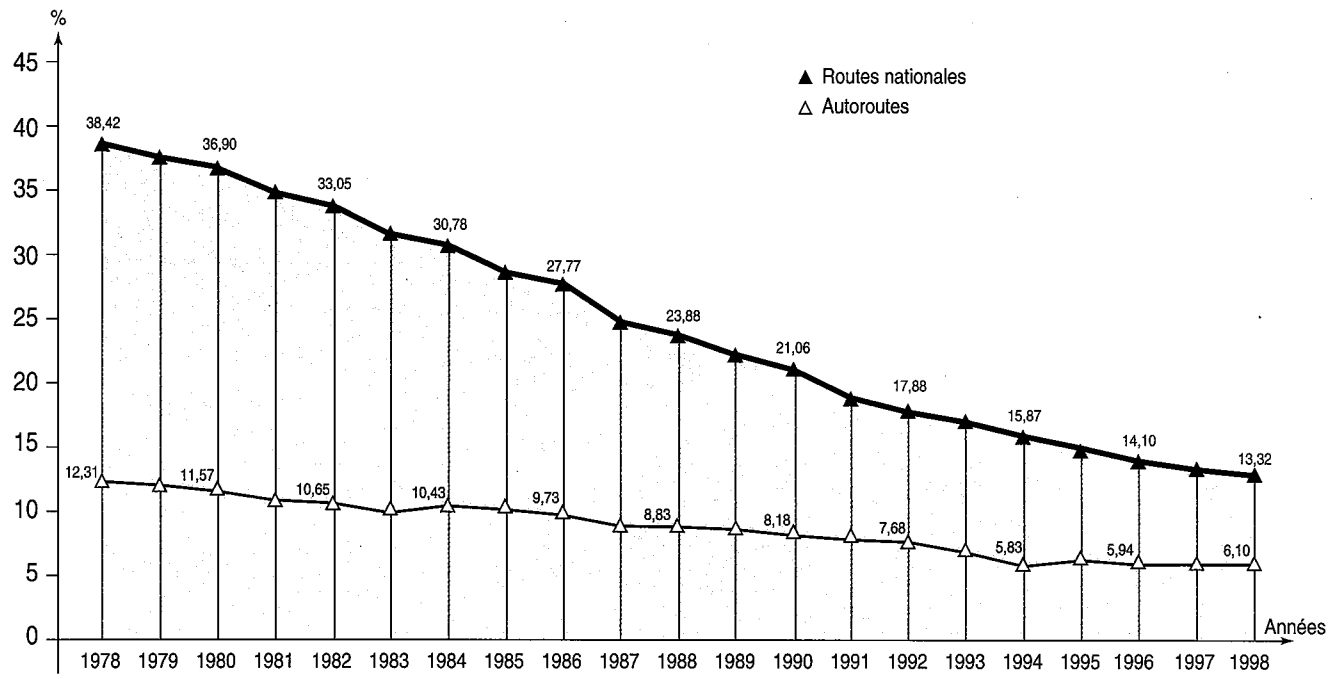
Évolution du nombre d'accidents corporels



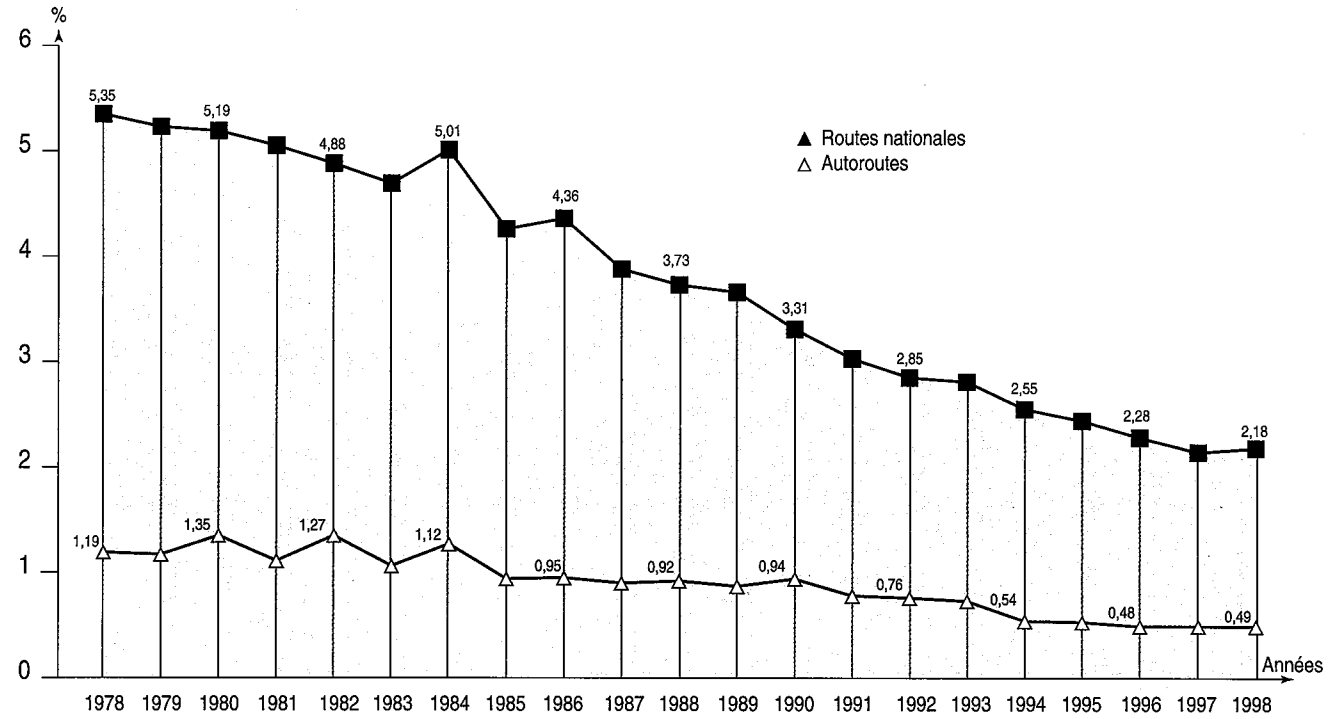
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



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 1998/1997 – GLOBAL

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	9 987	+ 15,7	659	+ 36,7	2 581	10 626	13 207	+ 14,3	6,60
Février	8 455	+ 1,9	555	+ 14,9	2 261	9 175	11 436	+ 3,7	6,56
Mars	9 591	– 3,3	611	– 3,6	2 433	10 200	12 633	– 5,1	6,37
Avril	10 042	– 0,1	641	+ 5,1	2 643	11 283	13 926	+ 3,6	6,38
1er quadrimestre	38 075	+ 3,2	2 466	+ 11,6	9 918	41 284	51 202	+ 3,8	6,48
Mai	10 853	+ 1,6	688	+ 1,2	3 103	11 547	14 650	+ 1,3	6,34
Juin	11 052	– 1,8	684	– 2,7	3 068	11 844	14 912	– 3,8	6,19
Juillet	10 412	– 5,6	843	+ 16,3	3 122	11 236	14 358	– 5,8	8,10
Août	9 857	– 3,9	765	– 2,5	3 263	10 737	14 000	– 6,4	7,76
2e quadrimestre	42 174	– 2,4	2 980	+ 3,0	12 556	45 364	57 920	– 3,7	7,07
Septembre	10 905	– 0,7	698	– 2,1	2 949	11 835	14 784	+ 2,8	6,40
Octobre	11 815	– 3,4	795	+ 3,9	3 062	12 802	15 864	– 1,8	6,73
Novembre	11 109	– 0,1	749	+ 1,9	2 755	12 126	14 881	– 0,8	6,74
Décembre	10 309	– 4,1	749	+ 11,1	2 737	11 147	13 884	– 4,7	7,27
3e quadrimestre	44 138	– 2,1	2 991	+ 3,6	11 503	47 910	59 413	– 1,1	6,78
Année 1998	**124 387**	**– 0,7**	**8 437**	**+ 5,6**	**33 977**	**134 558**	**168 535**	**– 0,6**	**6,78**

Au cours de l'année 1998, trois mois enregistrent une diminution de l'ensemble des indicateurs : mars, juin et août ; trois mois une augmentation de ces indicateurs : janvier, février et mai. Les bilans des six autres mois sont contrastés. Notons que le bilan du mois de janvier est particulièrement défavorable avec + 15,7 % d'accidents corporels, + 36,7 % de tués et + 14,3 % de blessés. La référence à un mois de janvier 1997 aux conditions climatiques particulièrement défavorables explique en partie ces mauvais résultats.

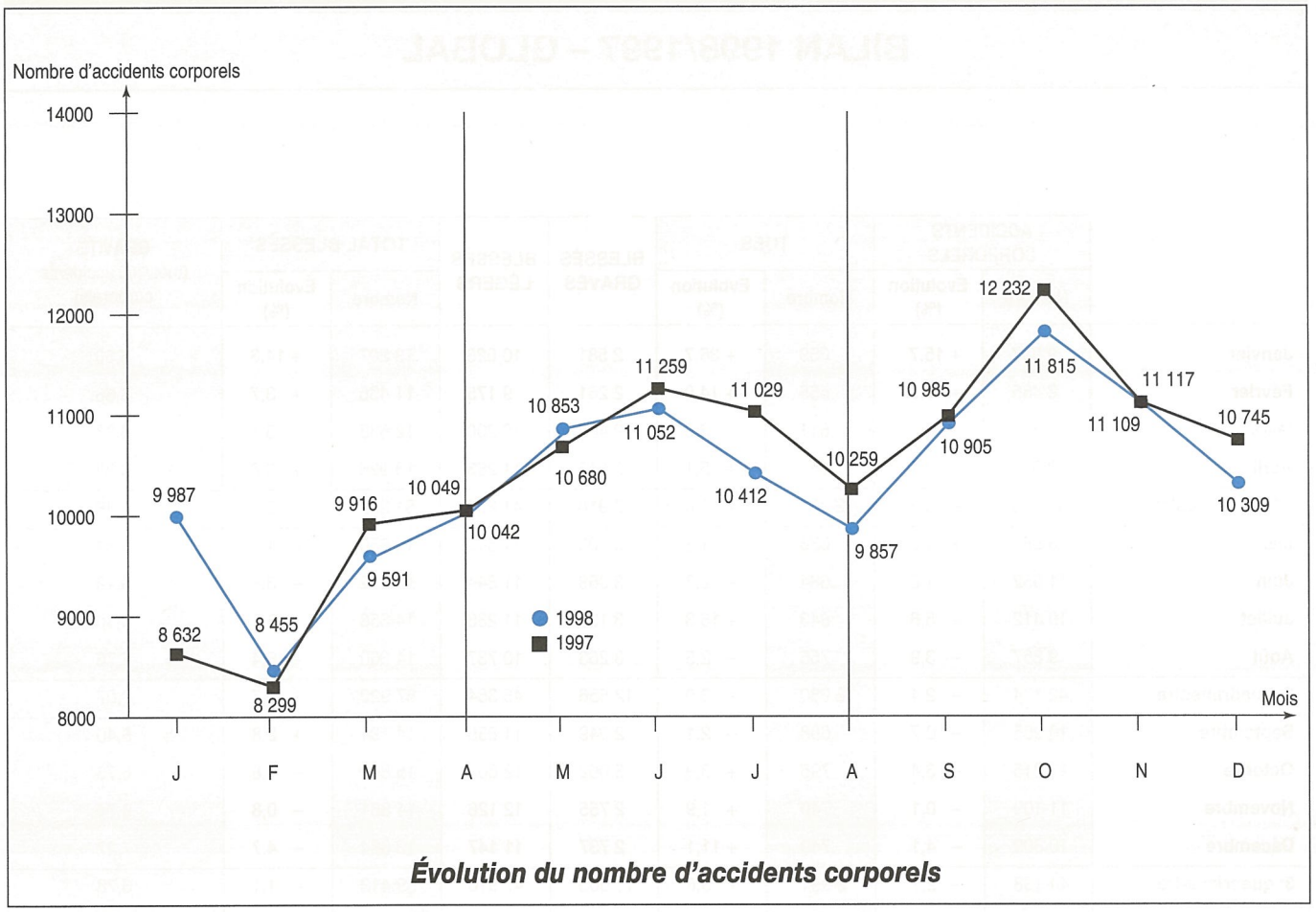
Dans le détail, on constate que :

– le nombre d'accidents corporels, qui a diminué en moyenne de 0,7 %, a connu une très forte hausse en janvier, puis de façon plus modeste en février (+ 1,9 %) et en mai (+ 1,6 %). Les autres mois enregistrent des diminutions plus ou moins importantes, la plus forte ayant été enregistrée en juillet (– 5,6 %) ;

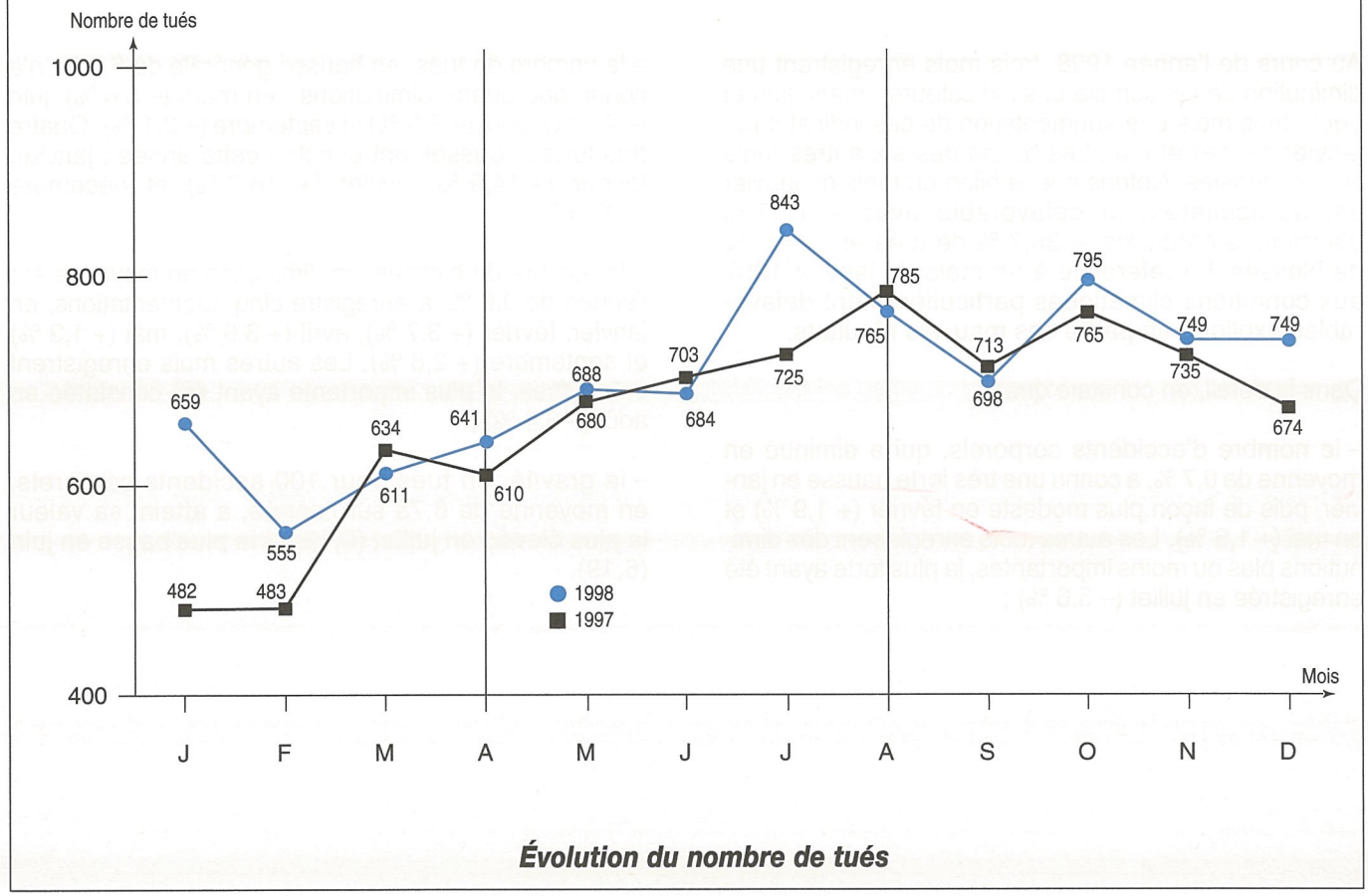
– le nombre de tués, en hausse générale de 5,6 %, n'a connu que quatre diminutions : en mars (– 3,6 %), juin (– 2,7 %), août (– 2,5 %) et septembre (– 2,1 %). Quatre très fortes hausses ont ponctué cette année : janvier, février (+ 14,9 %), juillet (+ 16,3 %) et décembre (+ 11,1 %) ;

– le nombre de blessés, en diminution en moyenne sur l'année de 0,6 %, a enregistré cinq augmentations, en janvier, février (+ 3,7 %), avril (+ 3,6 %), mai (+ 1,3 %) et septembre (+ 2,8 %). Les autres mois enregistrent une baisse, la plus importante ayant été constatée en août (– 6,4 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,78 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en juillet (8,10) et la plus basse en juin (6,19).



Évolution du nombre d'accidents corporels



Évolution du nombre de tués

BILAN 1998 COMPARÉ AU BILAN 1997 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

1. Bilan global

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1998	124 387	8 437	33 977	134 558	168 535	6,78
Année 1997	125 202	7 989	35 716	133 862	169 578	6,38
Différence	– 815	+ 448	– 1 739	+ 696	– 1 043	+ 0,40
Pourcentage	– 0,7 %	+ 5,6 %	– 4,9 %	+ 0,5 %	– 0,6 %	

2. Bilan Gendarmerie nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1998	47 271	6 345	23 682	45 723	69 405	13,42
Année 1997	47 860	6 068	24 211	46 287	70 498	12,68
Différence	– 589	+ 277	– 529	– 564	– 1 093	+ 0,74
Pourcentage	– 1,2 %	+ 4,6 %	– 2,2 %	– 1,2 %	– 1,6 %	

3. Bilan Police nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1998	77 116	2 092	10 295	88 835	99 130	2,71
Année 1997	77 342	1 921	11 505	87 575	99 080	2,48
Différence	– 226	+ 171	– 1 210	+ 1 260	+ 50	+ 0,23
Pourcentage	– 0,3 %	+ 8,9 %	– 10,5 %	+ 1,4 %	+ 0,1 %	

En 1998, par rapport à 1997, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels et de blessés (respectivement – 1,2 % et – 1,6 %), mais à une augmentation du nombre de tués (+ 4,6 %) qui génèrent une augmentation de la gravité des accidents (+ 0,74 point).

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, si les nombres d'accidents corporels et de blessés graves diminuent (respectivement – 0,3 % et – 10,5 %), les nombres de tués et de blessés légers augmentent (respectivement + 8,9 % et + 1,4 %). Ces variations s'accompagnent d'une augmentation de la gravité des accidents (+ 0,23 point).

PARC EN CIRCULATION

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

QUATRE ROUES	1994	1995	1996	1997	1998
Voitures particulières	24 900	25 100	25 500	26 090	26 810
Véhicules utilitaires	4 881	4 926	4 976	5 100	5 214
Tracteurs routiers	181	190	197	198	204
Autocars – Autobus	78	79	82	82	82

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles

DEUX-ROUES	1994	1995	1996	1997	1998
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	1 785	1 750	1 682	1 645	ND
Motocyclettes	983	970	988	1 037	ND

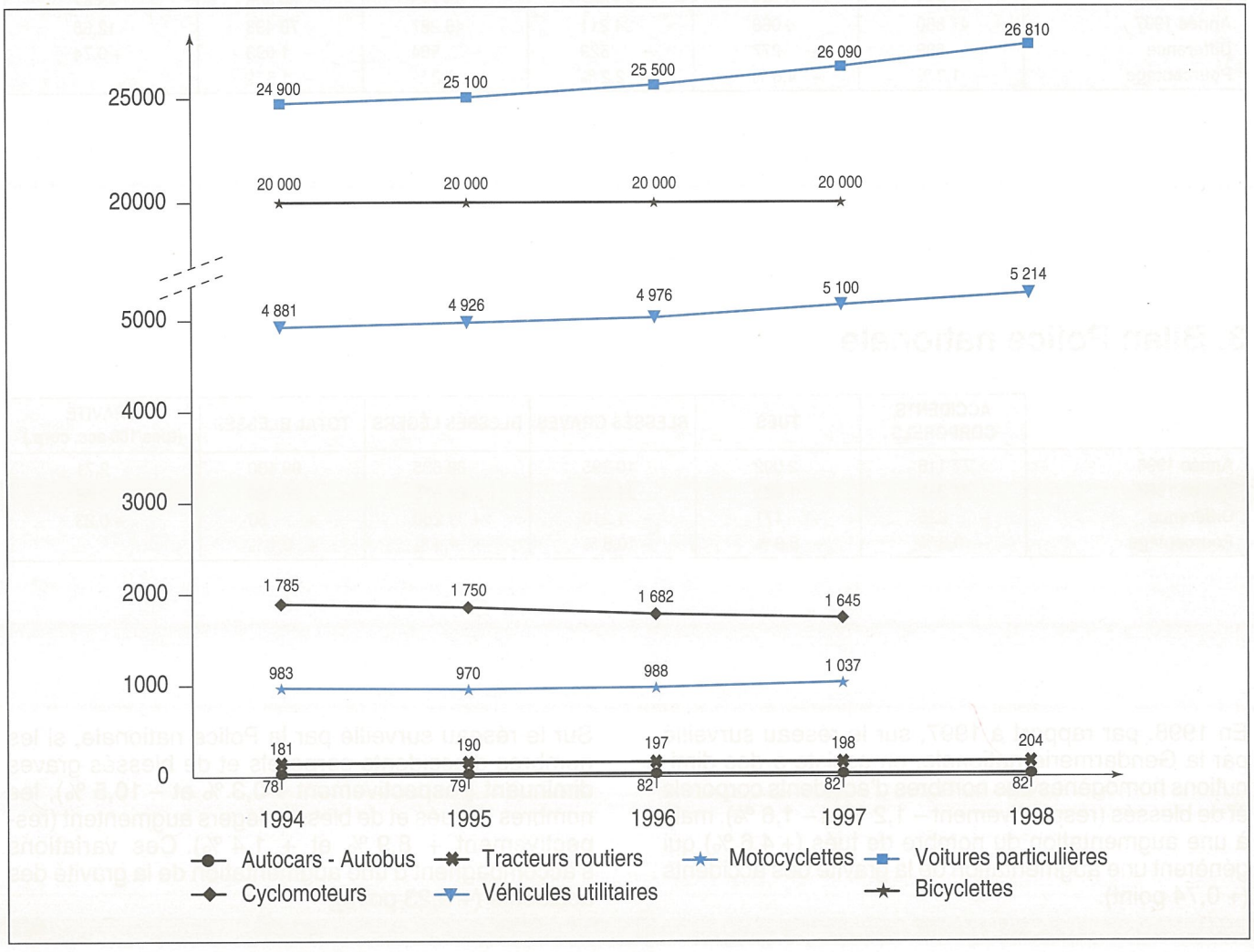
ND : non disponible.

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

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

Pour les « quatre roues », on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières, de véhicules utilitaires et de tracteurs routiers. Quant au parc d'autocars et d'autobus, en augmentation jusqu'en 1996, il se stabilise en 1997.

Pour les « deux-roues », tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer, le parc de motocyclettes, en diminution en 1995, augmente en 1996 et 1997.



PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

Nombre de permis de conduire délivrés

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Permis AT	254	285	397	357	411	315
Permis AL	10 507	9 004	7 505	7 255	7 826	7 493
Permis A	97 131	102 703	107 706	125 343	82 566	92 929
Permis B + BA	818 586	802 596	760 087	797 045	802 590	808 524
Permis C	26 926	23 971	21 586	22 027	21 335	21 074
Permis EC	16 063	14 103	12 672	12 617	12 332	12 268
Permis D	7 659	6 821	5 741	5 871	6 185	5 919
Total	977 126	959 483	915 694	970 515	933 245	948 522

Définition des permis :

– AT : tricycles et quadricycles à moteur.

– AL : depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm^3 et moins.

– A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm^3.

– B : voitures de tourisme.

– BA : voitures de tourisme avec boîte automatique.

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

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

– D : véhicules de transport en commun.

•••

En 1998 par rapport à 1997, le nombre de permis de conduire délivrés, toutes catégories confondues, enregistre une augmentation de 1,6 %. La plus forte hausse concerne le permis A (+ 12,6 %).

Parmi les cinq catégories de permis de conduire qui enregistrent une baisse par rapport à 1997, on note que, sur la période présentée :

– les nombres de permis délivrés en 1998 pour les catégories C et EC sont les plus faibles enregistrés,

– l'année 1998 marque, par rapport à la progression amorcée en 1996, un renversement de tendance pour le permis D.

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

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

1998/1997	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	+ 9,5 %	+ 8,8 %	+ 9,2 %
Février	+ 4,8 %	+ 2,5 %	+ 3,7 %
Mars	– 0,3 %	– 1,7 %	– 1,0 %
Avril	+ 6,7 %	+ 1,9 %	+ 4,4 %
Mai	+ 5,4 %	+ 3,4 %	+ 4,4 %
Juin	+ 5,1 %	+ 3,3 %	+ 4,3 %
Juillet	+ 5,4 %	+ 1,9 %	+ 3,7 %
Août	+ 4,9 %	+ 1,8 %	+ 3,4 %
Septembre	+ 4,5 %	+ 1,2 %	+ 2,9 %
Octobre	+ 5,4 %	+ 2,6 %	+ 4,0 %
Novembre	+ 12,9 %	+ 5,0 %	+ 9,0 %
Décembre	+ 8,0 %	+ 3,0 %	+ 5,6 %
Total	+ 5,9 %	+ 2,7 %	+ 4,3 %

2. La consommation de carburants

1998/1997	SUPERCARBURANTS	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	+ 0,5 %	+ 6,2 %	+ 3,9 %
Février	– 1,2 %	+ 4,3 %	+ 2,1 %
Mars	0,0 %	+ 10,7 %	+ 6,4 %
Avril	– 3,8 %	– 0,3 %	– 1,7 %
Mai	– 1,3 %	+ 3,1 %	+ 1,3 %
Juin	+ 1,2 %	+ 6,2 %	+ 4,2 %
Juillet	+ 0,4 %	+ 4,7 %	+ 2,9 %
Août	– 1,6 %	+ 4,3 %	+ 1,6 %
Septembre	– 2,0 %	+ 2,8 %	+ 0,9 %
Octobre	– 9,6 %	– 7,8 %	– 8,5 %
Novembre	+ 14,8 %	+ 23,6 %	+ 20,2 %
Décembre	+ 1,2 %	+ 4,3 %	+ 3,1 %
Total	– 0,6 %	+ 4,5 %	+ 2,5 %

• En 1998, par rapport à 1997, la circulation sur le seul réseau national a augmenté de 4,3 % alors qu'elle avait augmenté de 3,2 % en 1997 par rapport à 1996 et de 2,2 % en 1996 par rapport à 1995.

L'augmentation provient essentiellement des autoroutes puisque sur ce réseau la circulation augmente de 5,9 %, contre + 2,7 % sur les routes nationales.

La plupart des mois de l'année ont connu une augmentation, de 2,9 % en septembre à 9,2 % en janvier, sauf mars qui a enregistré une baisse de 1,0 %.

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 2,5 %. Cette légère hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 4,5 %) puisque l'on enregistre une légère diminution de la consommation de supercarburants (– 0,6 %). 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

L'OPINION PUBLIQUE FACE À QUELQUES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Un sondage d'opinion a été réalisé par l'IFOP les 12 et 13 février 1998 sur un échantillon représentatif de la population française de 1 002 personnes âgées de 15 ans et plus.

Les principaux résultats présentés ci-dessous concernent :
– l'opinion des Français sur leur perception de l'insécurité routière,
– leur niveau d'adhésion à plusieurs mesures gouvernementales envisagées.

On précisera ici que, depuis la réalisation de ce sondage, le gouvernement a déposé un projet de loi sur la sécurité routière dans lequel sont inscrites, à quelques dispositions près parfois, certaines des mesures soumises à l'opinion publique.

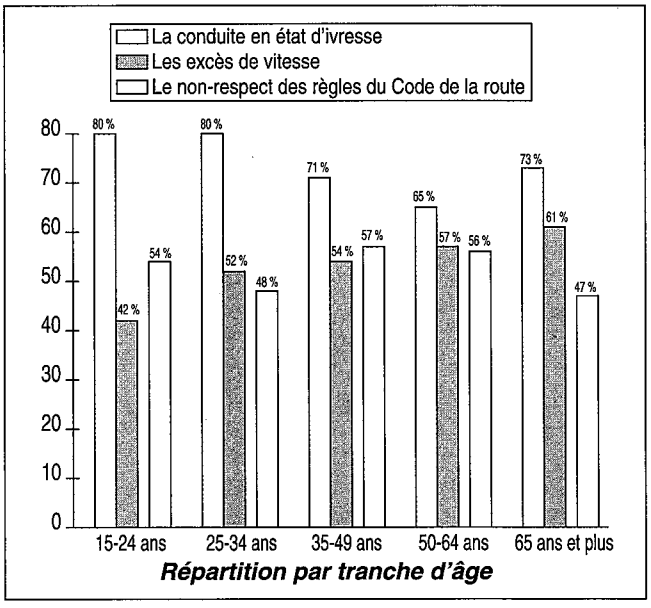
LA PERCEPTION DES PRINCIPAUX FACTEURS D'ACCIDENTS GRAVES

A la question « ***Parmi les éléments suivants quel est, selon vous, le facteur le plus important d'accidents graves ?*** », les réponses s'établissent comme suit (deux facteurs au moins pouvant être cités) :

– la conduite en état d'ivresse recueille 74 % des citations,
– les excès de vitesse et le non-respect des règles du Code de la route recueillent chacun 53 % des citations,
– la fatigue du conducteur recueille 18 % des citations.

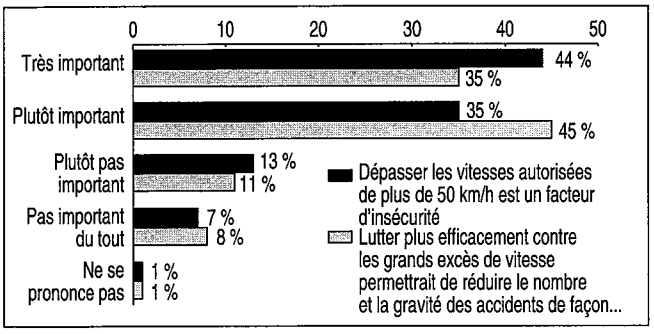
D'après ces résultats, la variable d'âge influe à l'évidence sur l'importance accordée aux différents facteurs.

Quelles que soient les raisons qui ont motivé les réponses et qui sont importantes à connaître pour toute action en profondeur, cette image représente, pour les acteurs de prévention, un point d'entrée non négligeable, qu'il s'agisse pour eux de mettre en œuvre des actions de formation (initiale ou continue) ou de sensibilisation.



Répartition par tranche d'âge

LA DANGEROSITÉ PERÇUE DES GRANDS EXCÈS DE VITESSE ET L'UTILITÉ PERÇUE D'UNE LUTTE ACCRUE CONTRE CEUX-CI



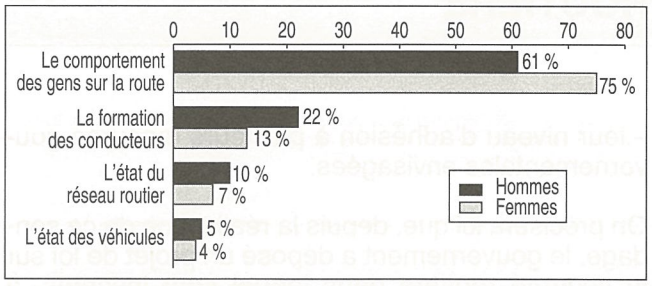
Répartition par tranche d'âge

Grand excès de vitesse	Ensemble	15-34 ans	35 ans et +
Total réponse importante	**79 %** (1)	**80 %**	**78 %**

Utilité d'une lutte accrue	Ensemble	15-24 25-34	35 ans et +
Total réponse importante	**80 %** (1)	**79 %** **75 %**	**82 %**

(1) 78 % des conducteurs utilisant régulièrement la voiture partagent ces opinions.

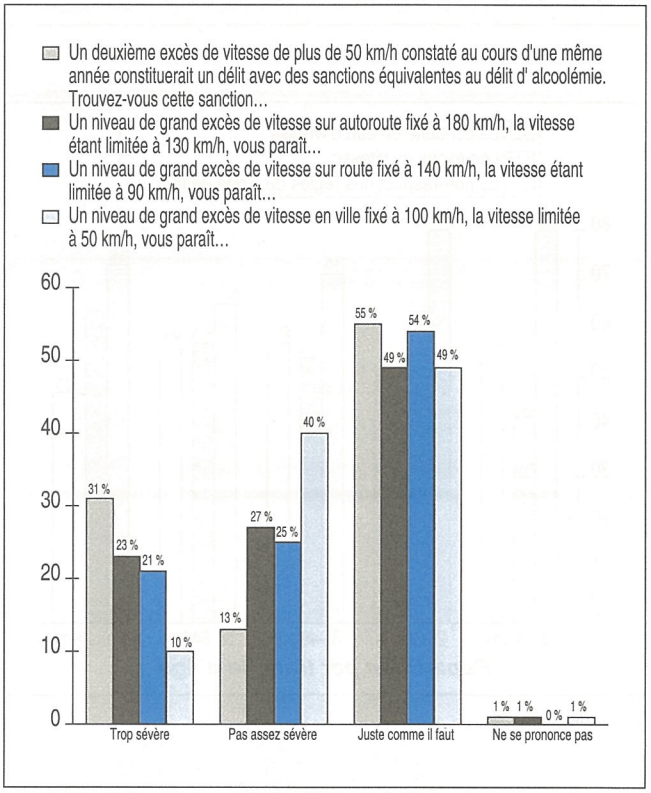
LA PERCEPTION DES PRIORITÉS POUR DIMINUER LE NOMBRE DE MORTS SUR LA ROUTE



Une large majorité de Français (68 %) estiment qu'il faut changer en priorité le comportement pour diminuer le nombre de morts sur la route.

LE NIVEAU D'ADHÉSION A PLUSIEURS MESURES GOUVERNEMENTALES ENVISAGÉES

A propos des grands excès de vitesse...



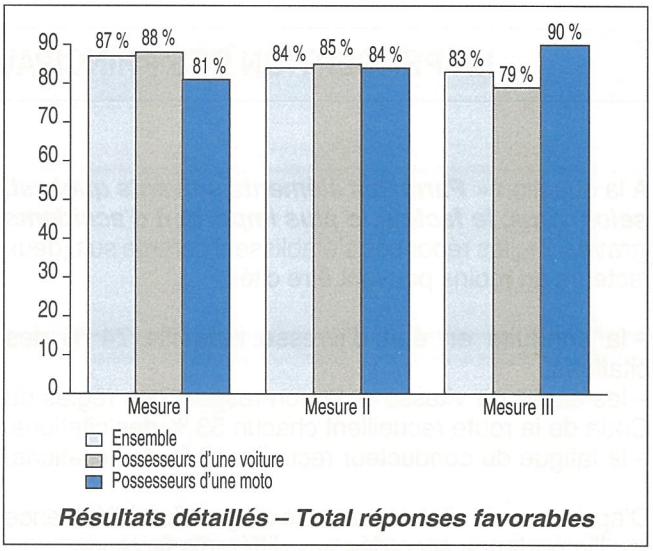
La nature de l'infraction envisagée en cas de récidive et le niveau proposé pour les grands excès de vitesse font globalement l'objet d'un large consensus.

Plus de huit Français sur dix se sont déclarés très ou plutôt favorables aux mesures suivantes :

Mesure I : la mise en œuvre d'un stage obligatoire pour les auteurs d'infractions graves sur la route.

Mesure II : extension de l'application des sanctions prévues en cas de défaut d'assurance ou de conduites sans permis aux dépassements des vitesses de 50 km/h.

Mesure III : le renforcement des conditions d'accès aux professions de l'enseignement de la conduite et un contrôle de cette profession.



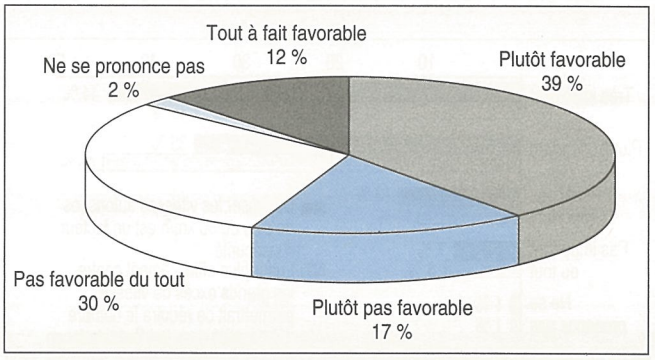
Résultats détaillés – Total réponses favorables

Les sanctions de la mesure II correspondent à celles applicables à la catégorie des contraventions de 5e classe.

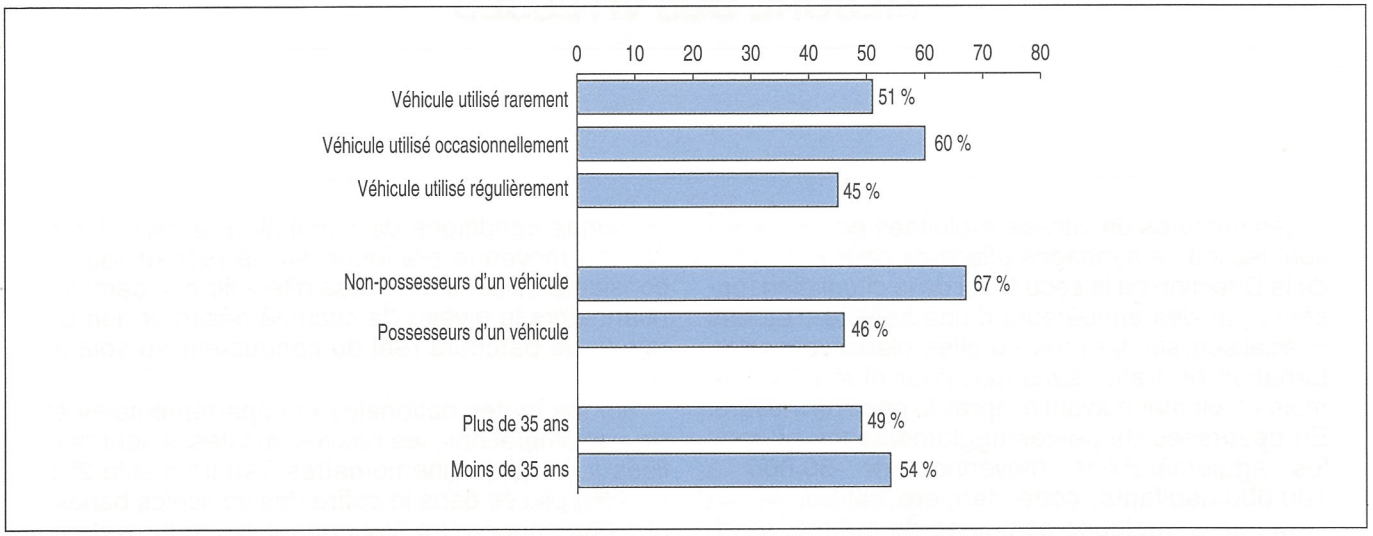
Cinq Français sur dix se sont déclarés favorables à l'extension du principe de propriétaire-payeur

Rappel de la question :

« Vous savez que lorsqu'un véhicule est contrôlé pour le stationnement irrégulier, c'est le propriétaire du véhicule qui doit payer l'amende. Pour garantir l'égalité des conducteurs face aux contrôles, le gouvernement propose d'étendre ce principe aux contrôles de vitesse, d'arrêts stops ou de feux rouges, constatés par des appareils photographiques automatiques. Dites-moi si vous y êtes... ? »



Comment se répartissent les 51 % de réponses favorables ?



A l'exception de cette mesure qui reste la moins approuvée de toutes, notamment par les « conducteurs réguliers », on relève, sur l'ensemble du sondage, une forte adhésion aux mesures envisagées et une approche responsable de l'insécurité routière par une large majorité de toutes les catégories d'usagers.

MESURE DES VITESSES

Les mesures de vitesse 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 1 kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes « vitesse moyenne », il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau routier considéré : c'est une vitesse dite « libre », caractérisant alors le niveau de sécurité désiré et non un temps de parcours réel du conducteur au volant.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars mesta 206 ou 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

ATTENTION !

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

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

Les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite réglementaire (+ 1 km/h et + 10 km/h) présentés dans les tableaux et graphiques ci-après sont des estimations calculées à partir d'enquêtes par sondages. Par conséquent, il convient de préciser, pour chaque estimation, son intervalle de confiance. Pour ne pas alourdir la lecture des tableaux, nous publions ces intervalles exclusivement pour l'estimation de la vitesse moyenne des véhicules. Ainsi, pour chaque estimation de vitesse moyenne lue dans l'un des tableaux des pages suivantes, on peut retrouver l'intervalle de confiance correspondant.

Vitesse moyenne le jour	Voitures	Motocyclettes	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et plus	Transports de matières dangereuses
Significativité	99 %	95 %	99 %	95 %	99 %	95 %
Autoroutes de liaison	v ± 0,4 km/h	v ± 4,8 km/h	v ± 1,6 km/h	v ± 1,7 km/h	v ± 0,3 km/h	v ± 1,3 km/h
Autoroutes de dégagement	v ± 0,3 km/h	v ± 3,3 km/h	v ± 1,4 km/h	v ± 1,0 km/h	v ± 0,6 km/h	v ± 1,4 km/h
Routes nationales à 2 x 2 voies	v ± 0,4 km/h	v ± 4,6 km/h	v ± 2,1 km/h	v ± 1,6 km/h	v ± 0,6 km/h	v ± 2,1 km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	v ± 0,4 km/h	v ± 3,8 km/h	v ± 1,8 km/h	v ± 1,6 km/h	v ± 0,9 km/h	v ± 3,0 km/h

v = vitesse moyenne.

Vitesse moyenne le jour	Voitures	Motocyclettes	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et plus	Transports de matières dangereuses
Significativité	99 %	95 %	99 %	95 %	99 %	95 %
Routes départementales à grande circulation	v ± 0,6 km/h	v ± 6,4 km/h	v ± 2,8 km/h	v ± 2,1 km/h	v ± 1,7 km/h	v ± 2,8 km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	v ± 0,4 km/h	v ± 3,6 km/h	v ± 2,1 km/h	v ± 2,2 km/h	v ± 1,3 km/h	v ± 4,0 km/h
Traversées d'agglomérations moyennes (centre ville)	v ± 0,4 km/h	/	/	/	/	/
Traversées d'agglomérations moyennes (entrées/sorties)	v ± 0,4 km/h	/	/	/	/	/

Vitesse moyenne la nuit	Voitures de tourisme
Significativité	99 %
Autoroutes de liaison	v ± 1,0 km/h
Autoroutes de dégagement	v ± 0,9 km/h
Routes nationales à 2 ou 3 voies	v ± 1,4 km/h
Routes nationales en traversées d'agglomérations	v ± 2,0 km/h
Traversées d'agglomérations moyennes (centre ville)	v ± 1,3 km/h
Traversées d'agglomérations moyennes (entrées/sorties)	v ± 1,8 km/h

Ainsi, par exemple, si la vitesse moyenne pratiquée le jour par les voitures de tourisme est estimée à 89 km/h sur routes nationales à 2 ou 3 voies en 1998, en fait la vraie valeur a 99 % de chance d'être comprise entre 88,6 km/h et 89,4 km/h. On remarquera ainsi que la précision attachée aux mesures des vitesses des motocyclettes et des transports de matières dangereuses est faible, et qu'il convient de considérer les évolutions des vitesses en gardant à l'esprit les bornes de l'intervalle de confiance à 95 % ou 99 % de l'estimation.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1994	1995	1996	1997	1998	1998 intempéries
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**122**	120	*119*	121	**122**	115
% de dépassement de vitesse limite	37	35	*30*	35	**40**	41
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	20	19	*15*	20	**22**	25
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**107**	106	106	*104*	**109**	108
% de dépassement de vitesse limite	49	43	44	*42*	**53**	66
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	29	*23*	24	*23*	**32**	45
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*109*	110	**111**	**111**	**111**	104
% de dépassement de vitesse limite	*48*	52	**57**	54	53	44
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*27*	30	**34**	30	31	28
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*89*	**90**	**90**	**90**	*89*	ND
% de dépassement de vitesse limite	*49*	52	**56**	50	50	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	27	29	**31**	*26*	27	ND
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*91*	**93**	**93**	92	92	88
% de dépassement de vitesse limite	58	58	**62**	*55*	56	62
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	35	34	**37**	*31*	32	39
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*61*	62	**64**	62	*61*	62
% de dépassement de vitesse limite	*81*	82	**85**	82	*81*	83
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*51*	52	**58**	53	*51*	53
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**53**	52	52	51	*50*	45
% de dépassement de vitesse limite	**58**	55	55	*51*	*51*	39
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	**27**	24	25	23	*21*	19
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	*60*	**63**	62	62	62
% de dépassement de vitesse limite	81	*79*	**85**	84	84	81
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	51	*46*	**56**	55	54	45

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

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

Globalement, de jour, en 1998, en gardant à l'esprit les limites des comparaisons avec les chiffres des années antérieures (cf. encadré), les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont en hausse sensible sur le réseau autoroutier (principalement sur les autoroutes de dégagement où l'on enregistre un écart de 5 km/h par rapport à 1997) et stables ou en légère baisse sur les autres réseaux. Les dépassements de la vitesse limite suivent une tendance analogue avec notamment un taux de plus de 50 % sur les autoroutes de dégagement. La vitesse moyenne pratiquée par les voitures de tourisme sur le réseau national rapide à 2 x 2 voies, après avoir connu une hausse jusqu'en 1995, semble s'être stabilisée depuis autour de 111 km/h.

Par ailleurs, on constate toujours que la vitesse moyenne est très au-dessus de la vitesse réglementaire dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants (61 km/h) et en entrées/sorties d'agglomérations moyennes (62 km/h), mais qu'elle se situe à ce niveau (50 km/h) en centre ville sur les voies qui permettent une vitesse quasi libre. Il y a pourtant huit ans que le 50 en ville a été instauré. Il demeure inappliqué par les usagers sur les voies urbaines qui permettent des vitesses plus élevées.

En ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses limite, on observe encore que les automobilistes commettent des infractions essentiellement en milieu urbain (entrées/sorties d'agglomérations moyennes et agglomérations de moins de 5 000 habitants) où plus de 4 conducteurs sur 5 sont en infraction, puis sur les réseaux limités à 90 km/h et à 110 km/h où 1 conducteur sur 2 dépasse ces limites.

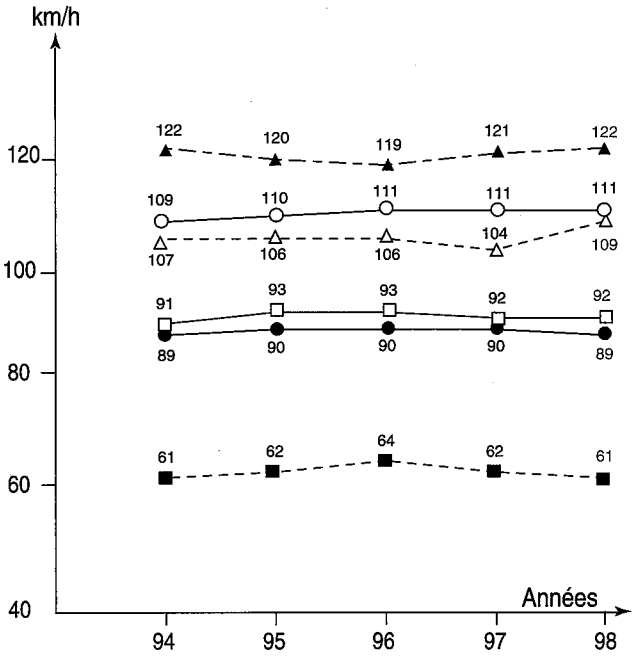
Nous avons ajouté les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorologiques particulières (pluie, neige, grêle, vent fort...). Ils sont présentés dans le tableau des vitesses dans la colonne « intempéries ». On constate que les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes dans ces conditions sont généralement inférieures aux vitesses moyennes pratiquées dans des conditions météorologiques sans intempéries en rase campagne. En milieu urbain, on ne constate aucune différence significative des vitesses et des taux de dépassement des vitesses limites selon les conditions météorologiques.

Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h selon les réseaux de rase campagne, on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+ 1 km/h et + 10 km/h) avec les limitations réglementaires par temps de pluie. On constate alors que l'infractionnisme sous intempérie est généralement plus fort que l'infractionnisme sans intempéries. La seule exception se rapporte aux routes nationales à 2 x 2 voies, mais avec, sous intempéries, une vitesse moyenne nettement en retrait (– 7 km/h).

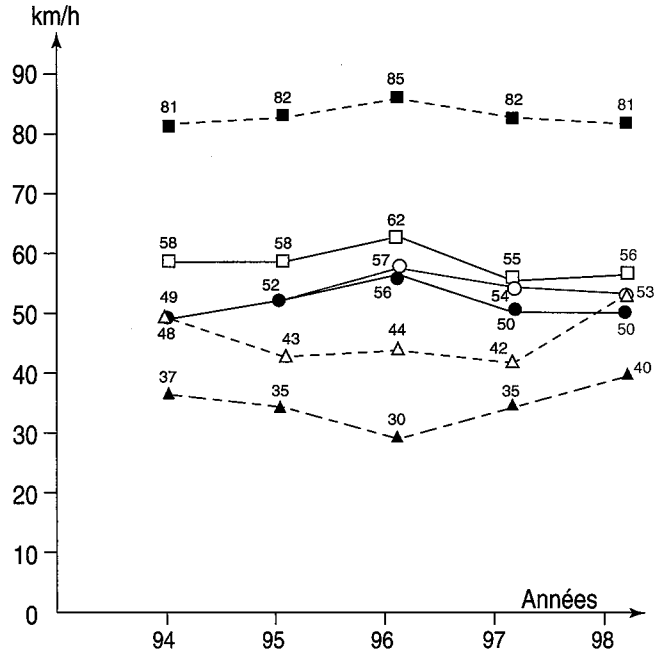
Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes de vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesses. Le tableau suivant synthétise l'information :

VITESSES DE JOUR	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	110-130 km/h	8,5 %	2,9 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	12,9 %	4,9 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-120 km/h	13,7 %	4,9 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-90 km/h	9,5 %	3,1 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	12,5 %	5,0 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	23,3 %	8,0 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	6,5 %	1,2 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	22,3 %	6,2 %

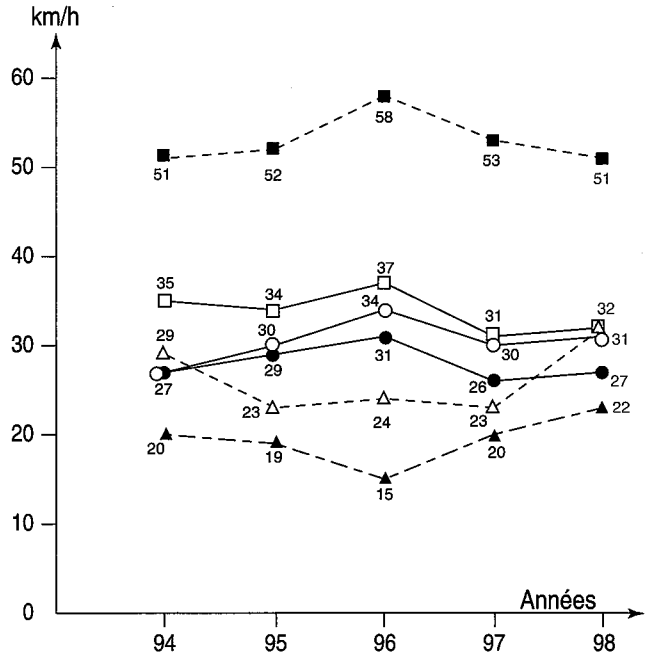
Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que 70 % des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur autoroutes de liaison, entre 90 et 130 km/h sur autoroutes de dégagement, entre 95 et 125 km/h sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 75 et 105 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales. Les autres 30 % des usagers roulent à des vitesses extrêmes, soit trop basses, soit trop élevées.



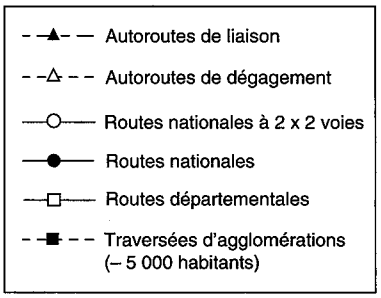
Vitesses moyennes pratiquées de jour



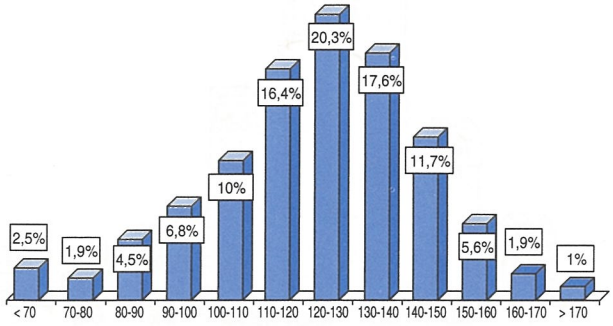
% de dépassement de la vitesse limite



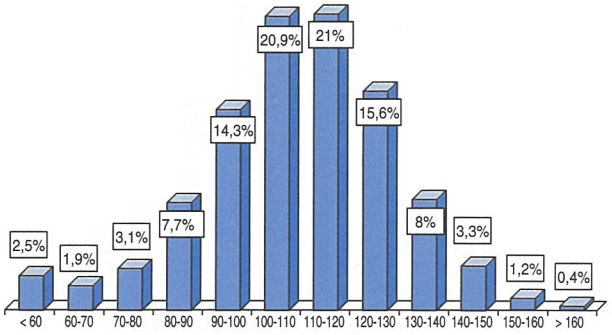
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



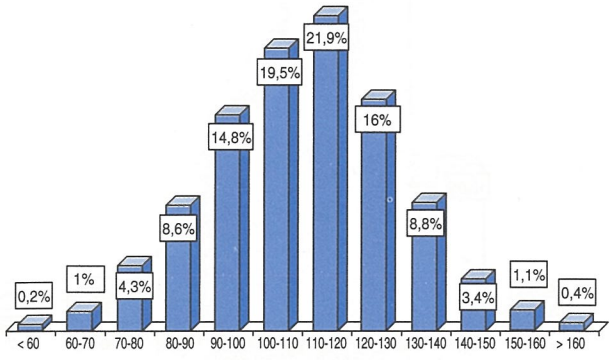
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



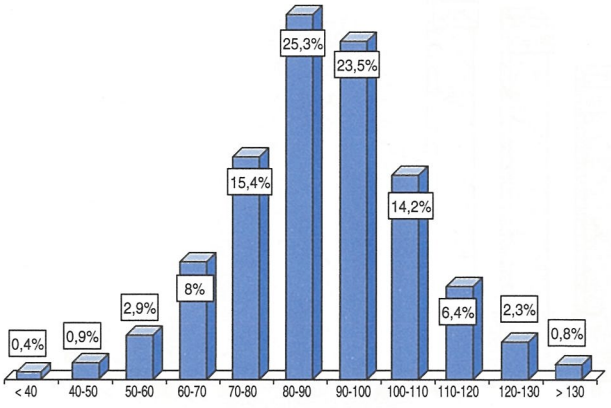
Autoroutes de liaison



Autoroutes de dégagement

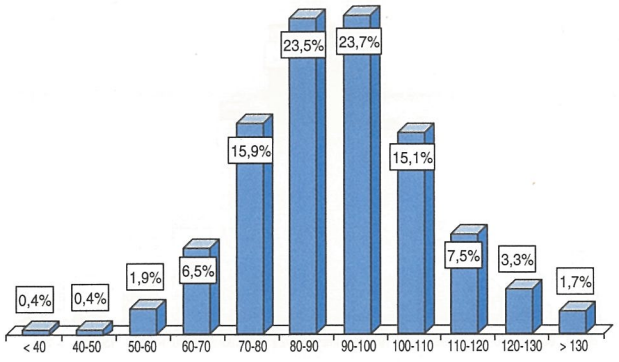


Routes nationales à 2 x 2 voies

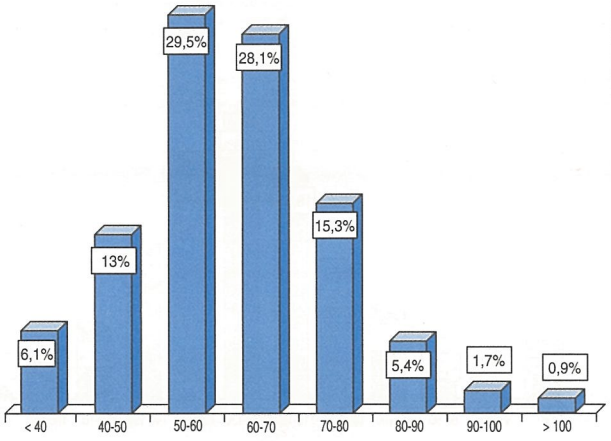


Routes nationales à 2 ou 3 voies

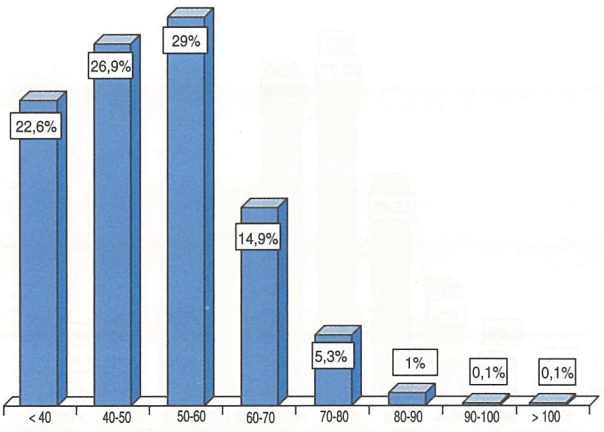
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES VOITURES DE TOURISME LE JOUR



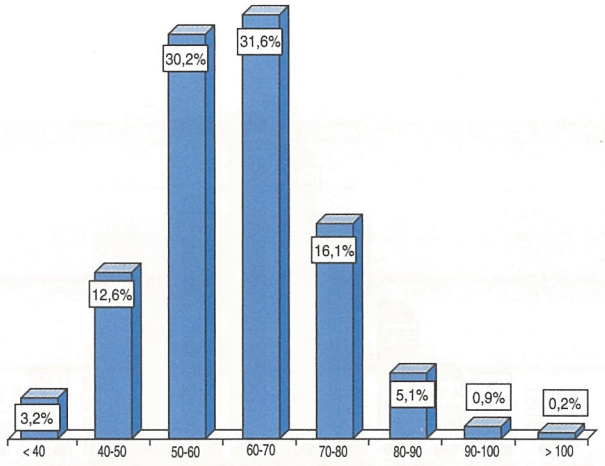
Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en 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

	1994	1995	1996	1997	1998
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	118	*116*	**120**	*116*	**120**
% de dépassement de vitesse limite	29	*23*	32	39	**40**
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	14	*10*	19	**28**	27
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	113	*111*	**116**	*111*	114
% de dépassement de vitesse limite	55	*53*	**60**	55	56
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	34	*32*	**39**	35	37
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	95	*93*	**97**	96	**97**
% de dépassement de vitesse limite	63	*62*	**66**	63	64
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*34*	36	**43**	39	40
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**71**	*67*	70	68	69
% de dépassement de vitesse limite	**94**	*86*	89	89	91
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	**72**	*66*	67	68	67
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	59	*57*	**61**	**61**	60
% de dépassement de vitesse limite	72	*67*	**80**	79	78
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	42	*36*	48	**49**	44
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*67*	69	*67*	**71**	69
% de dépassement de vitesse limite	89	**94**	*87*	93	92
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*67*	72	69	**74**	69

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

La nuit, par rapport à l'année précédente, les vitesses moyennes relevées en 1998 sont en hausse sur tous les réseaux de 1 à 4 km/h, excepté en milieu urbain lors des traversées d'agglomérations par voies d'entrées/sorties et lors de traversées par artères des centres villes. De nuit, les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse réglementaire sont significativement supérieurs aux vitesses et aux taux de dépassement constatés le jour (sauf sur autoroutes de liaison). Ce constat peut expliquer, entre autres, que le risque d'accident soit supérieur la nuit. La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit que le jour.

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

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS

1. Définition

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

2. Réglementation

Avant le 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

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)

	1994	1995	1996	1997	1998
Autoroutes de liaison (1)	91	91	*87*	90	**92**
Autoroutes de dégagement (2)	**85**	82	81	*80*	**85**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	*90*	91	91	*90*	**92**
Routes nationales à 2 ou 3 voies	**82**	81	81	79	*78*
Routes départementales à grande circulation	**81**	**81**	**81**	*80*	*80*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN**	58	58	**61**	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.

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

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

	1994	1995	1996	1997	1998
Autoroutes de liaison (1)	**87**	85	85	*83*	**87**
Autoroutes de dégagement (2)	**81**	79	**81**	*77*	**81**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	NS	*82*	85	86	**87**
Routes nationales à 2 ou 3 voies	**80**	**80**	*77*	79	**80**
Routes départementales à grande circulation	*77*	*77*	**80**	**80**	**80**
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN**	57	58	58	*54*	**59**

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.
(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.
NS : non significatif.

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

	1994	1995	1996	1997	1998
Autoroutes de liaison (1)	86	86	*84*	85	**89**
Autoroutes de dégagement (2)	**84**	82	*81*	*81*	**84**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	87	87	**88**	87	*86*
Routes nationales à 2 ou 3 voies	*79*	**81**	**81**	80	**81**
Routes départementales à grande circulation	*78*	80	**81**	**81**	80
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN**	*58*	*58*	**61**	59	60

(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)

	1994	1995	1996	1997	1998
Autoroutes de liaison (1)	83	**85**	*82*	83	84
Autoroutes de dégagement (2)	81	**82**	*78*	79	80
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	79	*78*	**80**	**80**	**80**
Routes nationales à 2 ou 3 voies	*73*	*73*	75	**76**	**76**
Routes départementales à grande circulation	72	72	75	**77**	*70*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN**	*56*	*56*	**57**	*56*	*56*

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

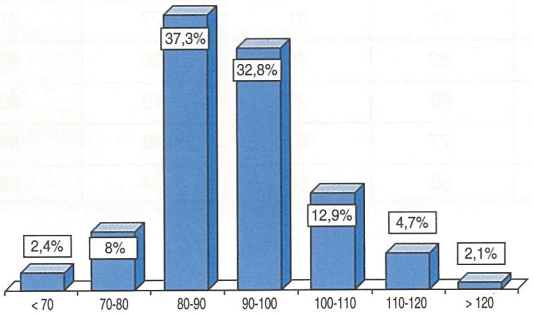
7. Commentaires

Globalement, en 1998 par rapport à 1997, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu sauf sur le réseau autoroutier où l'on constate des hausses pouvant aller jusqu'à 4 à 5 km/h.

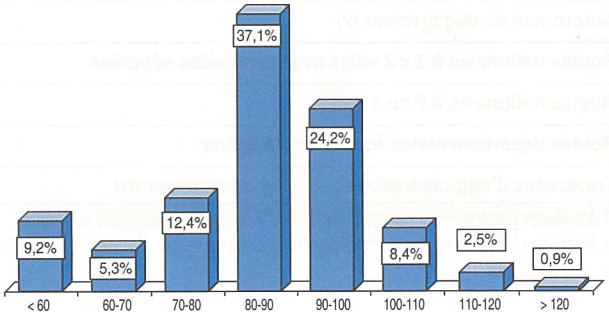
Étant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondant à la grille de limitation des vitesses, nous ne publierons pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurée par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant, les distributions des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

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

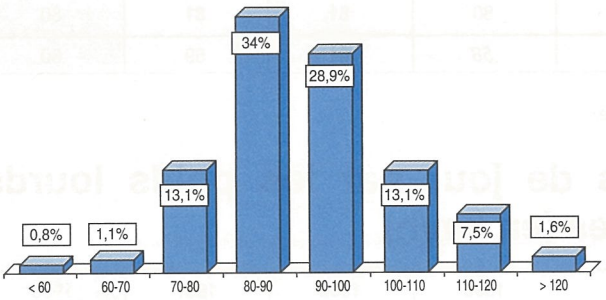
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 2 ESSIEUX



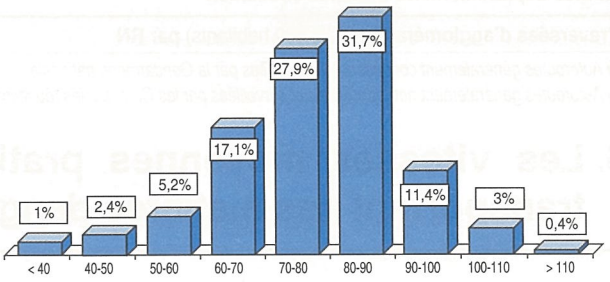
Autoroutes de liaison



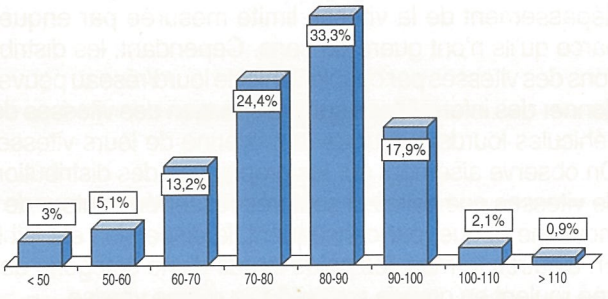
Autoroutes de dégagement



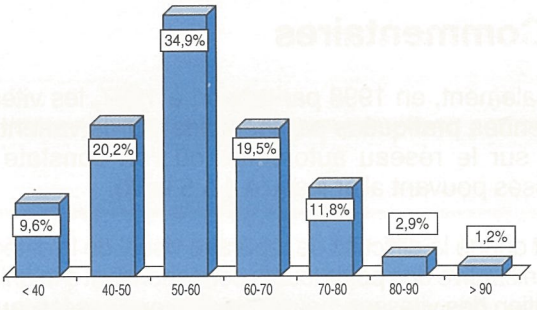
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

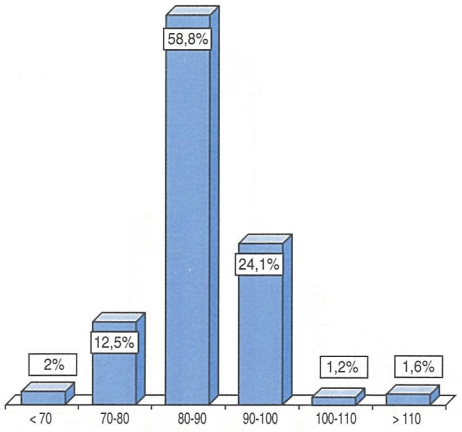


Routes départementales à grande circulation

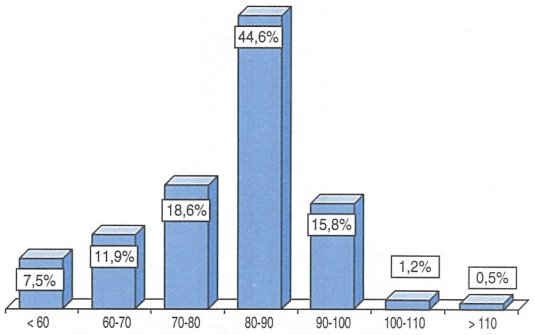


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

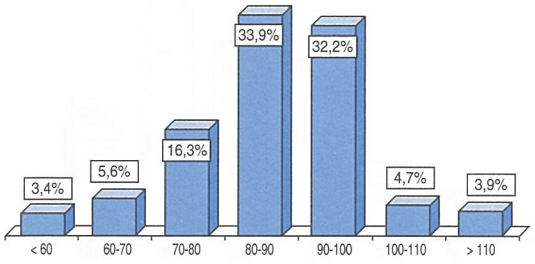
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 3 ESSIEUX



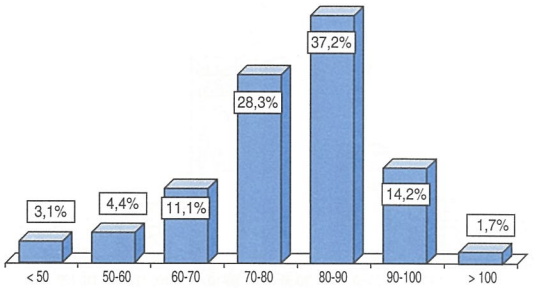
Autoroutes de liaison



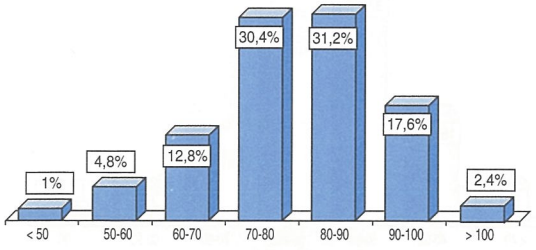
Autoroutes de dégagement



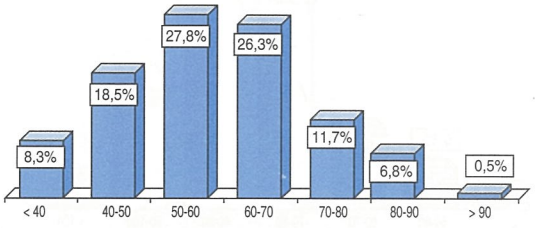
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

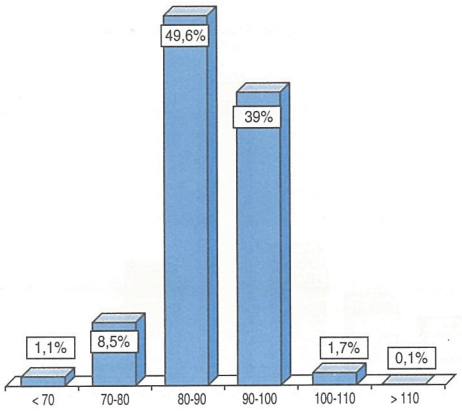


Routes départementales à grande circulation

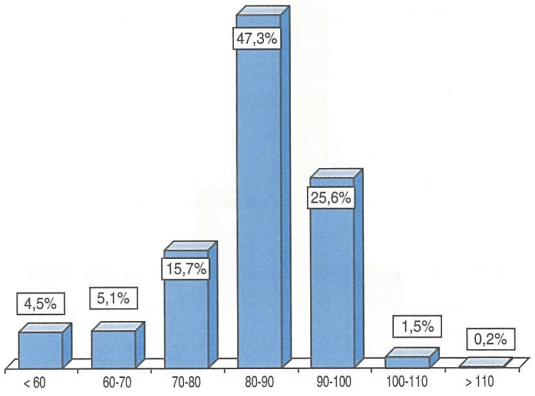


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

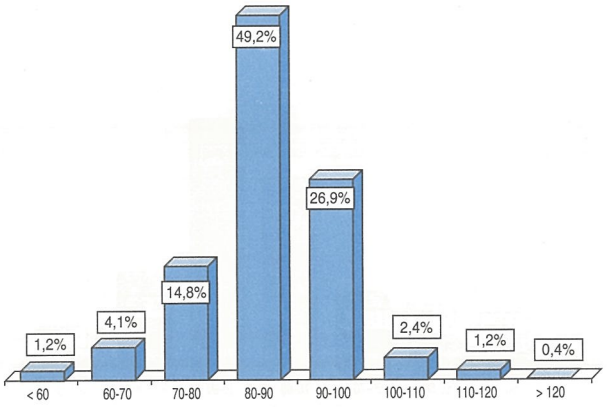
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE 4 ESSIEUX ET PLUS



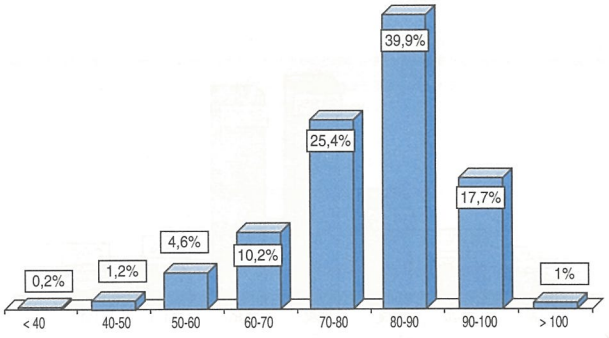
Autoroutes de liaison



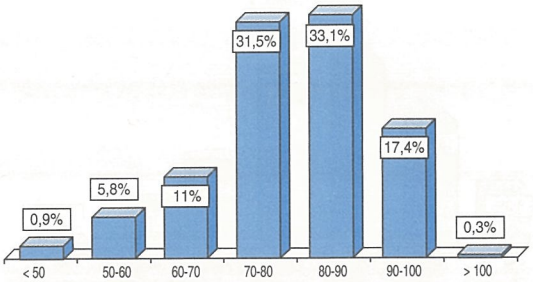
Autoroutes de dégagement



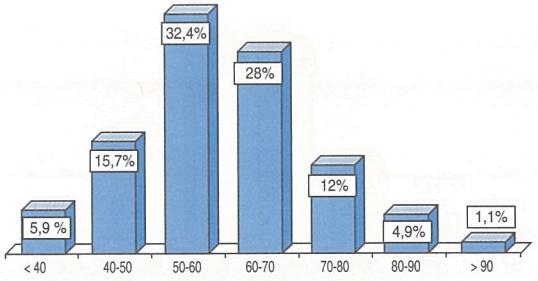
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

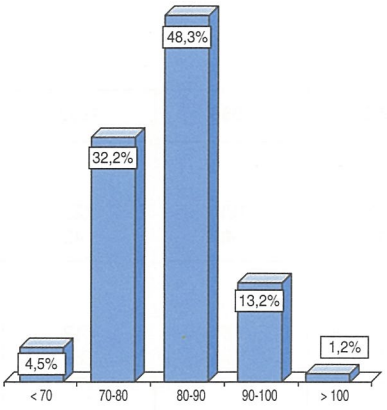


Routes départementales à grande circulation

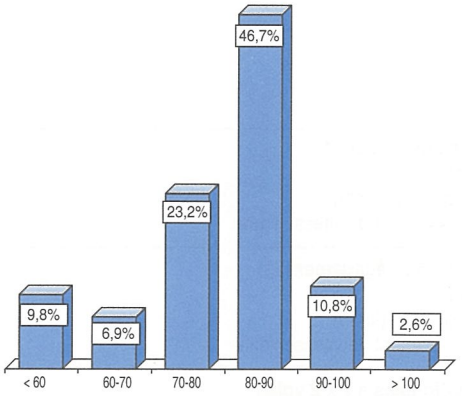


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

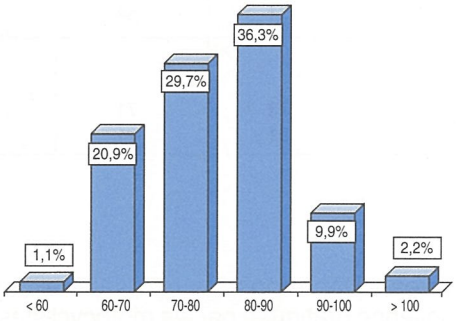
RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES



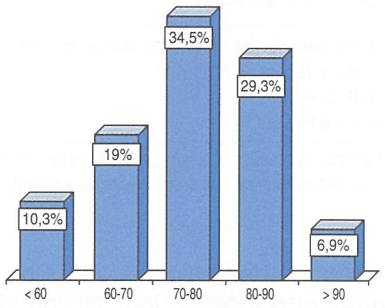
Autoroutes de liaison



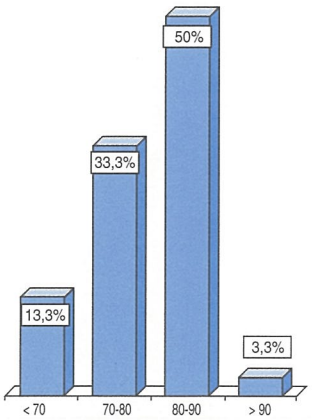
Autoroutes de dégagement



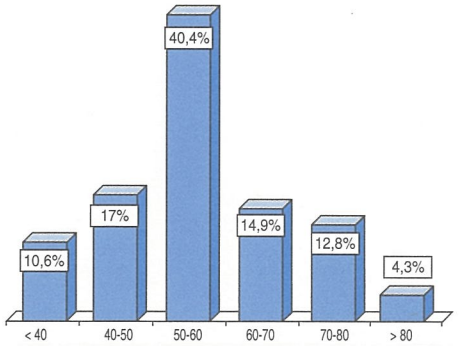
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



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

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES MOTOCYCLETTES

	1994	1995	1996	1997	1998
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*125*	126	129	*125*	**132**
% de dépassement de vitesse limite	41	45	*40*	43	**57**
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	114	111	*110*	112	**116**
% de dépassement de vitesse limite	**59**	*51*	52	53	58
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*114*	115	116	**118**	*114*
% de dépassement de vitesse limite	58	60	**63**	62	*55*
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*100*	*100*	**104**	**104**	102
% de dépassement de vitesse limite	*66*	67	**78**	75	71
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*99*	101	**109**	106	106
% de dépassement de vitesse limite	67	*63*	74	**84**	72
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h)	*68*	*68*	**73**	71	*68*
% de dépassement de vitesse limite	*83*	87	**91**	**91**	86

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

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Si l'on se réfère au tableau des intervalles de confiance, on constate qu'il est difficile d'affecter des hausses ou des baisses de vitesse de ces véhicules sur tous les réseaux, la précision des mesures étant parfois très faible (± 4,8 km/h sur les autoroutes de liaison, ± 4,6 km/h sur les nationales à 2 x 2 voies). Dans tous les cas sans exception, la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes se situe au-dessus de la vitesse réglementaire et au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 7 km/h sur les autoroutes de liaison, + 13 km/h sur routes nationales et + 14 km/h sur les routes départementales !).

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

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

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

1. Hors agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1994	1995	1996	1997	1998
Autoroutes de liaison	*95*	**96**	**96**	**96**	**96**
Autoroutes de dégagement	*88*	91	90	**92**	90
Routes nationales	*90*	92	93	**94**	**94**
Routes départementales à grande circulation	*93*	*93*	*93*	*93*	**94**

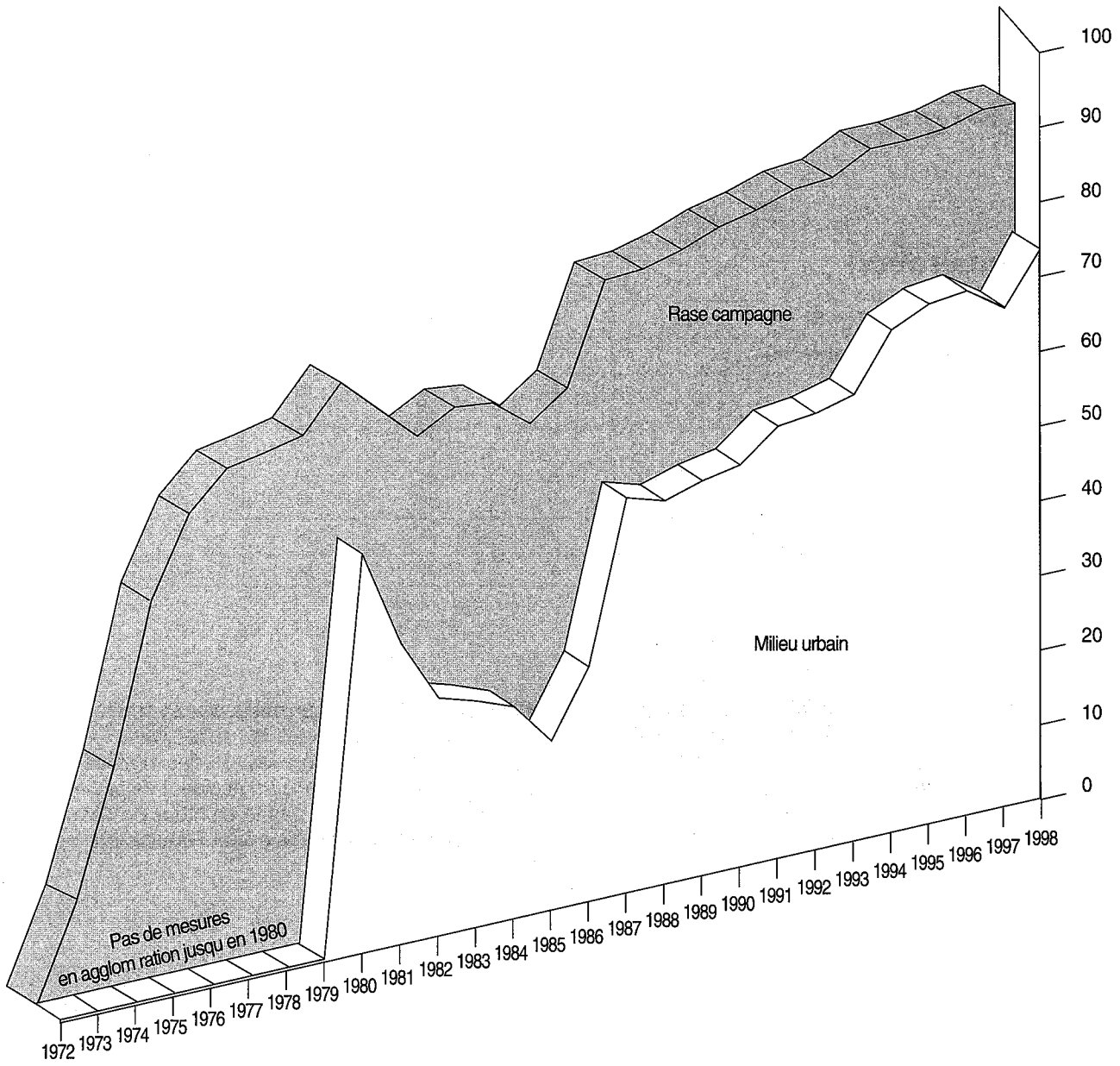
2. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1994	1995	1996	1997	1998
Routes nationales en traversées d'agglomérations	*89*	90	90	*89*	**91**
Metz	86	85	**88**	*81*	86
Lille	*82*	85	**86**	**86**	83
Nantes	*80*	84	83	**91**	88
Lyon	*56*	60	60	61	**64**
Toulouse	*65*	69	70	73	**74**
Avignon	49	50	**56**	*46*	53
Ensemble province	*70*	72	**74**	71	**74**
Paris	67	71	66	*62*	**72**

D'une manière générale, le port de la ceinture de sécurité est constant en rase campagne et en hausse en agglomération (+ 3 points en province et, après une baisse préoccupante les deux années précédentes, de + 10 points à Paris, par rapport à 1997 !). Par ailleurs, le taux de port est en progrès dans les villes où il se situe « traditionnellement » à un faible niveau comme Avignon (+ 7 points), Lyon (+ 3 points) et Toulouse (+ 1 point). Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur 100 conducteurs tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, 40 auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture.

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

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 1998 aux places avant des voitures de tourisme



ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1987 ET 1997

(L'année 1998 n'est pas prise en compte, l'ensemble des résultats n'étant pas encore disponible)

Le nombre des infractions relevées par les forces de l'ordre est globalement en progression et ce malgré le ralentissement intervenu en 1995 (– 7,2 %) qu'il faut sans nul doute relier à l'instauration du plan Vigipirate, le déploiement des forces de sécurité ayant provoqué un réflexe de prudence chez les automobilistes. La légère reprise apparue en 1996 (+ 1,7 %) se poursuit et s'amplifie en 1997 (+ 4,2 %) mais seuls les résultats de 1998 permettront de savoir si ce mouvement traduit une tendance durable.

Les contraventions aux règles de stationnement ont une évolution en dents de scie, avec des périodes de croissance entrecoupées de brusques régressions : – 12,9 % en 1988, – 10,1 % en 1991 et – 11,5 % en 1995. Depuis cette dernière date, leur nombre progresse régulièrement : + 6,6 % en 1996 et + 7,6 % en 1997. Avec 9 932 295 procès-verbaux établis, ce type de contraventions représente 65,3 % de l'ensemble des infractions sanctionnées en 1997.

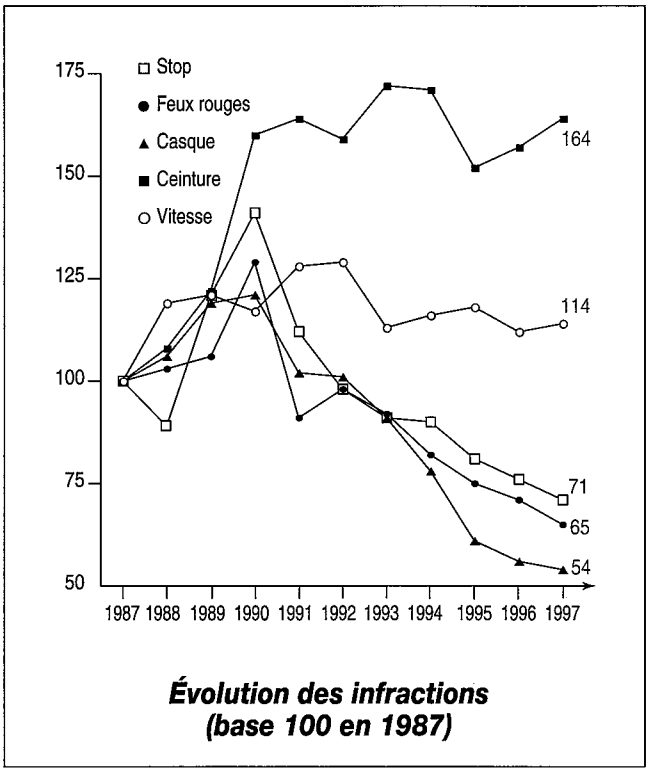
Au cours de la période considérée, l'évolution du nombre de délits routiers constatés est dans l'ensemble positive bien qu'elle soit faite d'une succession de périodes de fortes progressions (+ 40,5 % en 1989, + 23,5 % en 1993) et de périodes de petites récessions, la dernière ayant duré trois ans (1994-1996). L'année 1997 est marquée par une timide reprise (+ 1,1 %) dont on ne sait si elle perdurera.

Le nombre d'heures de contrôles de la vitesse a lui aussi fortement progressé en dix ans. Toutefois, après la forte hausse de 1988 (+ 18 %), l'évolution s'est faite par à-coups avec de relativement faibles variations, tantôt positives tantôt négatives, qui permettent de parler d'une certaine stabilisation des contrôles. Depuis la baisse enregistrée en 1995 (– 11,5 % en grande partie liés à la moins grande disponibilité des forces de l'ordre impliquées dans le plan Vigipirate) la tendance semble être à la hausse, mais d'une façon très modeste qui n'a pas permis de revenir au niveau de contrôle de l'année 1994.

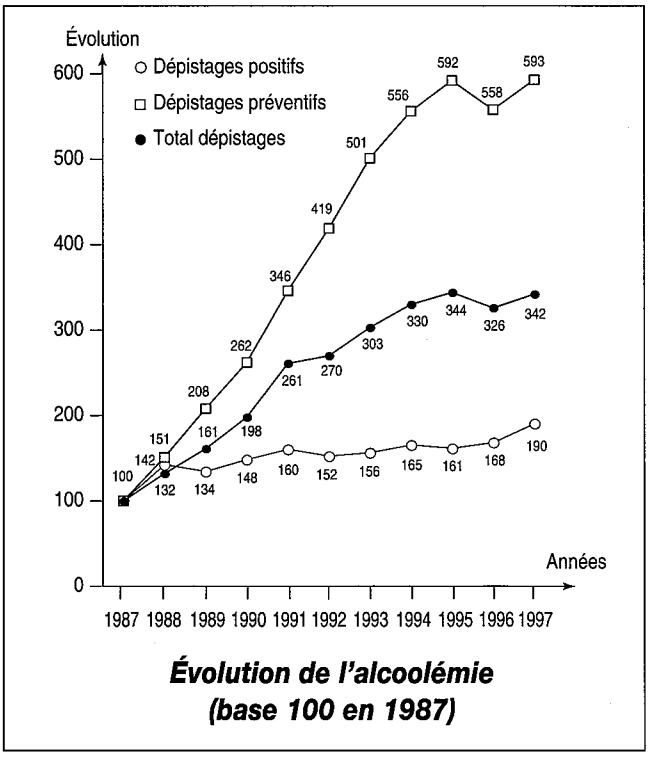
La lutte contre l'alcoolémie excessive des conducteurs mobilise fortement les forces de police et de gendarmerie. Après avoir augmenté de près de 250 % entre 1987 et 1995, le nombre total de dépistages pratiqués est resté relativement stable en 1996 et 1997. Cette évolution est identique à celle des contrôles préventifs qui se sont multipliés jusqu'en 1995 (+ 491,7 %) puis se sont stabilisés autour de 6,5 millions. Dans le même temps le nombre de dépistages positifs a augmenté de 90,3 % (forte hausse en 1988 consécutivement à l'application de la loi du 10 juillet 1987, petite baisse en 1992 avec « l'effet permis à points » puis en 1995 suite à la création de la contravention de 4e classe). La hausse notable de 1997 (+ 13,1 %) peut résulter d'une modification du comportement des conducteurs qui paraissent moins sensibles à l'effet dissuasif des contrôles préventifs.

Pour ce qui concerne les autres infractions, du moins les cinq principales parce que très accidentogènes ou responsables de lourds dégâts lors des accidents, l'évolution est plus contrastée.

En règle générale, malgré quelques baisses ponctuelles, le nombre d'infractions à la limitation de la vitesse varie à



Évolution des infractions (base 100 en 1987)



Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1987)

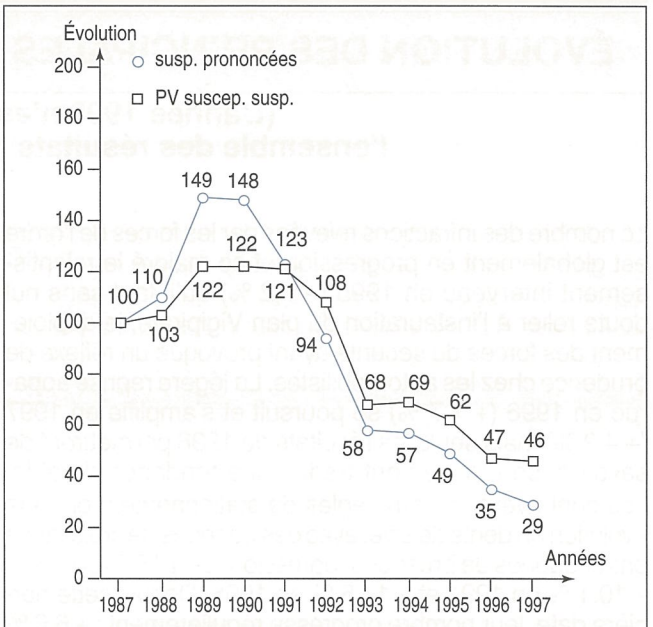
la hausse. La forte baisse (– 13 %) enregistrée en 1993, la quasi-stagnation des années suivantes, la baisse (– 5,9 %) de 1996 et les résultats stables (+ 1,8 %) de 1997 semblent indiquer l'amorce d'une tendance plus durable.

Il en va de même pour les défauts de port de la ceinture de sécurité qui ont été globalement en hausse jusqu'en 1993 puis ont évolué à la baisse. Depuis 1996, leur nombre recommence à croître assez régulièrement (+ 3 % et + 4,9 %).

Les défauts de port du casque continuent le mouvement amorcé en 1991 et bien qu'elle se ralentisse, leur décroissance n'en est pas moins réelle. Cette catégorie d'infractions atteint en 1997 son niveau le plus bas (– 55,8 % par rapport aux résultats de 1990).

Enfin, le nombre des procédures établies pour franchissement d'un feu rouge ou d'un panneau « stop » continue le mouvement décroissant commencé en 1991 et atteint son plus bas niveau : pour les deux infractions, la baisse est de près de 50 % (respectivement – 49,7 % et – 49,8 %) par rapport aux résultats obtenus en 1990. Pour mémoire, depuis 1987, la baisse est de 35 % pour les feux rouges et de 29,4 % pour les « stop ».

Depuis 1987, le nombre de procès-verbaux susceptibles d'entraîner une suspension et le nombre de suspensions prononcées ont des évolutions identiques : une hausse régulière jusqu'en 1991 suivie d'une baisse qui s'accélère. De fait, l'importance de la baisse des données chiffrées ne signifie pas grand-chose dans la mesure où elle résulte de la forfaitisation d'un nombre croissant de contraventions et de la réduction de l'activité des commissions administratives de suspension du permis de conduire. En effet, le Comité interministériel de la sécurité routière du 26 novembre 1997 a décidé de proposer la suppression de ces commissions grâce à une modification législative qui sera prochainement précisée. Cette décision conforte la pratique, de plus en plus répandue dans les préfectures, de ne plus les réunir.



Évolution des suspensions administratives du permis de conduire (base 100 en 1987)

ANNEXE

Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES DE LA VITESSE	
	Nombre	Évolution*
1997	2 168 311	119
1996	2 134 071	117
1995	2 057 299	113
1994	2 327 826	128
1993	2 234 050	122
1992	2 256 671	124
1991	2 256 800	124
1990	2 176 478	119
1989	2 252 377	123
1988	2 148 021	118
1987	1 824 612	100

Infractions relevées - répartition contraventions/délits

	CONTRAVENTIONS		dont STATIONNEMENT		DÉLITS	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1997	21 379 104	117	9 932 295	106	234 106	128
1996	20 507 039	112	9 226 065	99	231 496	127
1995	20 172 624	110	8 653 856	93	240 085	131
1994	21 732 744	119	9 781 920	105	251 379	137
1993	21 732 395	119	9 046 893	97	274 620	150
1992	20 586 038	112	8 414 630	90	222 375	122
1991	20 531 892	112	8 217 215	88	187 761	103
1990	20 601 975	112	9 142 125	98	201 617	110
1989	19 527 804	107	8 833 775	94	180 278	99
1988	17 308 843	94	8 150 853	87	128 307	70
1987	18 316 505	100	9 354 947	100	182 867	100

** base 100 en 1987.*

Suspensions administratives du permis de conduire

	PV SUSCEPTIBLES D'ENTRAÎNER SUSPENSIONS		SUSPENSIONS PRONONCÉES	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1997	410 194	46	93 604	29
1996	426 946	47	111 988	35
1995	558 813	62	154 464	49
1994	620 270	69	181 442	57
1993	613 914	68	183 118	58
1992	973 918	108	297 883	94
1991	1 087 223	121	390 625	123
1990	1 101 930	122	469 275	148
1989	1 099 340	122	472 881	149
1988	927 442	103	350 843	110
1987	899 567	100	317 886	100

Alcoolémie

	DÉPISTAGES		dont PRÉVENTIFS		dont POSITIFS	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1997	8 376 939	342	6 572 783	593	149 620	190
1996	7 990 692	326	6 188 748	558	132 283	168
1995	8 426 940	344	6 557 921	592	126 547	161
1994	8 105 975	330	6 163 480	556	129 910	165
1993	7 439 078	303	5 547 117	501	122 779	156
1992	6 615 717	270	4 638 200	419	119 601	152
1991	6 393 439	261	3 830 563	346	125 866	160
1990	4 868 579	198	2 907 551	262	116 613	148
1989	3 956 734	161	2 310 553	208	105 027	134
1988	3 234 997	132	1 673 381	151	111 510	142
1987	2 452 932	100	1 108 221	100	78 601	100

Autres infractions

	INFRACTIONS VITESSE		NON-PORT DE LA CEINTURE		NON-PORT DU CASQUE	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1997	1 116 788	114	630 859	164	83 791	54
1996	1 097 056	112	601 352	157	87 522	56
1995	1 165 347	118	583 597	152	95 225	61
1994	1 145 778	116	656 561	171	121 682	78
1993	1 107 112	113	659 404	172	142 153	91
1992	1 273 184	129	610 595	159	157 721	101
1991	1 259 590	128	628 712	164	159 274	102
1990	1 153 539	117	612 862	160	189 773	121
1989	1 190 403	121	468 956	122	186 121	119
1988	1 168 378	119	412 455	108	165 679	106
1987	983 719	100	383 528	100	156 205	100

	FRANCHISSEMENT FEUX ROUGES		FRANCHISSEMENT STOP	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1997	180 499	65	76 750	71
1996	198 530	71	82 292	76
1995	208 432	75	88 089	81
1994	227 963	82	97 652	90
1993	256 909	92	99 160	91
1992	273 095	98	106 476	98
1991	254 183	91	121 548	112
1990	358 540	129	152 826	141
1989	295 618	106	134 030	123
1988	286 745	103	97 058	89
1987	277 824	100	108 759	100

** base 100 en 1987.*

CONTRÔLES DE LA VITESSE, DE L'ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LA GENDARMERIE NATIONALE ET LA POLICE NATIONALE

(Hors Préfecture de police de Paris et Direction centrale du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins)

Les chiffres contenus dans les cinq tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans l'étude « évolution des principales infractions de 1987 à 1996 » qui donne les chiffres, année par année, pour l'ensemble des services. Dans les tableaux ci-dessous, l'activité des forces de l'ordre est détaillée uniquement pour la Gendarmerie, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité, les données pour la Préfecture de police de Paris et la Direction centrale du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins n'étant pas encore disponibles.

Contrôles de la vitesse

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 1998	1 766 995	190 390	38 436	1 995 821
	Année 1997	1 800 131	220 960	97 540	2 118 631
	Année 1996	1 829 844	191 937	138 751	2 160 532
	Année 1995	1 851 034	215 299	113 645	2 179 978
	Année 1994	1 974 205	253 279	90 396	2 317 880
Nombre d'infractions relevées	Année 1998	729 644	210 937	128 599	1 069 180
	Année 1997	767 152	232 361	129 741	1 129 254
	Année 1996	743 327	209 033	157 102	1 109 462
	Année 1995	710 003	217 505	160 956	1 088 464
	Année 1994	715 075	211 238	169 206	1 095 519

Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1998	440 268	104 561	33 027	577 856
	Année 1997	446 183	117 030	33 891	597 104
	Année 1996	419 136	112 919	39 934	571 989
	Année 1995	380 585	125 784	48 220	554 589
	Année 1994	440 011	142 879	45 418	628 308

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1998	6 424 438	432 001	52 493	6 908 932
	Année 1997	5 997 307	622 012	58 489	6 677 808
	Année 1996	5 619 187	578 106	89 126	6 286 419
	Année 1995	5 802 606	720 744	127 340	6 650 690
	Année 1994	5 368 922	769 042	132 081	6 270 045
Nombre de dépistages positifs	Année 1998	95 203	4 097	265	99 565
	Année 1997	81 658	6 555	374	88 587
	Année 1996	66 239	5 565	495	72 299
	Année 1995	61 320	6 855	933	69 108
	Année 1994	57 539	5 883	1 002	64 424

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1998	92 511	162 479	34 138	289 128
	Année 1997	88 222	167 485	35 448	291 155
	Année 1996	84 768	164 420	32 098	281 286
	Année 1995	86 306	173 019	36 078	295 403
	Année 1994	85 330	171 363	36 047	292 740
Nombre de dépistages positifs	Année 1998	6 486	10 140	674	17 300
	Année 1997	6 388	9 165	568	16 121
	Année 1996	5 632	9 970	547	16 149
	Année 1995	6 112	10 461	515	17 088
	Année 1994	6 823	10 648	542	18 013

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1998	1 327 981	130 044	33 926	1 491 951
	Année 1997	1 323 593	158 892	40 300	1 522 785
	Année 1996	1 319 719	154 677	58 055	1 532 461
	Année 1995	1 345 996	172 083	77 628	1 595 707
	Année 1994	1 383 117	193 634	88 037	1 664 788
Nombre de dépistages positifs	Année 1998	27 972	21 724	874	50 570
	Année 1997	26 404	18 989	722	46 115
	Année 1996	24 043	19 308	702	44 053
	Année 1995	24 674	21 358	622	46 654
	Année 1994	26 611	20 484	683	47 778

En 1998, par rapport à 1997,

– le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité diminue (– 5,8 %) ainsi que le nombre d'infractions constatées (– 5,3 %) ;

– le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité diminue (– 3,2 %) ;

– le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie pratiqués augmente (+ 3,5 %) ainsi que le nombre de dépistages positifs (+ 12,4 %) ;

– le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, diminue (– 0,7 %) et le nombre de dépistages positifs augmente (+ 7,3 %) ;

– le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'infractions diminue (– 2 %) et le nombre de dépistages positifs augmente (+ 9,7 %) ;

– mais, surtout, la proportion de dépistages positifs, quel que soit le type de contrôle, augmente de façon sensible.

Contrôles spécifiques

Au cours des neuf premiers mois de 1998, comparés aux neuf premiers mois de 1997, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles « spécifiques » évoluent de la façon suivante :

– augmentation des défauts de port du casque (68 668 en 1997 et 71 046 en 1998, soit + 3,5 %), et des franchissements de feux rouges (130 944 en 1997 et 132 793 en 1998, soit +1,4 %) ;

– diminution des défauts de port de la ceinture de sécurité (492 904 en 1997 et 482 587 en 1998, soit – 2,1 %) et des franchissements du panneau « stop » (58 683 en 1997 et 58 483 en 1998, soit – 0,3 %).

CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE, HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEURS EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 1997

Avant-propos

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

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission de l'infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 1997. Les données 1997 provisoires sont disponibles depuis le dernier trimestre 1998. Les condamnations prononcées en 1997, inscrites après juillet 1998, ont été estimées. Elles représentent environ 5 % de l'ensemble des condamnations.

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

L'année 1987 a été choisie dans ce tableau comme année de référence du fait 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 ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres.

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

• comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans chaque condamnation,

• comptabiliser les condamnations en les rattachant à la nature de l'infraction principale, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

A titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes :
– conduite en état alcoolique + délit de fuite,
– homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,
– blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,

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

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

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

L'étude des condamnations 1997 portera sur l'infraction principale sanctionnée et la peine principale prononcée.

Tableau 1 - Nombre de condamnations prononcées et d'infractions sanctionnées en 1987 et 1997 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	
	1997	1987	1997	1987
DÉLITS	**131 067**	**116 293**	**150 156**	**133 654**
Circulation routière	**120 441**	**97 620**	**138 609**	**113 619**
• conduite en état alcoolique	99 312	75 252	102 013	78 216
• délit de fuite	8 925	12 105	11 088	15 246
• refus d'obtempérer	5 411	4 367	8 332	6 982
• refus de vérification de l'état alcoolique	1 249	1 239	3 559	4 720
• conduite malgré suspension de permis	4 518	3 510	3 559	5 729
• défaut de plaques ou usage de fausses plaques	564	658	8 287	1 933
• conduite sans permis (récidive)	300	330	1 562	535
• autres	162	159	209	258
Homicides involontaires	**2 140**	**3 235**	**2 222**	**3 336**
• par conducteur	1 668	2 452	1 725	2 515
• par conducteur en état alcoolique	472	783	497	821
Blessures involontaires	**8 486**	**15 438**	**9 325**	**16 699**
• par conducteur	4 354	8 970	4 593	9 413
• par conducteur en état alcoolique ITT ⩽ 3 mois	3 581	4 976	4 047	5 530
• par conducteur en état alcoolique ITT > 3 mois	551	1 492	685	1 756
CONTRAVENTIONS DE 5e CLASSE	**53 857**	**67 753**	**78 675**	**89 016**
Circulation routière	**41 541**	**44 052**	**63 555**	**62 198**
• défaut d'assurances	31 794	33 340	43 923	42 345
• conduite sans permis	8 882	9 327	18 704	18 321
• appareils perturbateurs d'instrument de police	420	859	440	993
• autres	445	526	488	539
Blessures involontaires	**12 316**	**23 701**	**15 120**	**26 818**
• par conducteur avec ITT ⩽ 3 mois	12 316	23 701	15 120	26 818

LES CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Avec 99 312 condamnations, le contentieux de la conduite en état alcoolique a connu en 1997 une progression de 4 % par rapport à 1996. Après deux années fortement marquées par la conjoncture, notamment la baisse du nombre de contrôles en 1996, la conduite en état alcoolique revient aux niveaux de la période 1992-1994, soit environ 100 000 condamnations annuelles. Le chiffre de 1997 vient donc conforter l'idée d'une stabilité de ce contentieux depuis plus de cinq ans, la forte hausse de 1995 étant compensée par la baisse de 1996.

La conduite en état alcoolique représente à elle seule le quart de l'activité des tribunaux correctionnels. La part des autres infractions ne dépasse pas les 5 % à l'exception du vol simple qui se situe à 10 %. La prédominance de ce contentieux constitue la réponse pénale donnée par l'Institution Judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la police et la gendarmerie depuis près de dix ans.

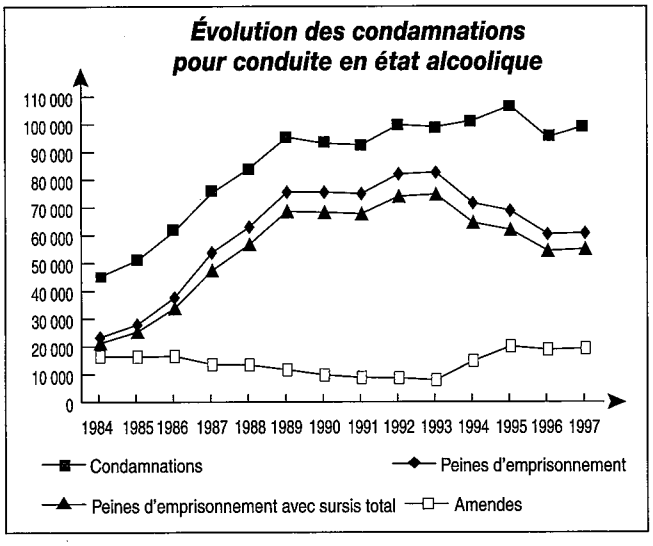
Tableau 2 - Conduite en état alcoolique : les condamnations et les peines principales

	Ensemble	Évolution (en %)		Dispense de peine	Peine d'emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
		par an	par rapport à 1984		nombre	dont sursis total		
1984	45 204			23	23 325	21 220	16 466	5 390
1985	50 988	*+ 12,8*	*+ 12,8*	19	27 881	25 315	16 276	6 812
1986	61 554	*+ 20,7*	*+ 36,2*	34	37 635	33 780	16 549	7 336
1987	75 252	*+ 22,3*	*+ 66,5*	19	53 743	47 317	13 533	7 957
1988	84 059	*+ 11,7*	*+ 86,0*	29	62 982	56 682	13 298	7 750
1989	95 304	*+ 13,4*	*+ 110,8*	23	75 497	68 541	11 585	8 199
1990	93 043	*- 2,4*	*+ 105,8*	28	75 490	68 212	9 699	7 826
1991	92 565	*- 0,5*	*+ 104,8*	48	74 958	67 684	8 775	8 784
1992	99 725	*+ 7,7*	*+ 120,6*	48	82 026	73 967	8 623	9 028
1993	98 980	*- 0,7*	*+ 119,0*	39	82 593	74 696	7 838	8 510
1994	101 274	*+ 2,3*	*+ 124,0*	89	71 563	64 501	14 719	14 903
1995	106 529	*+ 5,2*	*+ 135,7*	162	68 819	61 938	19 971	17 577
1996	95 251	*- 10,6*	*+ 110,7*	128	60 424	54 367	18 834	15 865
1997	99 312	*+ 4,3*	*+ 119,7*	241	60 805	55 035	19 245	19 021

Marginales il y a encore 10 ans, les condamnations pour récidive représentent près de 10 % des condamnations pour conduite en état alcoolique en 1997. La part de la récidive a plus que triplé depuis 1988. Entre 1992 et 1997, elle a progressé à un rythme annuel de plus de 8 %. Il s'agit d'une conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant puisque la population susceptible d'être condamnée pour récidive s'accroît chaque année de plus de 80 000 unités depuis bientôt une décennie.

Tableau 3 - Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

	1997		1988	
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	**99 312**	**100,0**	**84 059**	**100,0**
Hommes	94 095	94,7	81 139	96,5
Femmes	5 217	5,3	2 920	3,5
Français	90 039	90,7	79 279	90,7
Étrangers	6 311	6,4	3 157	7,3
Non déclarés	2 962	3,0	1 623	2,0
Mineurs	74	0,1	148	0,2
18-19 ans	998	1,0	2 421	2,9
20-24 ans	11 276	11,4	14 845	17,7
25-29 ans	15 174	15,3	15 381	18,3
30-39 ans	29 847	30,1	26 698	31,8
40-59 ans	37 645	37,9	22 431	26,7
60 ans et +	4 298	4,3	2 135	2,5



Les tribunaux correctionnels ont jugé les prévenus de conduite en état alcoolique dans un délai moyen de 2,6 mois contre 9 mois pour l'ensemble des infractions. Cette durée est en baisse constante depuis 1987 où elle était de 8,2 mois. Les tribunaux ont su répondre à l'augmentation massive du nombre des poursuites pour conduite en état alcoolique en organisant des audiences spéciales consacrées exclusivement à ce contentieux. En 1997, 20 % des condamnations ont été prononcées moins d'un mois après l'infraction et plus de 90 % des condamnés l'ont été en moins de six mois.

Les condamnés – *tableau 3*

Les caractéristiques des auteurs de conduites en état alcoolique varient peu depuis quelques années, elles sont en 1997 sensiblement les mêmes qu'en 1996. Les hommes dominent très largement puisqu'ils constituent près de 95 % des condamnés. La part des femmes (5,3 %) augmente légèrement mais demeure faible pour ce contentieux notamment au regard d'une infraction comme le vol où elle atteint 18 %. Pour l'ensemble des délits, elle est de 9 %.

Depuis 10 ans, les parts respectives des condamnés de nationalité française et de ceux dont la nationalité étrangère est connue, sont stables. Les premiers représentent 90,7 % des condamnés pour conduite en état alcoolique en 1997, les seconds 6,4 %. Les quelque 3 % manquants sont composés des personnes dont la nationalité n'est pas renseignée. Les Français sont donc plus fortement impliqués dans ce type d'infractions que dans l'ensemble des autres délits pour lesquels leur part ne dépasse pas 81 % en 1997.

En 10 ans, l'âge moyen du condamné pour conduite en état alcoolique est passé de 35 ans à 38 ans ce qui traduit un vieillissement de la population des condamnés. La part des jeunes conducteurs (de 18 à 25 ans) a diminué et celle des plus de 40 ans s'accroît passant de 40,2 % en 1996 à 42,2 % en 1997. Les classes d'âge intermédiaires continuent à baisser en 1997 (12,5 % contre 13,7 en 1996).

Les peines – *tableau 2 et graphique*

En 1997, une peine d'emprisonnement a été prononcée dans 61,2 % des condamnations, soit une part inférieure à celle de 1996. Si l'emprisonnement demeure la sanction la plus fréquente, sa part ne cesse de décroître depuis l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal en 1994 – conditions plus restrictives sur le prononcé du sursis dans le nouveau Code pénal – (elle était de 83 % en 1993). Cette évolution a bénéficié tant aux amendes qu'aux peines de substitution qui représentent chacune en 1997 une part supérieure à 19 %. Les peines de substitution atteignent ainsi un niveau record avec plus de 19 000 mesures.

Plus de 90 % des peines d'emprisonnement sont assorties d'un sursis total soit un peu plus qu'en 1996. Les mises à l'épreuve accompagnent 18 % de ces peines, cette part, qui a été multipliée par trois depuis 1990, demeure cependant inférieure à celle constatée pour l'ensemble des autres délits (23 %). La part du sursis TIG est en recul puisqu'il n'est plus prononcé en 1997 que dans 3,5 % des peines d'emprisonnement avec sursis total contre 4,5 % en 1996.

En 1997, le nombre d'emprisonnements fermes est en baisse de 5 % par rapport à 1996, pour la première fois en 10 ans il est inférieur à 6 000. En revanche, la durée moyenne d'emprisonnement augmente de 3 ou 4 jours chaque année depuis 1994 passant de 2,2 mois cette année-là à 2,6 mois en 1997. La part des peines courtes (inférieures à un mois) baisse continûment, en 1997 elle n'est plus que de 10 % contre 12 % en 1996 et 17 % en 1994.

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

1997	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	99 312	241	60 805	55 035	19 245	19 021
%	*100*	*0*	*61*	*55*	*19*	*19*
Infraction unique	86 119	233	50 444	47 699	18 229	17 213
%	*100*	*0*	*59*	*55*	*21*	*20*
Infractions multiples	13 193	8	10 361	7 336	1 016	1 808
%	*100*	*0*	*79*	*56*	*8*	*14*

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

1997	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins de 1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins de 1 an	plus de 1 an	
Ensemble	5 770	586	3 070	1 447	546	121	2,6
%	*100*	*10*	*53*	*25*	*9*	*2*	
Infraction unique	2 745	405	1 702	498	115	25	2,0
%	*100*	*15*	*62*	*18*	*4*	*1*	
Infractions multiples	3 025	181	1 368	949	431	96	3,2
%	*100*	*6*	*45*	*31*	*14*	*3*	

Cette baisse est compensée par l'augmentation des peines supérieures à trois mois qui, en cinq ans, sont passées de moins de 25 % à plus de 36 %. La hausse concerne principalement les peines de 3 à 6 mois (25 % des emprisonnements fermes en 1997).

L'accroissement du nombre d'amendes s'accompagne d'une diminution de leur montant moyen : il est de 1 860 F en 1997 contre 1 895 F en 1996 et 1 940 F en 1995.

Les peines de substitution, en hausse sensible, sont plus de quatre fois sur cinq des mesures restrictives du permis de conduire : la suspension du permis de conduire représente à elle seule 75 % de ces peines et l'annulation 9 %. Les TIG (7,5 %) et les jours amendes (6 %) sont moins fréquents que pour les autres délits.

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

La structure et la durée des peines prononcées varient selon que l'infraction sanctionnée est unique ou associée à d'autres infractions. Dans le cas de la conduite en état alcoolique, plus de 87 % des condamnations sanctionnent cette seule infraction. Lorsqu'elle est accompagnée d'autres infractions, les peines sont plus sévères : l'emprisonnement est décidé huit fois sur dix et la part de l'emprisonnement ferme est multipliée par trois.

Cet alourdissement des sanctions se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus que 7,5 % des peines prononcées à titre principal au lieu de 21 % si l'infraction est unique.

Cette plus grande sévérité s'observe également dans les durées moyennes d'emprisonnement ferme. Celles-ci se situent à 2 mois quand l'infraction est unique contre 3,2 mois quand elle est multiple. Près de 50 % des peines ont une durée supérieure à trois mois pour les infractions multiples, soit deux fois plus que pour la seule conduite en état alcoolique.

HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires – *tableau 6*

La baisse du nombre de condamnations pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique entamée en 1993 se poursuit depuis cette date. En 1997, 472 condamnations ont été prononcées, soit 2,7 % de moins qu'en 1996, il s'agit du chiffre le plus faible depuis 1984.

A titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont près de quatre fois plus nombreuses. Depuis 1987, celles-ci ont diminué de 32 % alors que les condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique sont en baisse de 40 % sur la même période.

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

En 1997 comme en 1996, l'emprisonnement est la peine quasi-exclusive pour sanctionner l'auteur d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique. Parmi

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

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution et mesure éducative	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	665	0	560	*84,2*	406	*72,5*	72	*10,8*	33	*5,0*
1985	632	0	552	*87,3*	413	*74,8*	54	*8,5*	26	*4,1*
1986	664	0	595	*89,6*	420	*70,6*	43	*6,5*	26	*3,9*
1987	783	1	725	*92,6*	406	*56,0*	33	*4,2*	24	*3,1*
1988	685	1	656	*95,8*	348	*53,0*	14	*2,0*	14	*2,0*
1989	714	0	687	*96,2*	365	*53,1*	10	*1,4*	17	*2,4*
1990	607	0	591	*97,4*	317	*53,6*	4	*0,7*	12	*2,0*
1991	597	0	578	*96,8*	288	*49,8*	3	*0,5*	16	*2,7*
1992	608	0	588	*96,7*	273	*46,4*	6	*1,0*	14	*2,3*
1993	568	0	549	*96,7*	274	*49,9*	2	*0,4*	17	*3,0*
1994	505	0	486	*96,2*	233	*47,9*	4	*0,8*	15	*3,0*
1995	490	0	474	*96,7*	220	*46,4*	3	*0,6*	13	*2,7*
1996	485	0	477	*98,4*	204	*42,8*	0	*0,0*	8	*1,6*
1997	472	0	463	*98,1*	196	*42,3*	2	*0,4*	7	*1,5*

ceux-ci, plus de la moitié comportent au moins une partie ferme.

Après la forte aggravation des sanctions liées à la réforme législative de juillet 1987, la part du sursis total dans les peines d'emprisonnement n'a cessé de décroître pour atteindre 42 % en 1997. Les peines d'amende ont presque disparu et les peines de substitution suivent la même voie.

La durée moyenne des emprisonnements fermes s'établit en 1997 à 9,3 mois soit une légère hausse par rapport à 1996. La part des peines d'une durée supérieure à un an atteint 33 % en 1997, elle était de 31 % en 1996.

Si l'homicide involontaire est associé à d'autres infractions, la sanction est plus lourde : la nature des peines ne change pas mais la durée moyenne d'emprisonnement ferme est alors de 11,3 mois contre 6,9 mois en cas d'infraction unique.

La procédure en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique dure en moyenne 10 mois en 1997 soit deux mois de moins qu'en 1996.

Tableau 7- Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : structure des peines principales

1997	Ensemble	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
		nombre	dont sursis total		
Ensemble	472	463	196	2	7
%	*100*	*98*	*42*	*0*	*1*
Infraction unique	241	236	114	2	3
%	*100*	*98*	*47*	*1*	*1*
Infractions multiples	231	227	82	0	4
%	*100*	*98*	*35*	*0*	*2*

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

1997	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins de 1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins de 1 an	plus de 1 an	
Ensemble	267	1	42	54	82	88	9,3
%	*100*	*0*	*16*	*20*	*31*	*33*	
Infraction unique	122	1	26	27	42	26	6,9
%	*100*	*1*	*21*	*22*	*34*	*21*	
Infractions multiples	145	0	16	27	40	62	11,3
%	*100*	*0*	*11*	*19*	*28*	*43*	

Les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique – *tableau 9*

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont connu une baisse modérée en 1997, – 3,5 % par rapport à 1996. Le nombre de condamnations, 4 132, est le plus faible enregistré depuis 10 ans. En 1987, on comptait 6 500 condamnations, soit 56 % de plus.

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans état alcoolique suivent la même trajectoire et continuent de baisser pour atteindre 4 354 délits et 12 316 contraventions de 5e classe en 1997 (la distinction entre délit et contravention de 5e classe vient de la gravité de l'accident).

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

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution et mesure éducative	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	5 607	0	3 416	*60,9*	3 152	*92,3*	1 770	*31,6*	421	*7,5*
1985	5 651	0	3 667	*64,9*	3 344	*91,2*	1 483	*26,2*	498	*8,8*
1986	6 010	0	4 032	*67,1*	3 703	*91,8*	1 443	*24,0*	532	*8,9*
1987	6 468	0	5 016	*77,6*	4 421	*88,1*	947	*14,6*	504	*7,8*
1988	5 999	0	4 913	*81,9*	4 410	*89,8*	661	*11,0*	425	*7,1*
1989	6 345	0	5 519	*87,0*	4 940	*89,5*	419	*6,6*	406	*6,4*
1990	5 766	1	5 137	*89,1*	4 633	*90,2*	301	*5,2*	327	*5,7*
1991	5 613	2	5 042	*89,8*	4 510	*89,4*	244	*4,3*	325	*5,8*
1992	5 858	0	5 373	*91,7*	4 693	*87,3*	178	*3,0*	307	*5,2*
1993	5 234	0	4 759	*90,9*	4 225	*88,8*	209	*4,0*	266	*5,1*
1994	4 889	1	4 137	*84,6*	3 695	*89,3*	318	*6,5*	433	*8,9*
1995	4 767	3	3 904	*81,9*	3 478	*89,1*	395	*8,3*	465	*9,8*
1996	4 294	0	3 479	*81,0*	3 060	*88,0*	377	*8,8*	438	*10,2*
1997	4 132	5	3 389	*82,0*	3 083	*91,0*	323	*7,8*	415	*10,0*

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

En 1997, l'emprisonnement domine largement avec 82 % des peines prononcées, les amendes et les mesures de substitution se partageant les 18 % restant.

La part des peines d'emprisonnement est en baisse continue depuis 1992. L'année 1997 semble être l'amorce d'un renversement de tendance avec une légère hausse par rapport à 1996. Cette évolution récente se fait au détriment des seules amendes.

La part du sursis total, 91 % des peines d'emprisonnement en 1997, est en hausse par rapport à 1996. Le sursis simple prédomine mais sa part dans le sursis total (82,5 %) s'effrite au profit du sursis avec mise à l'épreuve. Les quatre points perdus par le sursis simple depuis 1994 se sont reportés sur le sursis avec mise à l'épreuve qui atteint 13 % en 1997 tandis que le sursis TIG ne varie pas (4 %).

Le nombre d'emprisonnements fermes accuse en 1997 une baisse de 27 % par rapport à 1996, il passe de 420 à moins de 310. Seule l'année 1984 avait connu un nombre inférieur. La durée moyenne des emprisonnements fermes est stable depuis 1995, elle se situe à 3,6 mois en 1997 soit une durée moyenne à peine supérieure (deux jours) à celle de 1996.

Les sanctions sont beaucoup plus sévères quand la condamnation vise plusieurs infractions. La part de l'emprisonnement augmente, il est de 87 % contre 81 % en cas d'infraction unique, et surtout la proportion d'emprisonnement ferme atteint 31 % contre à peine 4 %. La durée moyenne des emprisonnements fermes s'accroît elle aussi d'un mois et demi passant de 2,7 mois à 4,3 mois.

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

1997	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	4 132	5	3 389	3 083	323	415
%	*100*	*0*	*82*	*75*	*8*	*10*
Infraction unique	3 351	5	2 707	2 571	291	348
%	*100*	*0*	*81*	*77*	*9*	*10*
Infractions multiples	781	0	682	512	32	67
%	*100*	*0*	*87*	*66*	*4*	*9*

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

1997	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis					Moyenne (en mois)
		moins de 1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins de 1 an	plus de 1 an	
Ensemble	306	19	121	98	52	16	3,6
%	*100*	*6*	*40*	*32*	*17*	*5*	
Infraction unique	136	12	61	48	14	1	2,7
%	*100*	*9*	*45*	*35*	*10*	*1*	
Infractions multiples	170	7	60	50	38	15	4,3
%	*100*	*4*	*35*	*29*	*22*	*9*	

DÉLITS DE FUITE

En 1997, le nombre de condamnations sanctionnant un délit de fuite en infraction principale est de 8 925 soit l'effectif le plus faible depuis 1984. Après la légère hausse de 1996 (+ 2,5 %) on enregistre une baisse conséquente en 1997 (– 6,7 %). En 10 ans les condamnations pour délit de fuite ont diminué d'un quart.

Les peines et les mesures – *tableaux 12 et 13*

Les peines principales prononcées en 1997 pour délit de fuite connaissent des variations modérées par rapport à 1996. Si la part de l'emprisonnement reste inchangée, les peines de substitution gagnent 4 % aux dépens des amendes.

Depuis 1995, l'emprisonnement n'est plus majoritaire mais reste proche de la barre des 50 % puisqu'il se situe pour la deuxième année consécutive à 47 %. La part du sursis total dans les peines d'emprisonnement est en baisse, 77 % en 1997 contre 79 % en 1996. En revanche, la part des emprisonnements fermes est en hausse.

Le sursis simple qui en 1997 représente 83 % de l'emprisonnement avec sursis total, est en baisse de 3 %. Cela permet au sursis avec mise à l'épreuve de franchir nettement les 10 % et au sursis TIG d'atteindre les 5 %.

Une peine sur trois prononcée pour délit de fuite est une peine de substitution. Il s'agit presque exclusivement de mesure restrictive du permis de conduire, la suspension du permis de conduire constitue à elle seule 88 % des peines de substitution.

Tableau 12 - Délits de fuite : condamnations et peines principales

	Ensemble	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Amende		Peine de substitution et mesure éducative	
			nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1984	9 208	67	2 942	*32,0*	2 245	*76,3*	4 835	*52,5*	1 364	*14,8*
1985	9 384	83	3 113	*33,2*	2 342	*75,2*	4 349	*46,3*	1 839	*19,6*
1986	10 778	72	3 753	*34,8*	2 765	*73,7*	4 986	*46,3*	1 967	*18,3*
1987	12 105	102	5 102	*42,1*	3 581	*70,2*	4 497	*37,1*	2 404	*19,9*
1988	10 434	117	4 440	*42,6*	3 441	*77,5*	3 894	*37,3*	1 983	*19,0*
1989	11 087	126	5 141	*46,4*	4 272	*83,1*	3 706	*33,4*	2 114	*19,1*
1990	10 264	93	4 995	*48,7*	4 125	*82,6*	3 012	*29,3*	2 164	*21,1*
1991	9 454	95	4 854	*51,3*	3 909	*80,5*	2 229	*23,6*	2 276	*24,1*
1992	10 317	116	5 680	*55,1*	4 474	*78,8*	2 093	*20,3*	2 428	*23,5*
1993	9 769	112	5 691	*58,3*	4 583	*80,5*	1 884	*19,3*	2 082	*21,3*
1994	9 340	112	4 699	*50,3*	3 622	*77,1*	1 817	*19,5*	2 712	*29,0*
1995	9 342	127	4 270	*45,7*	3 265	*76,5*	2 143	*22,9*	2 802	*30,0*
1996	9 569	127	4 507	*47,1*	3 576	*79,3*	2 102	*22,0*	2 833	*29,6*
1997	8 925	143	4 191	*47,0*	3 246	*77,5*	1 645	*18,4*	2 946	*33,0*

Tableau 13 - Délits de fuite : structure des peines principales

1997	Ensemble	Dispense de peine	Emprisonnement		Amende	Peine de substitution et mesure éducative
			nombre	dont sursis total		
Ensemble	8 925	143	4 191	3 246	1 645	2 946
%	*100*	*2*	*47*	*36*	*18*	*33*
Infraction unique	5 522	133	1 836	1 576	1 431	2 122
%	*100*	*2*	*33*	*29*	*26*	*38*
Infractions multiples	3 403	10	2 355	1 670	214	824
%	*100*	*0*	*69*	*49*	*6*	*24*

Quand il est associé à d'autres infractions, le délit de fuite est bien plus sévèrement réprimé. La peine d'emprisonnement est alors décidée dans 69 % des condamnations et l'emprisonnement ferme dans 20 % alors que pour le simple délit de fuite ces valeurs sont respectivement de 33 % et 4 %. Les infractions les plus souvent associées au délit de fuite sont le défaut d'assurance, la conduite sans permis et les blessures involontaires par conducteurs avec incapacité inférieure à trois mois.

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 1998	988	4 224	14 269	18 493	5,07
	Année 1997	929	4 566	14 586	19 152	4,63
	Différence	+ 59	− 342	− 317	− 659	+ 0,44
	Évolution	+ 6,4 %	− 7,5 %	− 2,2 %	− 3,4 %	
Cyclistes	Année 1998	301	1 419	4 947	6 366	4,51
	Année 1997	329	1 667	5 524	7 191	4,38
	Différence	− 28	− 248	− 577	− 825	+ 0,13
	Évolution	− 8,5 %	− 14,9 %	− 10,4 %	− 11,5 %	
Cyclomotoristes	Année 1998	418	4 400	15 706	20 106	2,04
	Année 1997	471	4 601	15 925	20 526	2,24
	Différence	− 53	− 201	− 219	− 420	− 0,20
	Évolution	− 11,3 %	− 4,4 %	− 1,4 %	− 2,0 %	
Motocyclistes	Année 1998	901	4 356	13 597	17 953	4,78
	Année 1997	831	4 782	13 284	18 066	4,40
	Différence	+ 70	− 426	+ 313	− 113	+ 0,38
	Évolution	+ 8,4 %	− 8,9 %	+ 2,4 %	− 0,6 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 1998	5 491	18 435	80 599	99 034	5,25
	Année 1997	5 069	18 927	79 332	98 259	4,91
	Différence	+ 422	− 492	+ 1 267	+ 775	+ 0,34
	Évolution	+ 8,3 %	− 2,6 %	+ 1,6 %	+ 0,8 %	
Usagers de poids lourds	Année 1998	108	362	1 244	1 606	6,30
	Année 1997	110	363	1 358	1 721	6,01
	Différence	− 2	− 1	− 114	− 115	+ 0,29
	Évolution	− 1,8 %	− 0,3 %	− 8,4 %	− 6,7 %	
Autres usagers*	Année 1998	230	781	4 196	4 977	4,42
	Année 1997	250	810	3 853	4 663	5,09
	Différence	− 20	− 29	+ 343	+ 314	− 0,67
	Évolution	− 8,0 %	− 3,6 %	+ 8,9 %	+ 6,7 %	
Ensemble	Année 1998	8 437	33 977	134 558	168 535	4,77
	Année 1997	7 989	35 716	133 862	169 578	4,50
	Différence	+ 448	− 1 739	+ 696	− 1 043	+ 0,27
	Évolution	+ 5,6 %	− 4,9 %	+ 0,5 %	− 0,6 %	

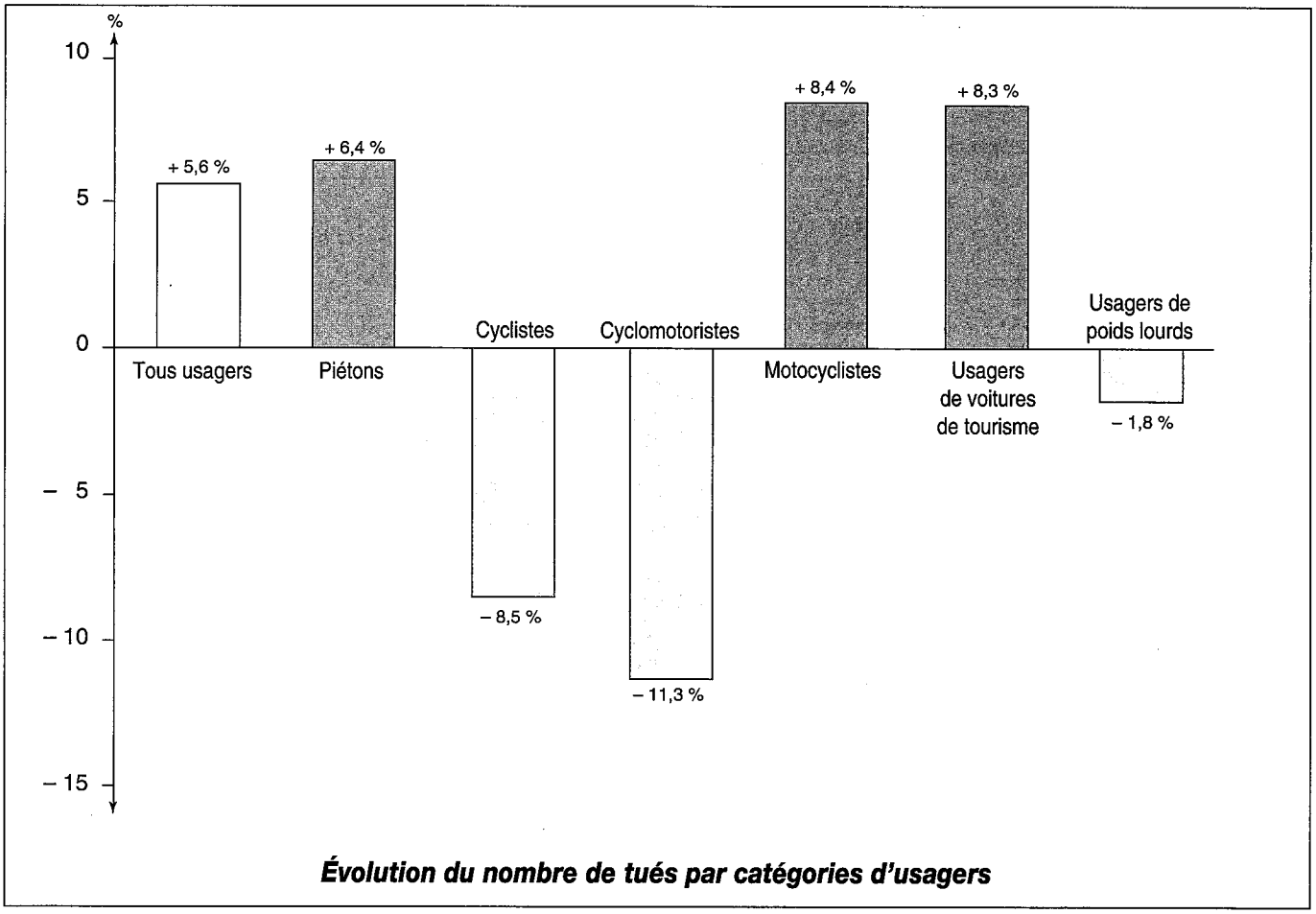
* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Poids lourd	Année 1998	1 102	2 258	6 288	8 546	11,42
	Année 1997	1 056	2 288	6 334	8 622	10,91
	Différence	+ 46	− 30	− 46	− 76	+ 0,51
	Évolution	+ 4,4 %	− 1,3 %	− 0,7 %	− 0,9 %	

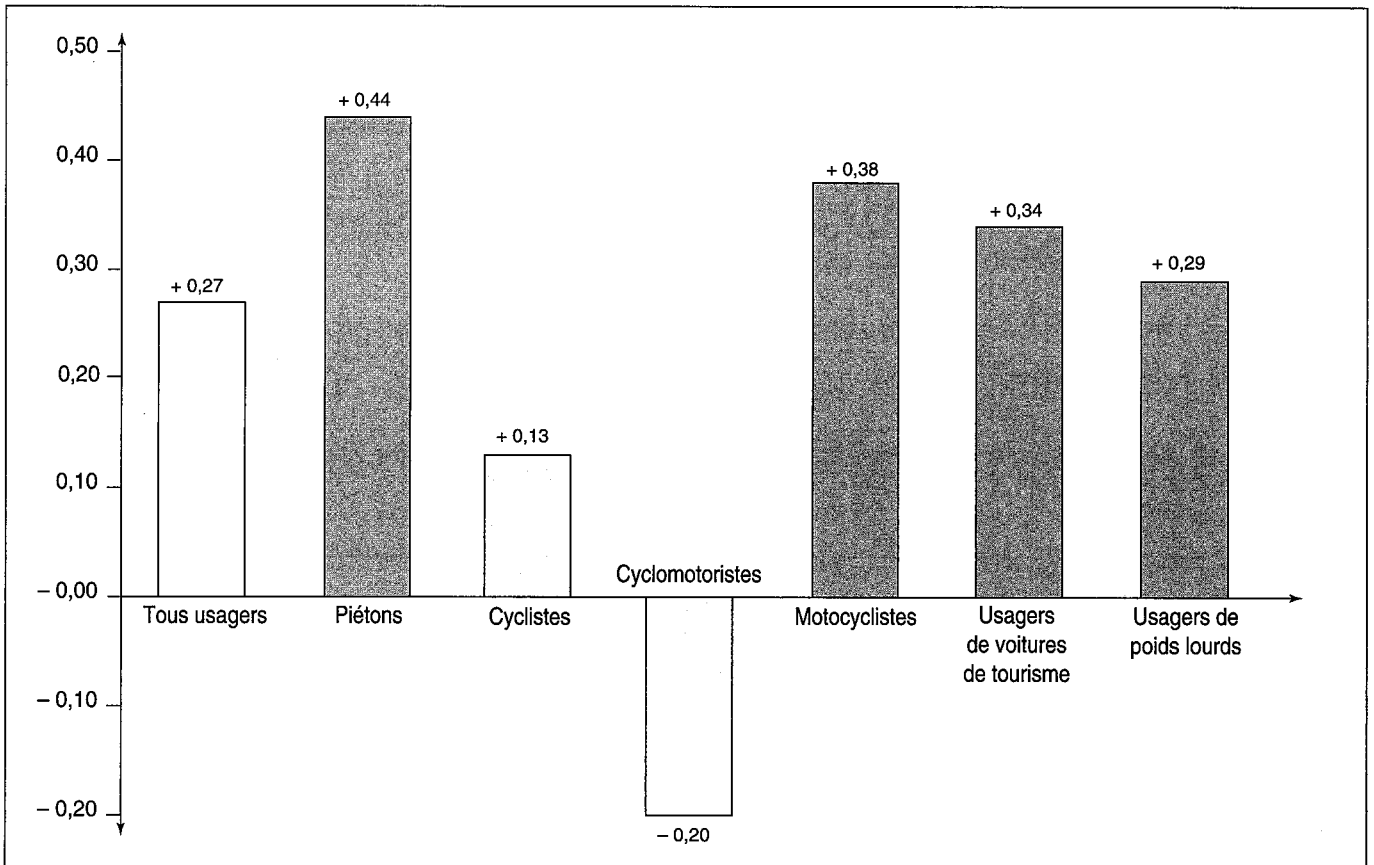
En 1998, par rapport à 1997 :

– le nombre de tués augmente plus que la moyenne (+ 5,6 %) pour les piétons (+ 6,4 %), les motocyclistes (+ 8,4 %) et les automobilistes (+ 8,3 %). A noter les diminutions importantes constatées pour les cyclistes (– 8,5 %), les cyclomotoristes (– 11,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires (– 8,0 %) ;
– le nombre de blessés diminue pour la plupart des catégories, de 0,6 % pour les motocyclistes à 11,5 % pour les cyclistes mais augmente pour les usagers de voitures de tourisme (+ 0,8 %) et de véhicules utilitaires (+ 6,7 %) ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour la plupart des usagers, de + 0,13 point pour les cyclistes à + 0,44 point pour les piétons mais diminue pour les cyclomotoristes (– 0,20 point) et pour les usagers de véhicules utilitaires (– 0,67 point) ;

– dans les accidents avec au moins un poids lourd, seul le nombre de tués augmente (+ 4,4 %) et entraîne une augmentation de la gravité de ces accidents. Les nombres de blessés diminuent, les graves (– 1,3 %) et les légers (– 0,7 %).



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers



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

ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE DES MOTOCYCLISTES EN 1998

Il est utile de rappeler que le 1er juillet 1996 était introduite en France une nouvelle réglementation concernant l'accès à la conduite des motocyclettes et une nouvelle définition des deux-roues immatriculés. Cette réglementation introduisait une progressivité dans l'accès à la conduite des motos « lourdes » (c'est-à-dire d'une puissance supérieure à 25 kW), mais aussi permettait l'accès à la conduite des motos légères (en particulier des 125 cm³, jusqu'à 11 kW) aux titulaires du permis B (VL) obtenu après mars 1980 et délivré depuis au moins deux ans.

A - Évolution de la mortalité et de la morbidité de l'ensemble des motocyclistes

MOTOCYCLISTES VICTIMES	ANNÉE 1998	ANNÉE 1997	ÉVOLUTION DES MOTOCYCLISTES	ÉVOLUTION DE L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE
Conducteurs tués Passagers tués	810 91	740 91	+ 70 (+ 9,5 %) =	
Total tués	901	831	+ 70 (+ 8,4 %)	+ 448 (+ 5,6 %)
Blessés graves Blessés légers	4 356 13 597	4 782 13 284	- 426 (- 8,9 %) + 313 (+ 2,4 %)	- 1 739 (- 4,9 %) + 696 (+ 0,5 %)
Total victimes (tués + blessés)	18 854	18 897	- 43 (- 0,2 %)	- 595 (- 0,3 %)

Ce bilan des motocyclistes est inquiétant, d'autant plus que la tendance à la hausse constatée en 1997 s'est poursuivie, à l'exception des blessés graves en diminution de 9 % et des passagers tués qui sont restés stables. Ainsi, les conducteurs de motocyclettes tués ont augmenté de 70 unités et les blessés légers de 313 en 1998. La comparaison de l'évolution des indicateurs entre les motocyclistes et les autres usagers (en excluant les premiers) est tout aussi préoccupante pour les tués (+ 8,4 % contre + 5,3 %) même si, pour l'ensemble des blessés, les faibles diminutions sont identiques (– 0,6%).

B - Évolution de la mortalité des conducteurs de motocyclettes en fonction de la cylindrée

PÉRIODE	MTL 80 cm³	MTL 81-125 cm³	MTT1 + MTT2 PLUS DE 125 cm³	TOTAL
Rappel 2e semestre 1996 1er semestre 1997 2e semestre 1997	5 3 9	43 38 59	299 266 365	347 307 433
Année 1997	12	97	631	740
1er semestre 1998 2e semestre 1998	2 5	43 82	317 361	362 448
Année 1998	7	125	678	810
Évolution 1998/1997	- 5 (- 41,7 %)	+ 28 (+ 28,9 %)	+ 47 (+ 7,4 %)	+ 70 (+ 9,5 %)

L'augmentation du nombre des conducteurs de 125 cm³ tués, déjà enregistrée en 1997 (+ 20, soit + 26 %), se poursuit à un rythme plus élevé encore en 1998 avec 28 tués supplémentaires, soit + 29 %.

C - Évolution du parc

PÉRIODE	MTL 80 cm³	MTL 81-125 cm³	MTT1 + MTT2 PLUS DE 125 cm³	TOTAL
Au 1/1/1997	90 000	342 000	556 000	988 000
Au 1/1/1998	83 000	375 000	579 000	1 037 000
Au 1/1/1999	75 000	416 000	615 000	1 106 000
Évolution 1998/1997	**– 8 000 (– 9,6 %)**	**+ 41 000 (+ 10,9 %)**	**+ 36 000 (+ 6,3 %)**	**+ 69 000 (+ 6,7 %)**

Les évolutions du parc à la hausse (sauf pour les 80 cm³) se poursuivent dans le même sens, mais à un rythme plus lent que celui des conducteurs tués, donc la gravité augmente à l'exception des 80 cm³.

Les taux de tués par milliers d'engins ont atteint en 1998 les valeurs respectives de 0,32 pour les 125 cm³ (0,27 en 1997) et de 1,13 pour les grosses cylindrées (1,11 en 1997).

D - Évolution des conducteurs de 125 cm³ tués selon la catégorie de permis de conduire

CATÉGORIES DE PERMIS	Année 1997	Année 1998
Absence de permis	3	7
Permis B nul de point ou suspendu	1	2
Permis B d'ancienneté **inférieure à 2 ans**	**4**	**5**
Permis A suspendu	1	0
Permis AL ou A	29	32
Permis B obtenu **avant** mars 1980	14	12
Permis B obtenu **après** mars 1980 et d'ancienneté supérieure à 2 ans	**40**	**37**
Apprentissage de la conduite	0	1
Total des cas connus	92	96
Cas inconnus	5	29
Total	**97**	**125**

Parmi les cas connus, la proportion de permis B obtenus après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à 2 ans s'élève en 1998 à 39 %, donc en légère diminution par rapport à 1997 (43 %). Par contre les conducteurs infractionnistes, c'est-à-dire conduisant sans permis, avec un permis non valide ou d'une ancienneté insuffisante, sont en forte augmentation (14 au lieu de 9).

ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE

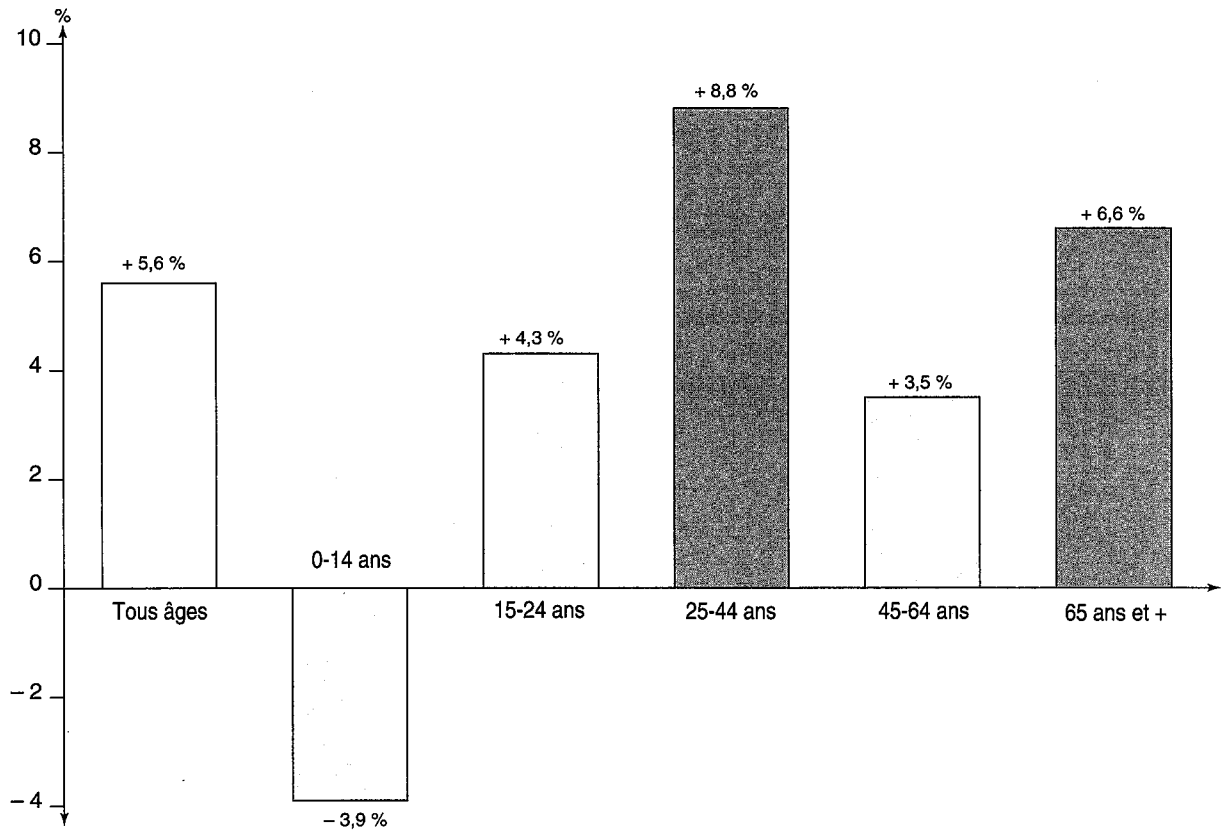
		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans	Année 1998	366	2 472	12 087	14 559	2,45
	Année 1997	381	2 834	12 431	15 265	2,44
	Différence	– 15	– 362	– 344	– 706	+ 0,01
	Évolution	– 3,9 %	– 12,8 %	– 2,8 %	– 4,6 %	
15-24 ans	Année 1998	2 149	10 227	41 531	51 758	3,99
	Année 1997	2 061	10 922	41 552	52 474	3,78
	Différence	+ 88	– 695	– 21	– 716	+ 0,21
	Évolution	+ 4,3 %	– 6,4 %	– 0,1 %	– 1,4 %	
25-44 ans	Année 1998	2 902	11 673	48 914	60 587	4,57
	Année 1997	2 668	12 001	48 290	60 291	4,24
	Différence	+ 234	– 328	+ 624	+ 296	+ 0,33
	Évolution	+ 8,8 %	– 2,7 %	+ 1,3 %	+ 0,5 %	
45-64 ans	Année 1998	1 512	5 554	21 471	27 025	5,30
	Année 1997	1 461	5 815	21 315	27 130	5,11
	Différence	+ 51	– 261	+ 156	– 105	+ 0,19
	Évolution	+ 3,5 %	– 4,5 %	+ 0,7 %	– 0,4 %	
65 ans et plus	Année 1998	1 500	3 904	9 974	13 878	9,75
	Année 1997	1 407	4 008	9 830	13 838	9,23
	Différence	+ 93	– 104	+ 144	+ 40	+ 0,52
	Évolution	+ 6,6 %	– 2,6 %	+ 1,5 %	+ 0,3 %	
Âge indéterminé	Année 1998	8	147	581	728	1,09
	Année 1997	11	136	444	580	1,86
	Différence	– 3	+ 11	+ 137	+ 148	– 0,77
	Evolution	NS	+ 8,1 %	+ 30,9 %	+ 25,5 %	
Ensemble	Année 1998	8 437	33 977	134 558	168 535	4,77
	Année 1997	7 989	35 716	133 862	169 578	4,50
	Différence	+ 448	– 1 739	+ 696	– 1 043	+ 0,27
	Évolution	+ 5,6 %	– 4,9 %	+ 0,5 %	– 0,6 %	

En 1998, par rapport à 1997 :

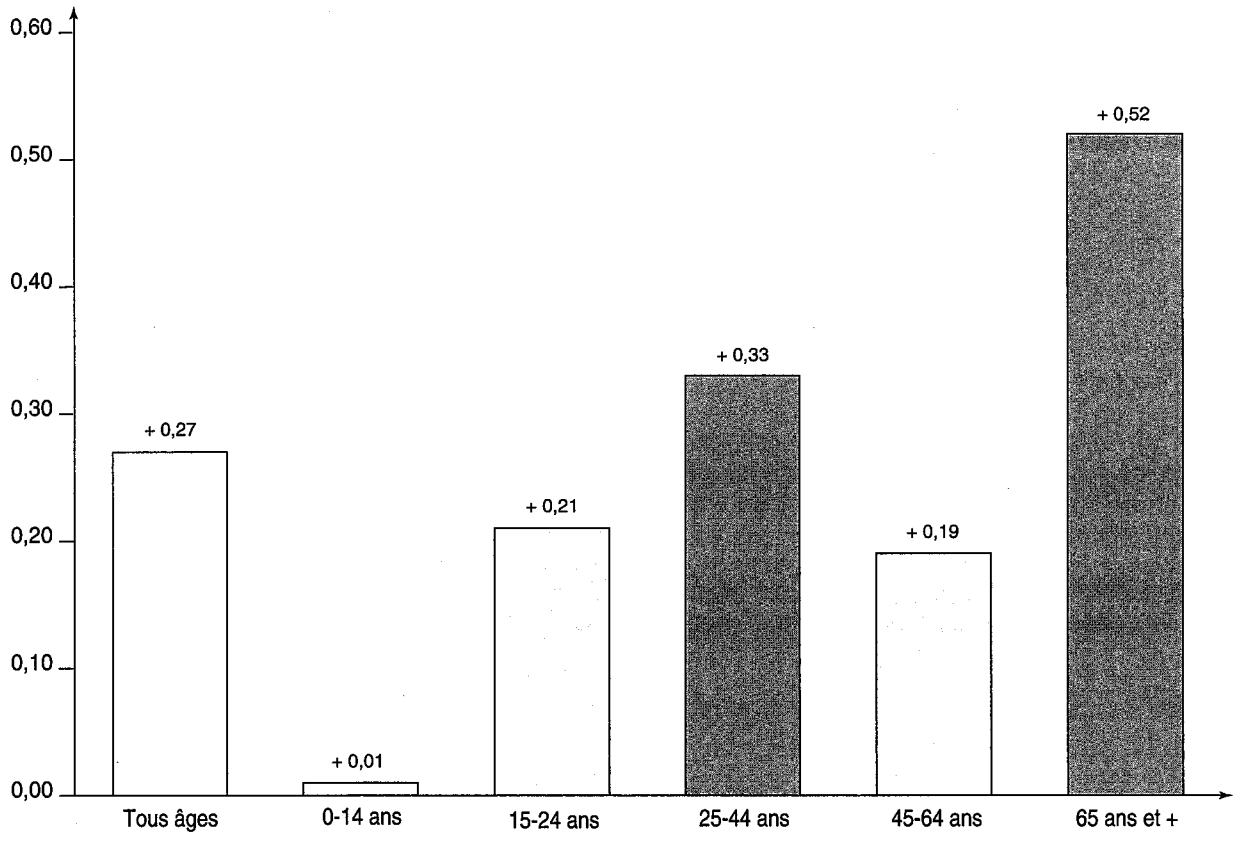
– le nombre de tués augmente pour la plupart des classes d'âge, de + 3,5 % pour la classe des 45-64 ans à + 8,8 % pour celle des 25-44 ans, mais diminue pour la classe des moins de 15 ans (– 3,9 %) ;

– le nombre de blessés, diminue pour les moins de 25 ans (– 2,1 %) et la classe des 45-64 ans (– 0,4 %). Il augmente légèrement pour la classe des 25-44 ans (+ 0,5 %) et pour celle des 65 ans et plus (+ 0,3 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour toutes les classes d'âge, de + 0,01 point pour les moins de 15 ans à + 0,52 point pour la classe des 65 ans et plus.



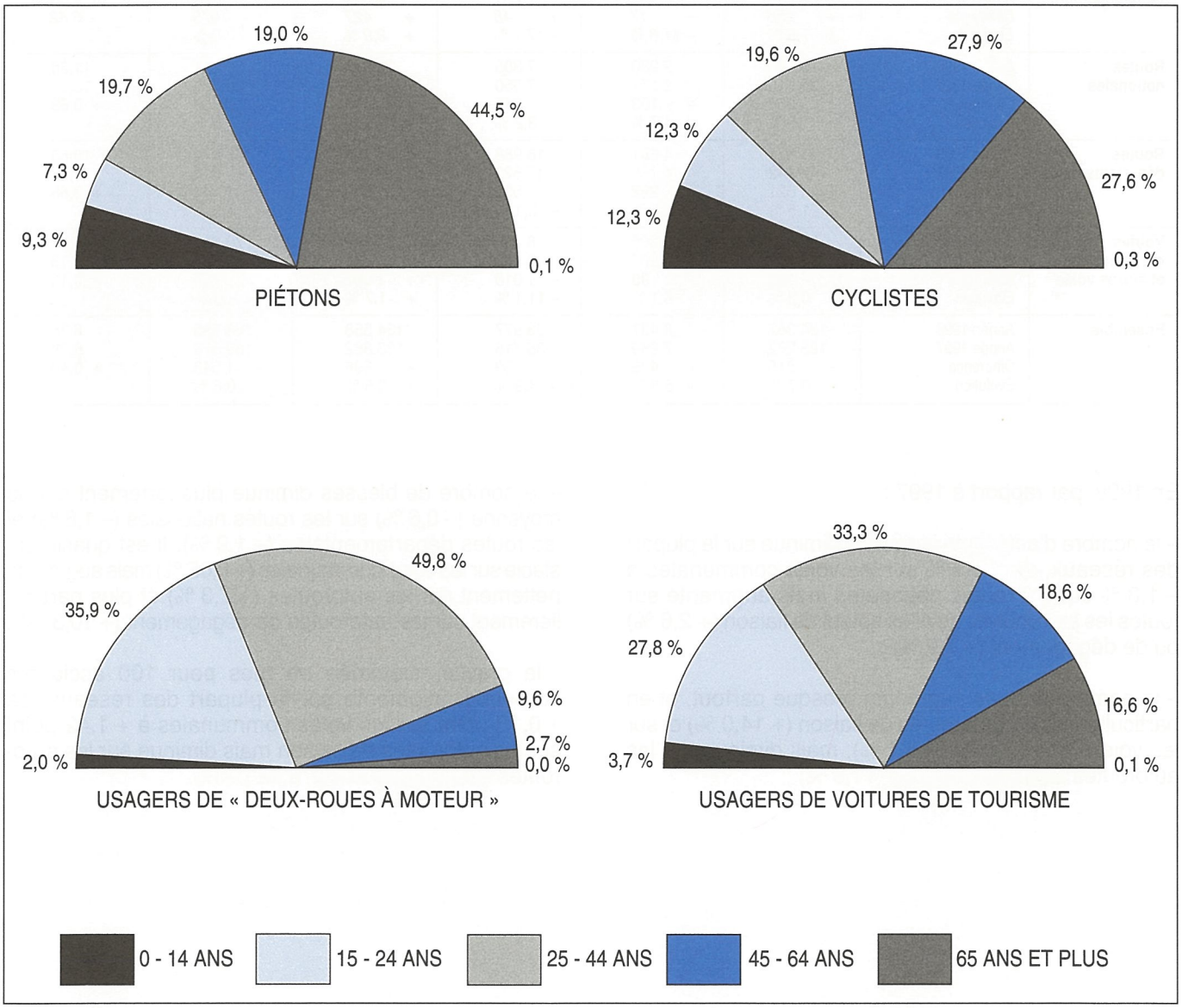
Évolution du nombre de tués par classes d'âge



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

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGE ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1998

CLASSES D'ÂGE	PIÉTONS		CYCLISTES		USAGERS DE « DEUX-ROUES A MOTEUR »		USAGERS DE VOITURES DE TOURISME	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	92	9,3	37	12,3	26	2,0	201	3,7
15-24 ans	72	7,3	37	12,3	473	35,9	1 524	27,8
25-44 ans	195	19,7	59	19,6	657	49,8	1 830	33,3
45-64 ans	188	19,0	84	27,9	127	9,6	1 020	18,6
65 ans et plus	440	44,5	83	27,6	36	2,7	911	16,6
Age indéterminé	1	0,1	1	0,3	0	0,0	5	0,1
Ensemble	988	100,0	301	100,0	1 319	100,0	5 491	100,0



La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (44,5 %). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (35,9 %) ainsi que pour les 25-44 ans (49,8 %) mais, il est vrai, avec une population plus importante. La forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (27,8 % et 33,3 %).

Parmi les cyclistes tués, les personnes de plus de 45 ans sont légèrement sur-représentées.

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 1998	5 910	471	1 518	7 687	9 205	7,97
	Année 1997	5 593	446	1 459	7 121	8 580	7,97
	Différence	+ 317	+ 25	+ 59	+ 566	+ 625	0,00
	Évolution	+ 5,7 %	+ 5,6 %	+ 4,0 %	+ 7,9 %	+ 7,3 %	
Dont autoroutes de liaison	*Année 1998*	*2 426*	*341*	*1 189*	*2 942*	*4 131*	*14,06*
	Année 1997	*2 365*	*299*	*1 178*	*2 803*	*3 981*	*12,64*
	Différence	*+ 61*	*+ 42*	*+ 11*	*+ 139*	*+ 150*	*+ 1,42*
	Évolution	*+ 2,6 %*	*+ 14,0 %*	*+ 0,9 %*	*+ 5,0 %*	*+ 3,8 %*	
Dont autoroutes de dégagement	*Année 1998*	*3 484*	*130*	*329*	*4 745*	*5 074*	*3,73*
	Année 1997	*3 228*	*147*	*281*	*4 318*	*4 599*	*4,55*
	Différence	*+ 256*	*– 17*	*+ 48*	*+ 427*	*+ 475*	*– 0,82*
	Évolution	*+ 7,9 %*	*– 11,6 %*	*+ 17,1 %*	*+ 9,9 %*	*+ 10,3 %*	
Routes nationales	Année 1998	20 350	2 280	7 305	22 936	30 241	11,20
	Année 1997	20 716	2 177	7 550	23 249	30 799	10,51
	Différence	– 366	+ 103	– 245	– 313	– 558	+ 0,69
	Évolution	– 1,8 %	+ 4,7 %	– 3,2 %	– 1,3 %	– 1,8 %	
Routes départementales	Année 1998	41 521	4 381	16 988	41 486	58 474	10,55
	Année 1997	42 142	4 159	17 523	42 095	59 618	9,87
	Différence	– 621	+ 222	– 535	– 609	– 1 144	+ 0,68
	Évolution	– 1,5 %	+ 5,3 %	– 3,1 %	– 1,4 %	– 1,9 %	
Voiries communales et autres voies	Année 1998	56 606	1 305	8 166	62 449	70 615	2,31
	Année 1997	56 751	1 207	9 184	61 397	70 581	2,13
	Différence	– 145	+ 98	– 1 018	+ 1 052	+ 34	+ 0,18
	Évolution	– 0,3 %	+ 8,1 %	– 11,1 %	+ 1,7 %	+ 0,05 %	
Ensemble	Année 1998	124 387	8 437	33 977	134 558	168 535	6,78
	Année 1997	125 202	7 989	35 716	133 862	169 578	6,38
	Différence	– 815	+ 448	– 1 739	+ 696	– 1 043	+ 0,40
	Évolution	– 0,7 %	+ 5,6 %	– 4,9 %	+ 0,5 %	– 0,6 %	

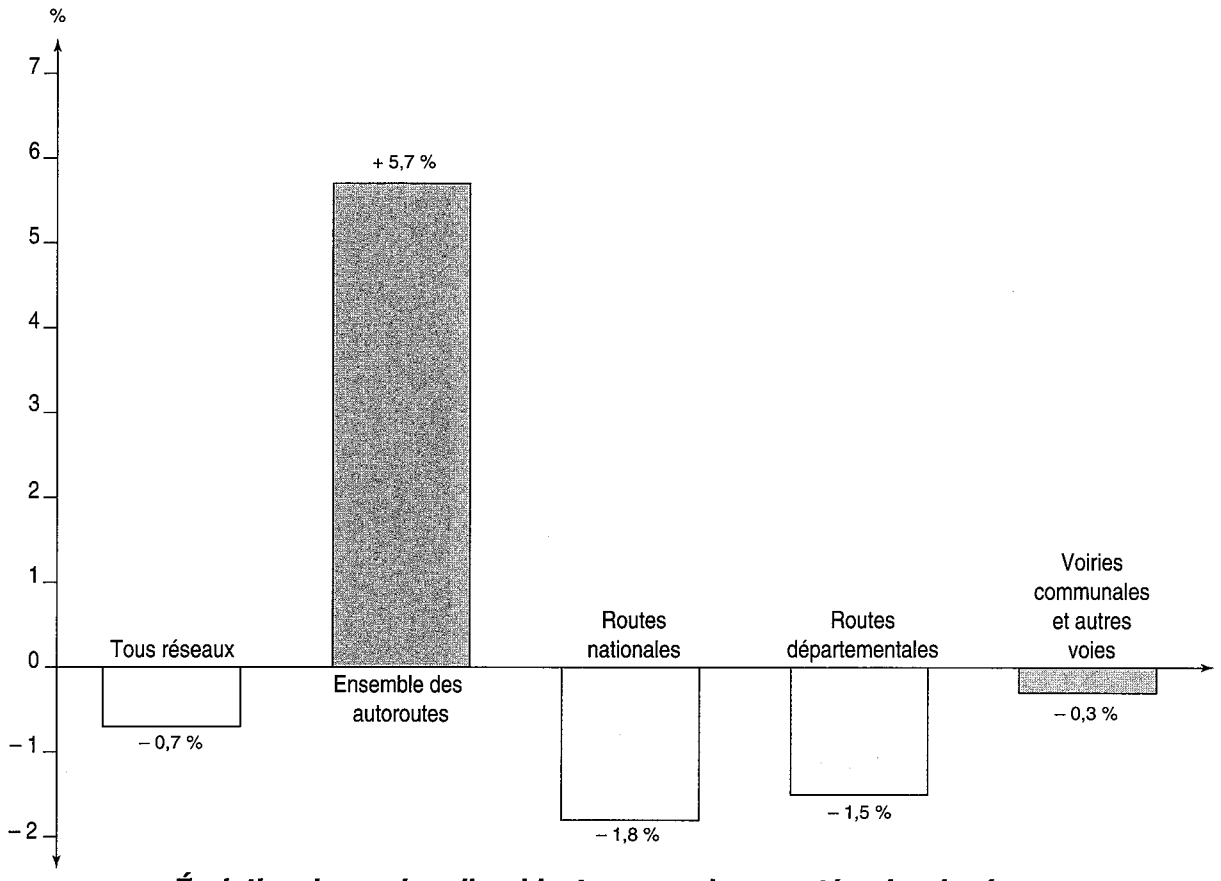
En 1998, par rapport à 1997 :

– le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux, de – 0,3 % sur les voies communales à – 1,8 % sur les routes nationales mais augmente sur toutes les autoroutes, qu'elles soient de liaison (+ 2,6 %) ou de dégagement (+ 7,9 %) ;

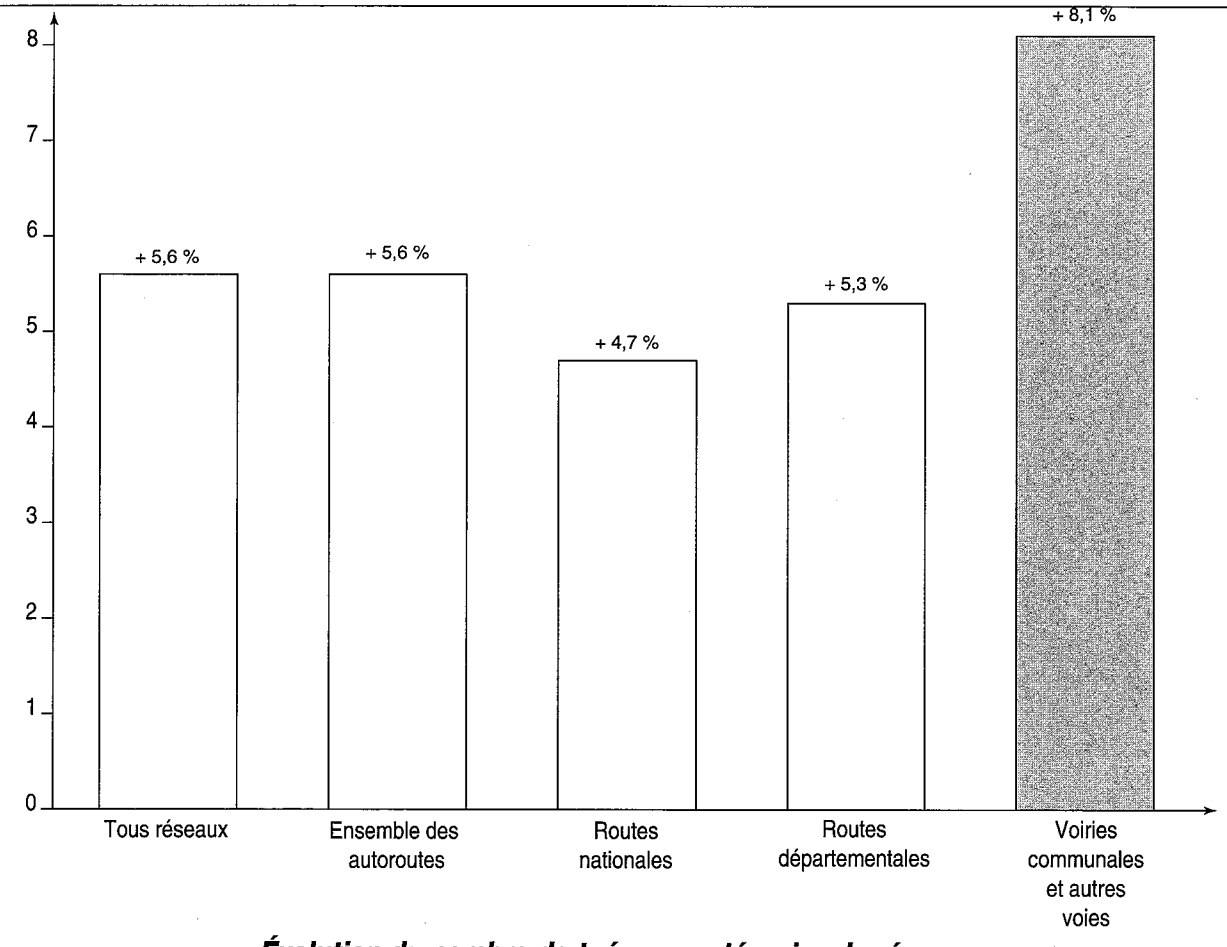
– le nombre de tués augmente presque partout, et en particulier sur les autoroutes de liaison (+ 14,0 %) et sur les voies communales (+ 8,1 %), mais diminue sur les autoroutes de dégagement (– 11,6 %) ;

– le nombre de blessés diminue plus fortement que la moyenne (– 0,6 %) sur les routes nationales (– 1,8 %) et les routes départementales (– 1,9 %). Il est quasiment stable sur les voies communales (+ 0,05 %) mais augmente nettement sur les autoroutes (+ 7,3 %) et plus particulièrement sur les autoroutes de dégagement (+ 10,3 %) ;

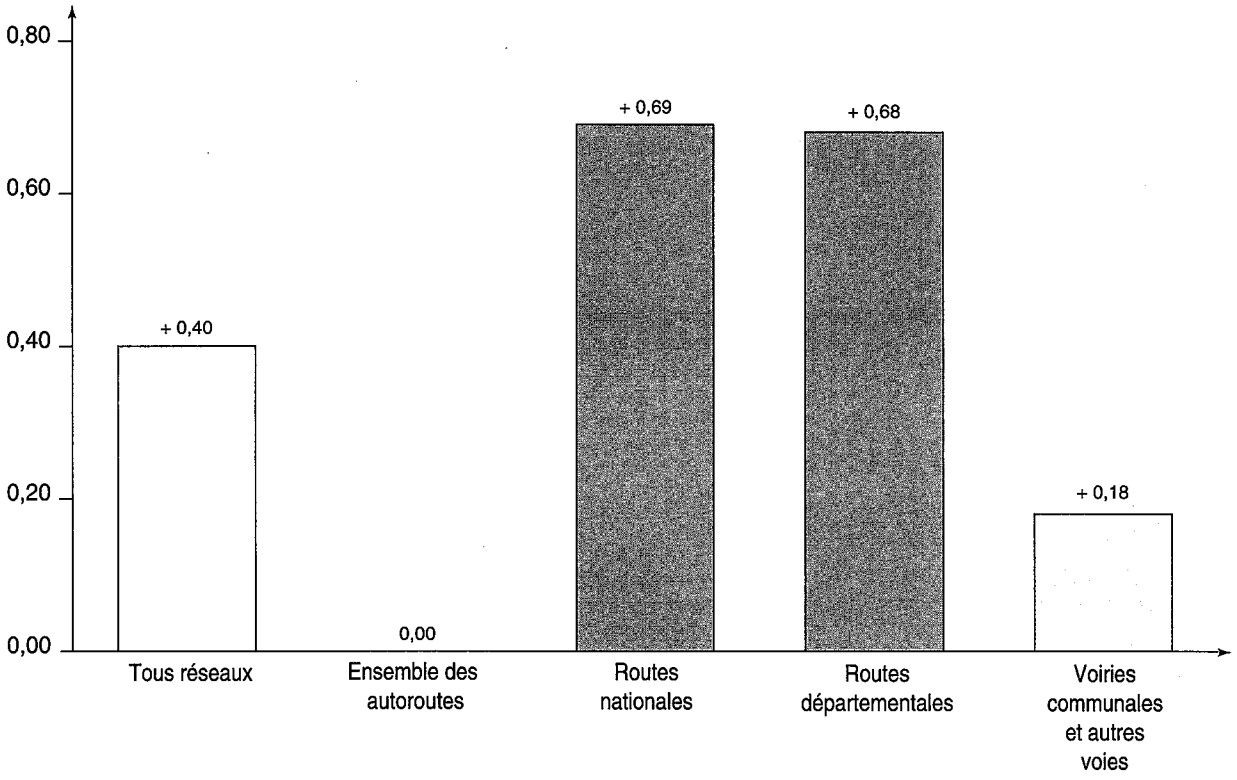
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, augmente sur la plupart des réseaux, de + 0,18 point sur les voies communales à + 1,42 point sur les autoroutes de liaison mais diminue sur les autoroutes de dégagement (– 0,82 point).



Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux

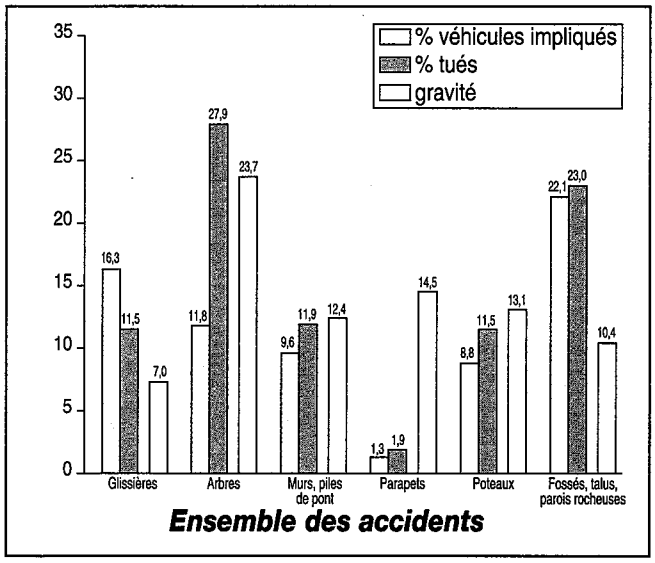


Évolution de la gravité par catégories de réseaux (tués pour 100 accidents corporels)

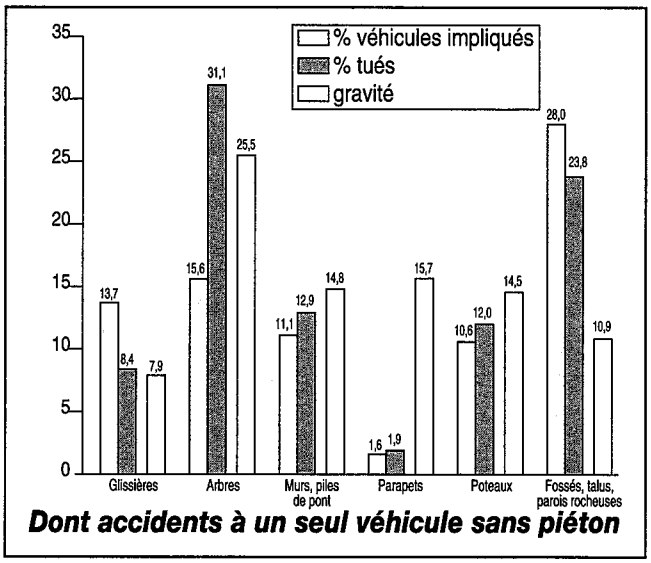
RÉPARTITION DES NOMBRES DE VÉHICULES ET DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES EN 1998

ENSEMBLE DES ACCIDENTS	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	31 619	100,0	3 167	100,0	10,02
Dont : – glissières	5 165	16,3	363	11,5	7,03
– arbres	3 725	11,8	883	27,9	23,70
– murs, piles de pont	3 049	9,6	378	11,9	12,40
– parapets	413	1,3	60	1,9	14,53
– poteaux	2 779	8,8	364	11,5	13,10
– fossés, talus, parois rocheuses	6 991	22,1	729	23,0	10,43

DONT ACCIDENTS A UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON	VÉHICULES IMPLIQUÉS		TUÉS		GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	21 238	100,0	2 718	100,0	12,80
Dont : – glissières	2 917	13,7	229	8,4	7,85
– arbres	3 319	15,6	845	31,1	25,46
– murs, piles de pont	2 361	11,1	350	12,9	14,82
– parapets	332	1,6	52	1,9	15,66
– poteaux	2 241	10,6	326	12,0	14,55
– fossés, talus, parois rocheuses	5 957	28,0	647	23,8	10,86



Ensemble des accidents



Dont accidents à un seul véhicule sans piéton

C'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre arbres, contre parapets et contre poteaux que l'on retrouve les valeurs les plus élevées (respectivement 23,70, 14,53 et 13,10 pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et 25,46, 15,66 et 14,55 pour les accidents à un seul véhicule sans piéton). Il convient de noter que, dans les accidents contre glissières, elle est plus faible (respectivement 7,03 et 7,85).

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

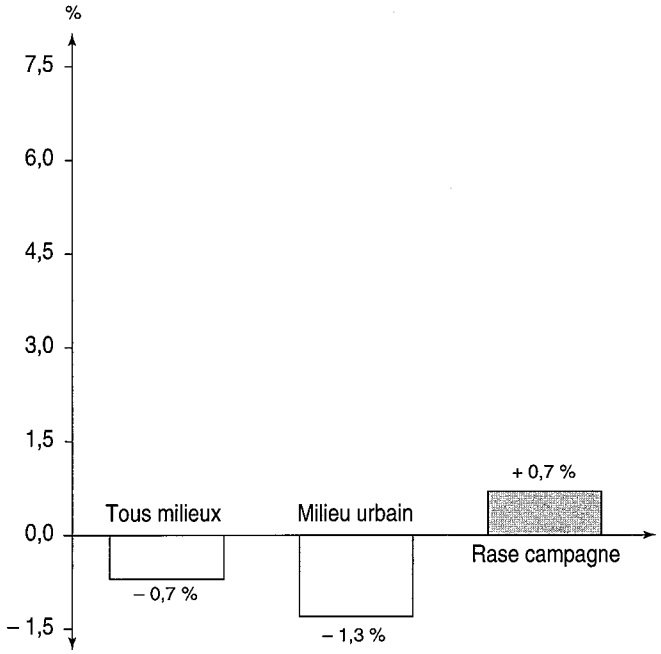
		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	Année 1998	83 148	2 608	15 453	90 438	105 891	3,14
	Année 1997	84 249	2 526	16 797	90 297	107 094	3,00
	Différence	– 1 101	+ 82	– 1 344	+ 141	– 1 203	+ 0,14
	Évolution	– 1,3 %	+ 3,2 %	– 8,0 %	+ 0,2 %	– 1,1 %	
Rase campagne (2)	Année 1998	41 239	5 829	18 524	44 120	62 644	14,13
	Année 1997	40 953	5 463	18 919	43 565	62 484	13,34
	Différence	+ 286	+ 366	– 395	+ 555	+ 160	+ 0,79
	Évolution	+ 0,7 %	+ 6,7 %	– 2,1 %	+ 1,3 %	+ 0,3 %	
Ensemble	Année 1998	124 387	8 437	33 977	134 558	168 535	6,78
	Année 1997	125 202	7 989	35 716	133 862	169 578	6,38
	Différence	– 815	+ 448	– 1 739	+ 696	– 1 043	+ 0,40
	Évolution	– 0,7 %	+ 5,6 %	– 4,9 %	+ 0,5 %	– 0,6 %	

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

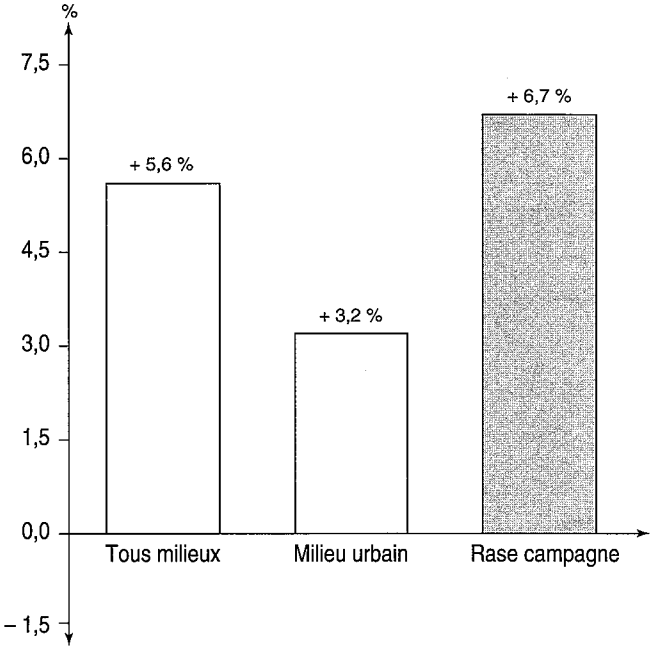
DÉTAIL MILIEU URBAIN	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Année 1998						
< 5 000 habitants	12 631	938	5 189	11 794	16 983	7,43
5 000 à 20 000 habitants	13 426	607	3 704	13 631	17 335	4,52
20 000 à 100 000 habitants	26 292	605	4 121	29 307	33 428	2,30
> 100 000 habitants	30 799	458	2 439	35 706	38 145	1,49
Rappel milieu urbain	83 148	2 608	15 453	90 438	105 891	3,14
Année 1997						
< 5 000 habitants	13 286	948	5 367	12 368	17 735	7,14
5 000 à 20 000 habitants	14 012	575	4 085	14 198	18 283	4,10
20 000 à 100 000 habitants	25 892	580	4 488	28 242	32 730	2,24
> 100 000 habitants	31 059	423	2 857	35 489	38 346	1,36
Rappel milieu urbain	84 249	2 526	16 797	90 297	107 094	3,00
Évolution 1998/1997						
< 5 000 habitants	– 4,9 %	– 1,1 %	– 3,3 %	– 4,6 %	– 4,2 %	+ 0,29
5 000 à 20 000 habitants	– 4,2 %	+ 5,6 %	– 9,3 %	– 4,0 %	– 5,2 %	+ 0,42
20 000 à 100 000 habitants	+ 1,5 %	+ 4,3 %	– 8,2 %	+ 3,8 %	+ 2,1 %	+ 0,06
> 100 000 habitants	– 0,8 %	+ 8,3 %	– 14,6 %	+ 0,6 %	– 0,5 %	+ 0,13
Rappel milieu urbain	– 1,3 %	+ 3,2 %	– 8,0 %	+ 0,2 %	– 1,1 %	+ 0,14

En 1998, par rapport à 1997 :
– on assiste en milieu urbain à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels (– 1,3 %) et de blessés (– 1,1 %) mais à une augmentation des nombres de tués (+ 3,2 %) et de blessés légers (+ 0,2 %). En revanche, en rase campagne, la plupart des indicateurs augmentent (de + 0,3 % pour le total des blessés à + 6,7 % pour les tués) sauf le nombre de blessés graves qui diminue (– 2,1 %) ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, augmente sur l'ensemble des réseaux mais plus fortement en rase campagne qu'en milieu urbain ;
– par tailles d'agglomérations, c'est dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants que la situation est la plus favorable avec une diminution des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés. Elle est en revanche défavorable dans les villes moyennes, entre 20 000 et 100 000 habitants, avec une augmentation de la plupart des indicateurs, sauf du nombre de blessés graves qui diminue.

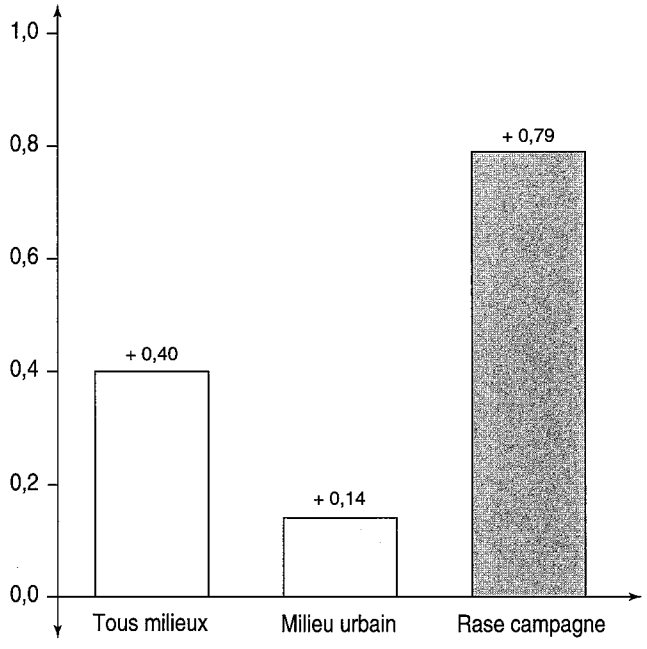
La gravité est en augmentation quelle que soit la taille de l'agglomération considérée.



Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu



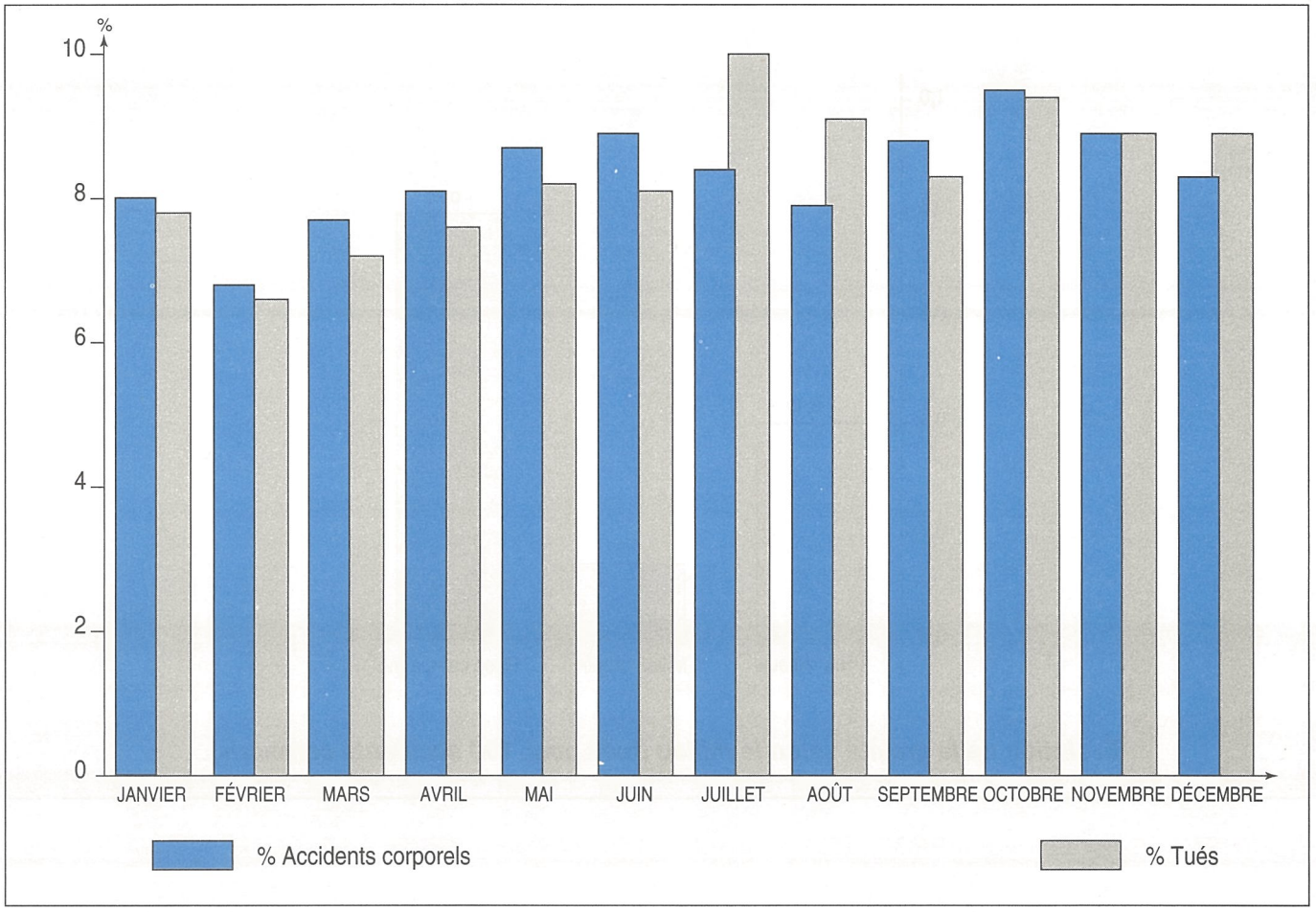
Évolution du nombre de tués selon le milieu



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

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE MOIS EN 1998

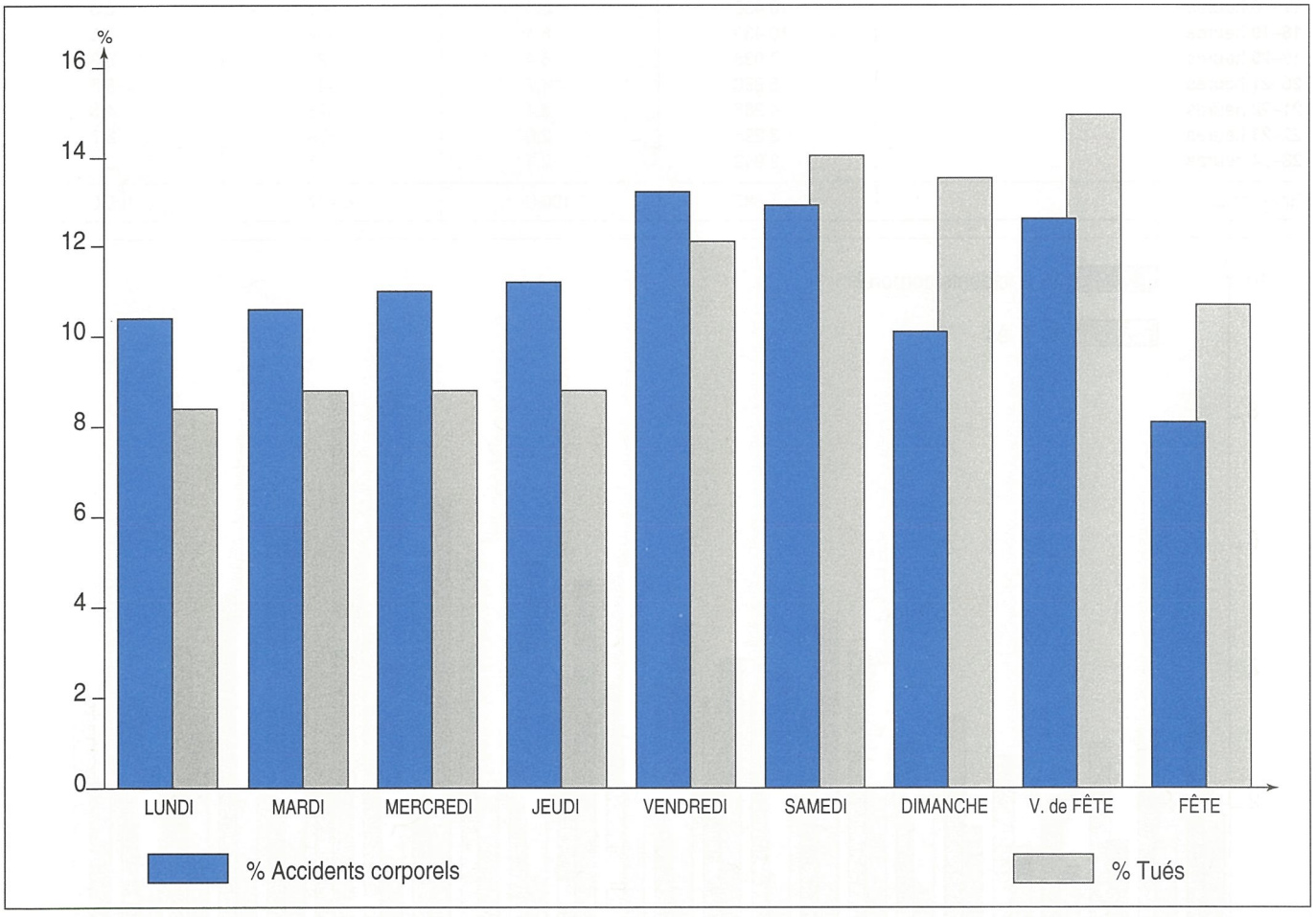
MOIS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	9 987	8,0	659	7,8
Février	8 455	6,8	555	6,6
Mars	9 591	7,7	611	7,2
Avril	10 042	8,1	641	7,6
Mai	10 853	8,7	688	8,2
Juin	11 052	8,9	684	8,1
Juillet	10 412	8,4	843	10,0
Août	9 857	7,9	765	9,1
Septembre	10 905	8,8	698	8,3
Octobre	11 815	9,5	795	9,4
Novembre	11 109	8,9	749	8,9
Décembre	10 309	8,3	749	8,9
Ensemble	124 387	100,0	8 437	100,0



En 1998, c'est au cours du mois d'octobre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est au cours du mois de juillet que l'on trouve la plus forte valeur.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN 1998

JOURS	NOMBRE DE JOURS	ACCIDENTS CORPORELS			TUÉS		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	15 391	314	10,4	872	18	8,4
Mardi	50	16 032	321	10,6	940	19	8,8
Mercredi	50	16 696	334	11,0	969	19	8,8
Jeudi	47	15 971	340	11,2	893	19	8,8
Vendredi	48	19 191	400	13,2	1 227	26	12,1
Samedi	48	18 805	392	12,9	1 460	30	14,0
Dimanche	49	14 924	305	10,1	1 428	29	13,5
Veille de fête	11	4 187	381	12,6	350	32	14,9
Fête	13	3 190	245	8,1	298	23	10,7
Ensemble	365	124 387	341	100,0	8 437	23	100,0



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

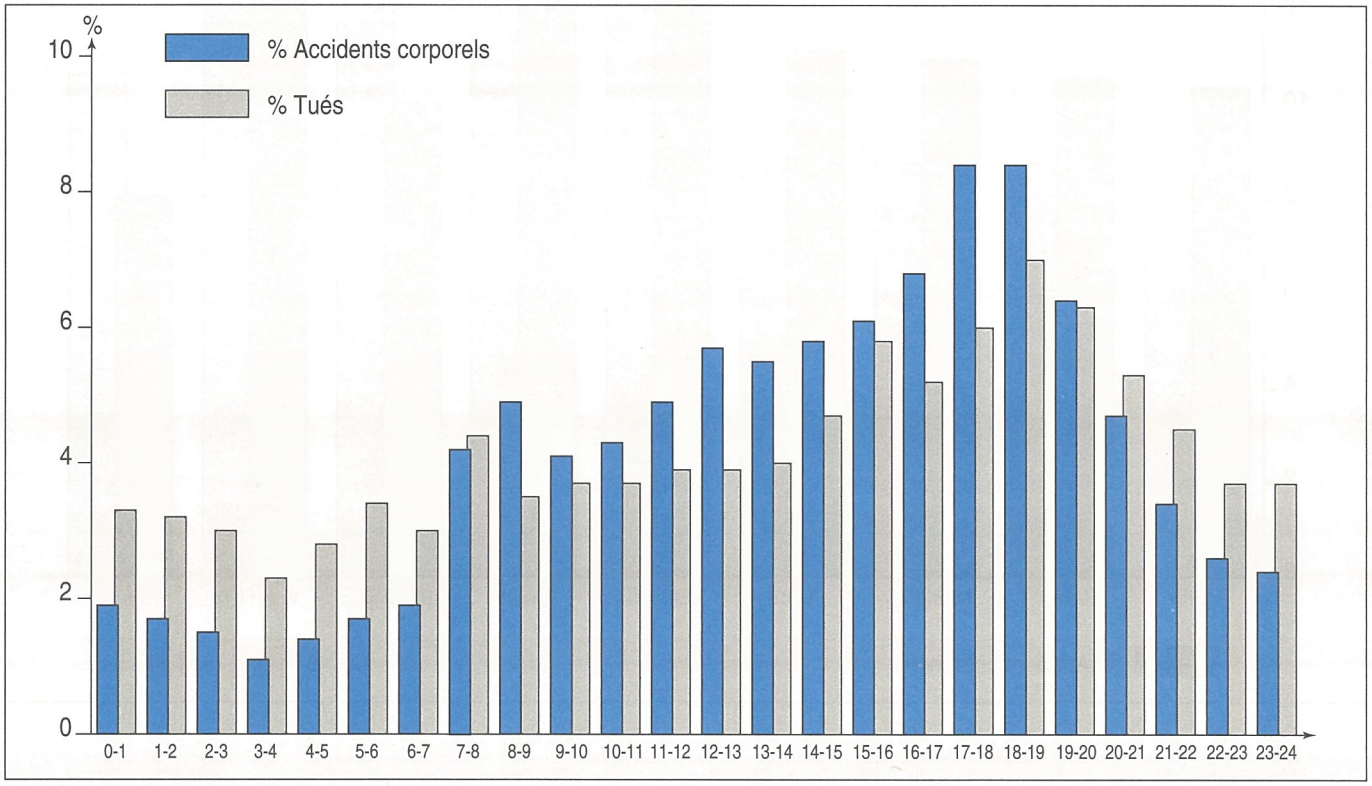
– les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;

– les samedis, dimanches, et vendredis pour les tués.

Les veilles de fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON L'HEURE EN 1998

HEURES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
0– 1 heure	2 394	1,9	280	3,3
1– 2 heures	2 145	1,7	267	3,2
2– 3 heures	1 834	1,5	255	3,0
3– 4 heures	1 425	1,1	192	2,3
4– 5 heures	1 745	1,4	235	2,8
5– 6 heures	2 098	1,7	285	3,4
6– 7 heures	2 383	1,9	254	3,0
7– 8 heures	5 249	4,2	370	4,4
8– 9 heures	6 066	4,9	297	3,5
9–10 heures	5 067	4,1	308	3,7
10–11 heures	5 371	4,3	310	3,7
11–12 heures	6 139	4,9	329	3,9
12–13 heures	7 090	5,7	329	3,9
13–14 heures	6 791	5,5	334	4,0
14–15 heures	7 275	5,8	396	4,7
15–16 heures	7 645	6,1	486	5,8
16–17 heures	8 441	6,8	437	5,2
17–18 heures	10 436	8,4	504	6,0
18–19 heures	10 433	8,4	592	7,0
19–20 heures	7 938	6,4	529	6,3
20–21 heures	5 890	4,7	446	5,3
21–22 heures	4 288	3,4	378	4,5
22–23 heures	3 295	2,6	309	3,7
23–24 heures	2 949	2,4	315	3,7
Ensemble	124 387	100,0	8 437	100,0



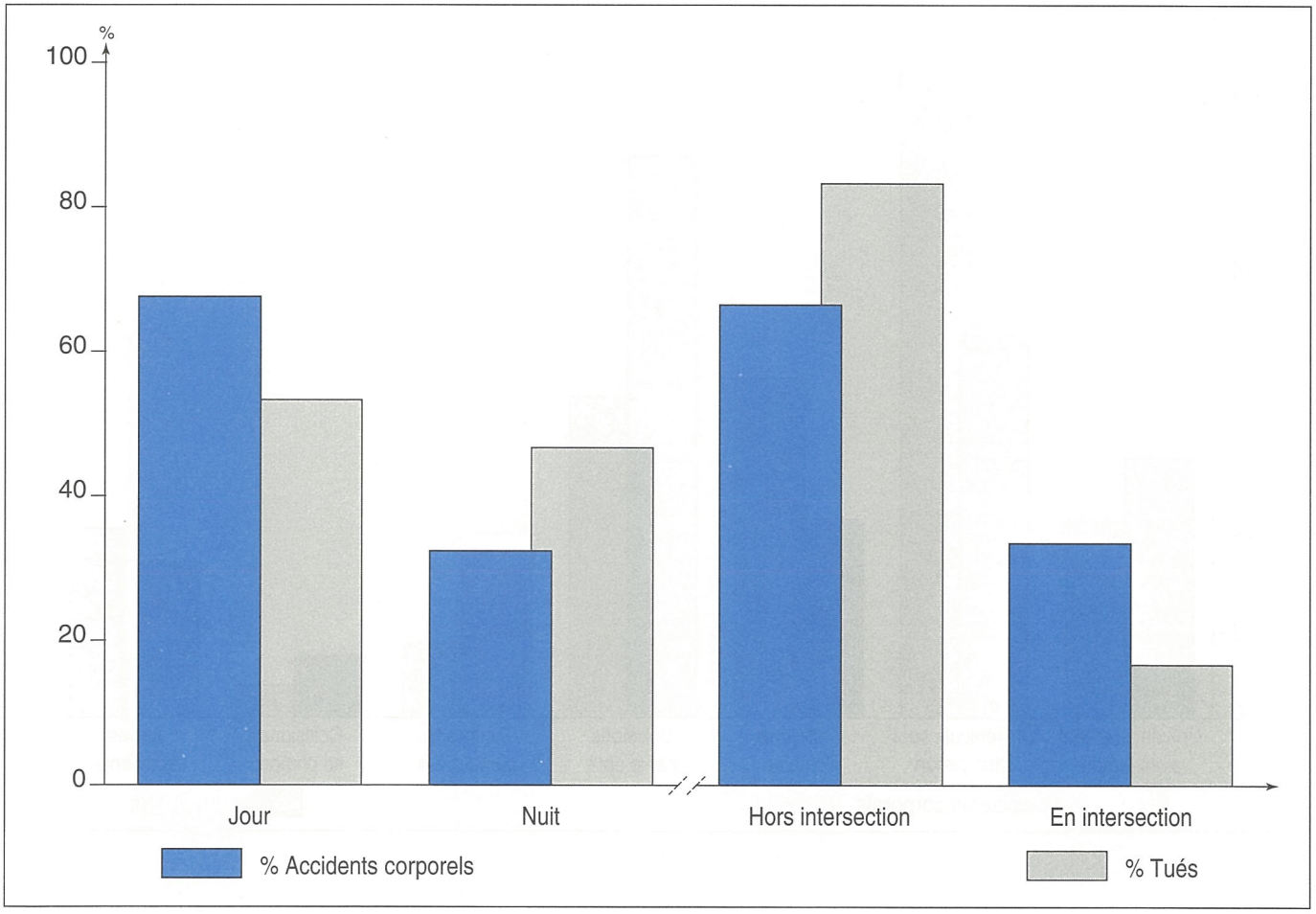
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 71 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si, au cours des autres plages horaires, les accidents corporels sont moins nombreux (29 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 38 % 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 1998

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	84 053	67,6	4 499	53,3
Nuit	40 334	32,4	3 938	46,7
Ensemble	124 387	100,0	8 437	100,0

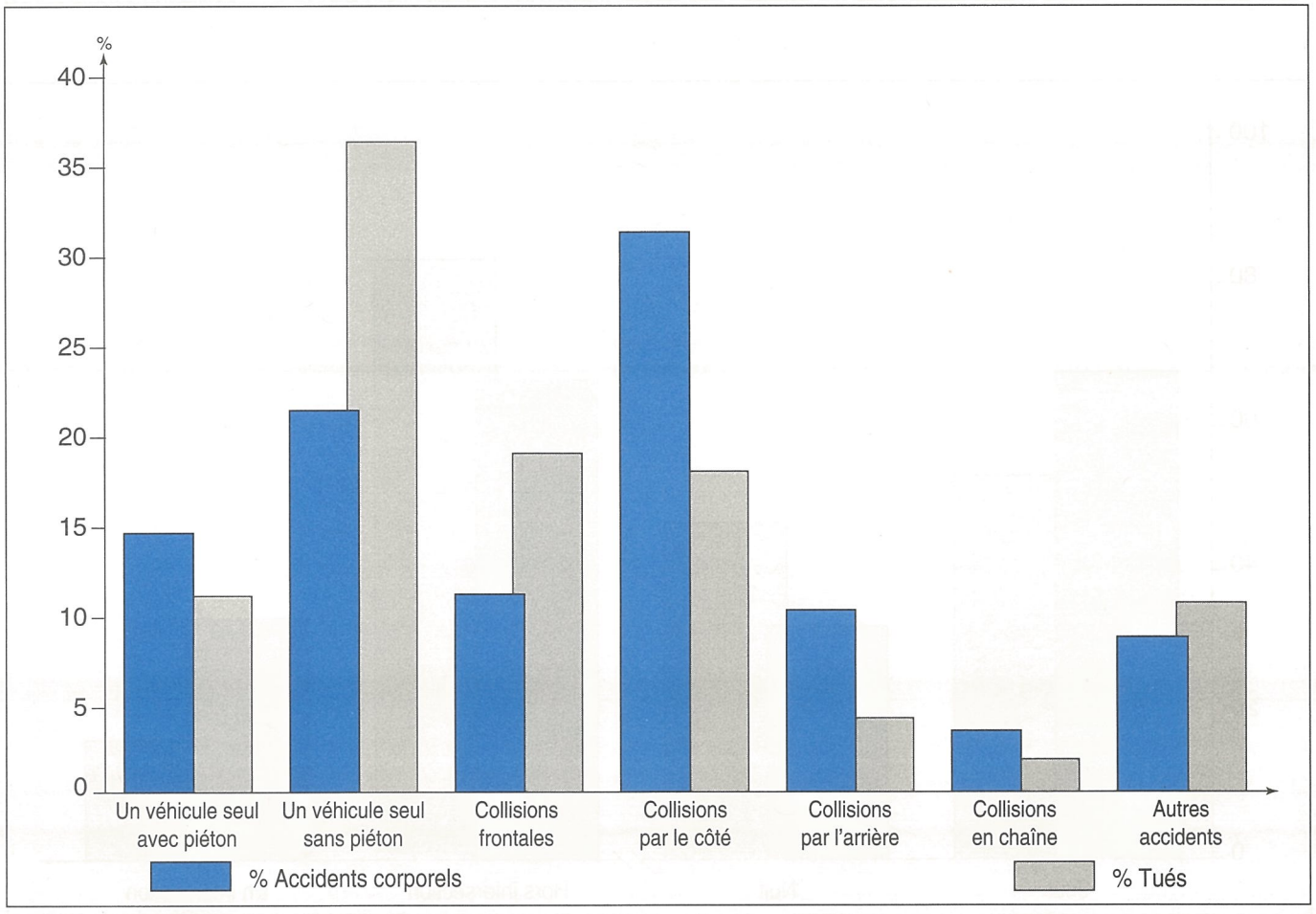
PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	82 729	66,5	7 025	83,3
En intersection	41 658	33,5	1 412	16,7
Ensemble	124 387	100,0	8 437	100,0



Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 17 % du nombre de tués, ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE TYPE D'ACCIDENT EN 1998

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	17 968	14,4	920	10,9
Un véhicule seul sans piéton	26 423	21,2	3 043	36,1
Deux véhicules et plus :				
– collision frontale	13 642	11,0	1 590	18,8
– collision par le côté	38 742	31,1	1 499	17,8
– collision par l'arrière	12 584	10,1	350	4,1
– collision en chaîne	4 276	3,4	150	1,8
– autres accidents	10 752	8,6	885	10,5
Ensemble	124 387	100,0	8 437	100,0

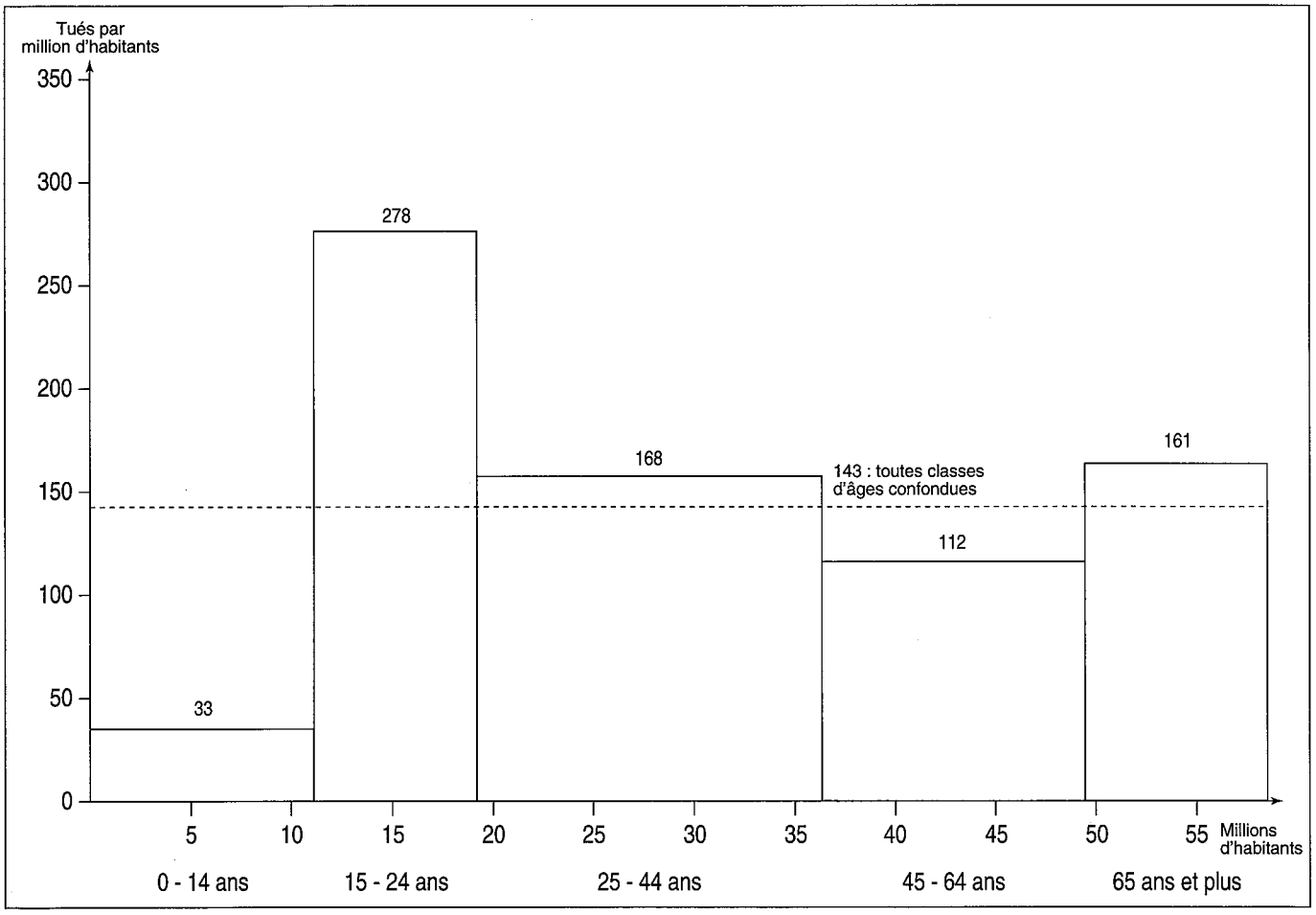


Près de deux accidents corporels sur trois sont la conséquence de la collision entre deux véhicules ou plus.
Un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul) :

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

TAUX DE TUÉS SELON L'ÂGE PAR RAPPORT A LA POPULATION EN 1998

ÂGES	NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-1999)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	366	11 178 318	33
15 - 24 ans	2 149	7 743 422	278
25 - 44 ans	2 902	17 286 620	168
45 - 64 ans	1 512	13 462 806	112
65 ans et plus	1 500	9 295 668	161
Indéterminés	8	*	*
Ensemble	8 437	58 966 834	143

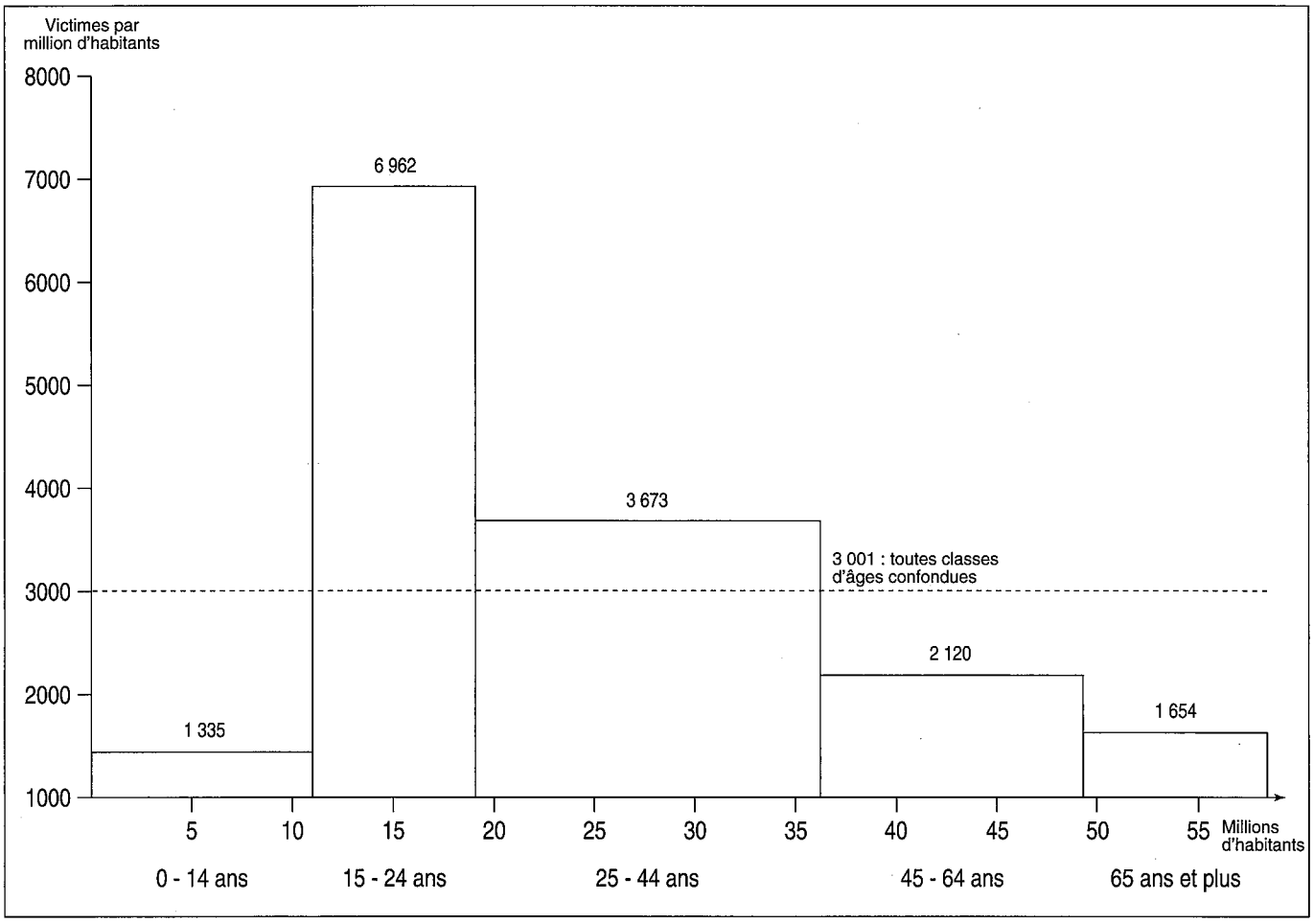


Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque près de deux fois plus fort que la moyenne, la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque 4,3 fois plus faible que la moyenne.

TAUX DE VICTIMES SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1998

ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (au 1-1-1999)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	14 925	11 178 318	1 335
15 - 24 ans	53 907	7 743 422	6 962
25 - 44 ans	63 489	17 286 620	3 673
45 - 64 ans	28 537	13 462 806	2 120
65 ans et plus	15 378	9 295 668	1 654
Indéterminés	736	*	*
Ensemble	176 972	58 966 834	3 001

(1) Victimes = tués + blessés.



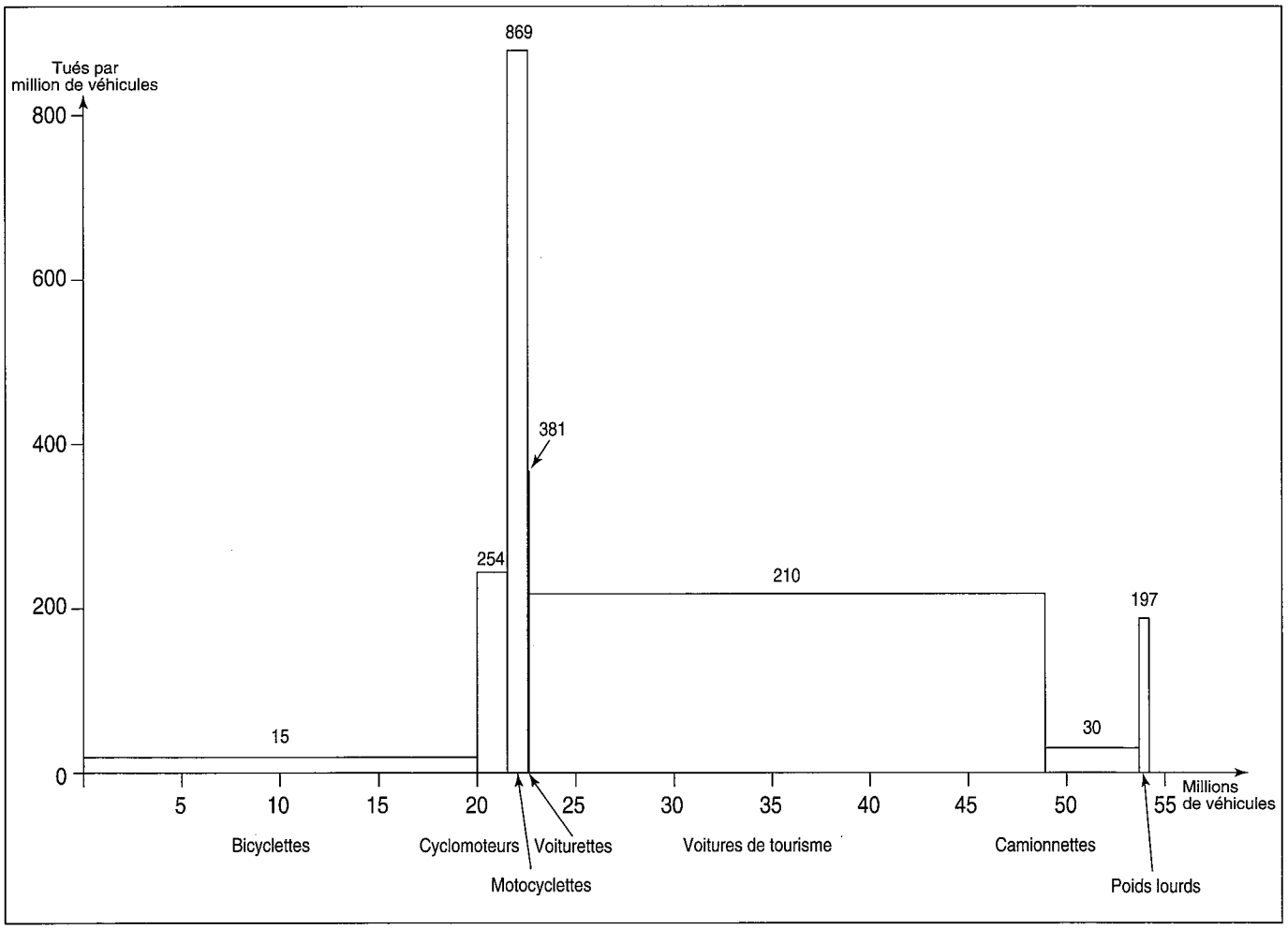
Par classes d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque plus de deux fois plus fort que la moyenne ; les classes des moins de 15 ans et des 65 ans et plus étant les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

TAUX DE TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1998

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

VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1998)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	301	20 000 000 (3)	15 (3)
Cyclomoteurs	418	1 645 000	254
Motocyclettes	901	1 037 000	869
Voiturettes	32	84 000 (4)	381
Voitures de tourisme	5 491	26 090 000	210
Camionnettes	143	4 750 000	30
Poids lourds	108	548 000	197
Transports en commun	13	82 000	– (5)

(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.
(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages.
(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(4) Enquête Transports-Communications INSEE - 1993/1994.
(5) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.



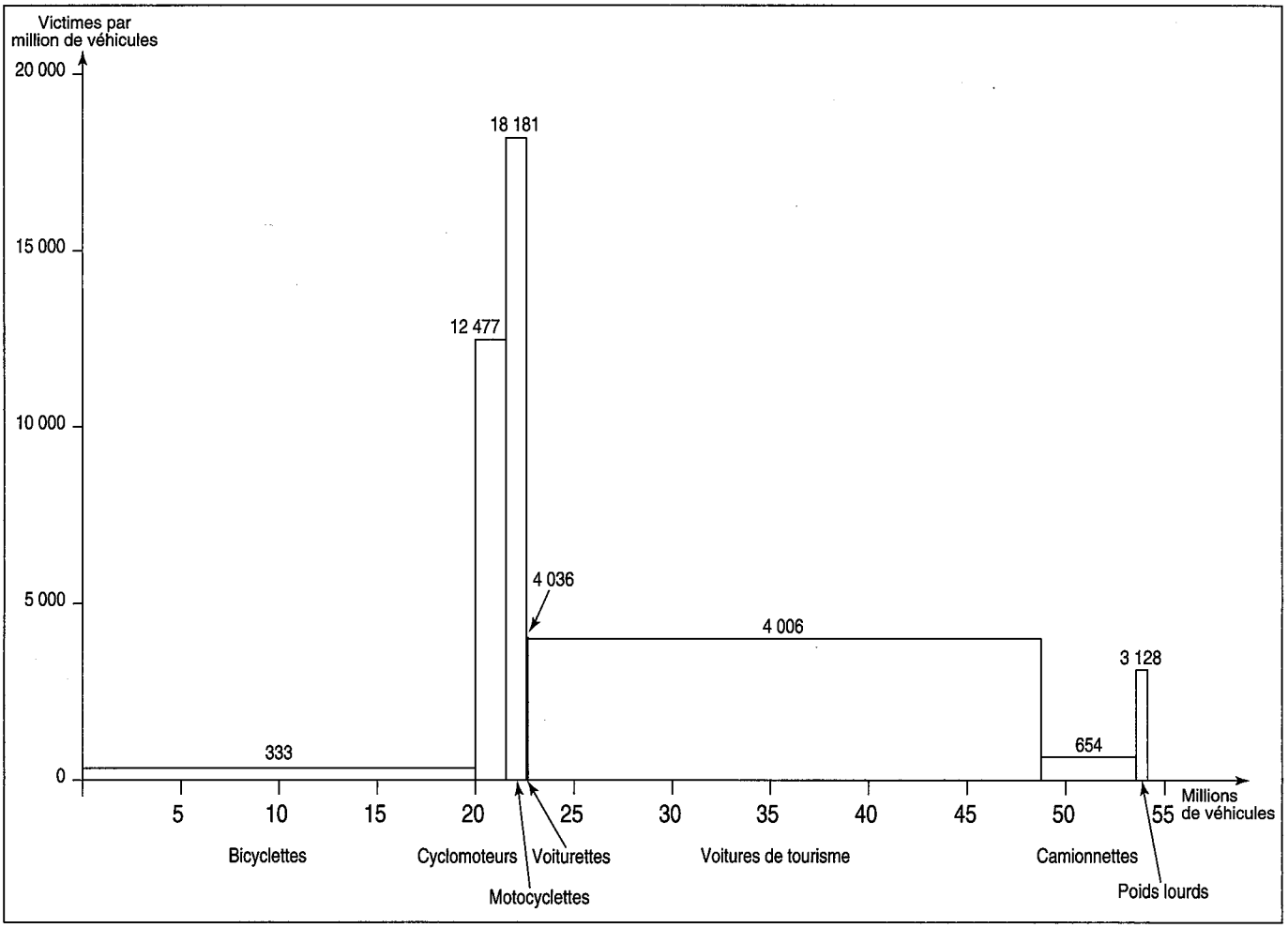
A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1998 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,1) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 7).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1998

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1998)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	6 667	20 000 000 (3)	333 (3)
Cyclomoteurs	20 524	1 645 000	12 477
Motocyclettes	18 854	1 037 000	18 181
Voiturettes	339	84 000 (4)	4 036
Voitures de tourisme	104 525	26 090 000	4 006
Camionnettes	3 106	4 750 000	654
Poids lourds	1 714	548 000	3 128
Transports en commun	1 154	82 000	– (5)

(1) Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules.
(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages.
(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
(4) Enquête Transports-Communications INSEE - 1993/1994.
(5) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.



A défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1998 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 3,1) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,5). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 6,1).

4
LES COMPARAISONS

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

Une typologie des régions et départements français, à partir de nombreuses données démographiques, géographiques et socio-économiques a été élaborée et publiée en novembre 1995. Cette typologie doit permettre à chaque département (ou région) de savoir à quel(s) autre(s) département(s) (ou régions) se comparer en termes d'insécurité routière, toutes choses égales par ailleurs. Des problèmes globaux d'insécurité routière, spécifiques à un département ou une région, pourront ainsi être mis à jour. Voir le document **Typologie des régions et départements français, pour l'aide à l'analyse en accidentologie.**

	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1998	1997	1998	1997	1998	1997
Ain	512	288	1 083	1 050	129	112	1 486	1 500
Aisne	539	309	809	909	105	109	1 124	1 287
Allier	350	211	741	750	76	78	1 012	1 036
Alpes-de-Haute-Provence	141	70	347	347	24	34	518	545
Hautes-Alpes	122	63	259	248	23	26	371	392
Alpes-Maritimes	1 021	946	4 316	4 377	105	105	5 659	5 718
Ardèche	286	139	492	475	44	37	719	666
Ardennes	290	183	429	468	50	42	585	652
Ariège	137	60	299	292	40	31	444	431
Aube	294	173	719	672	79	54	998	934
Aude	308	165	609	581	71	84	914	891
Aveyron	265	116	408	377	56	54	610	552
Bouches-du-Rhône	1 809	1 730	6 674	6 813	241	273	8 932	9 115
Calvados	642	388	1 372	1 237	102	70	1 944	1 754
Cantal	154	56	254	237	22	23	342	327
Charente	340	159	558	564	73	70	786	821
Charente-Maritime	549	287	1 183	1 203	114	101	1 599	1 658
Cher	320	188	749	831	59	62	1 021	1 113
Corrèze	235	117	550	544	47	42	776	709
Corse-du-Sud	125	73	633	637	19	24	923	930
Haute-Corse	136	71	621	621	27	36	981	999
Côte-d'Or	512	326	1 220	1 128	93	96	1 681	1 524
Côtes-d'Armor	539	245	623	666	66	66	897	881
Creuse	126	30	159	192	26	16	250	288
Dordogne	390	165	871	853	81	69	1 233	1 220
Doubs	497	322	864	935	82	70	1 160	1 335
Drôme	431	281	1 028	1 070	101	96	1 520	1 542
Eure	543	284	1 007	1 081	120	134	1 463	1 593
Eure-et-Loir	414	251	902	968	113	95	1 347	1 387
Finistère	847	537	1 285	1 348	111	113	1 686	1 763
Gard	616	443	1 641	1 645	148	121	2 434	2 348
Haute-Garonne	1 017	773	2 147	2 302	158	137	2 825	3 037
Gers	172	60	326	334	38	43	423	450
Gironde	1 281	952	3 501	3 484	214	164	4 884	4 824
Hérault	886	678	1 520	1 626	184	157	2 099	2 279
Ille-et-Vilaine	854	515	1 414	1 517	109	109	1 882	2 011
Indre	233	129	438	306	48	45	580	427
Indre-et-Loire	552	389	1 342	1 400	98	82	1 901	1 972
Isère	1 085	795	1 781	1 846	146	160	2 588	2 678
Jura	253	112	408	439	53	70	610	617
Landes	321	159	770	829	106	111	1 116	1 137
Loir-et-Cher	315	168	691	705	84	71	1 037	1 010
Loire	747	593	1 293	1 352	97	86	1 783	1 914
Haute-Loire	208	104	421	364	41	53	597	541
Loire-Atlantique	1 105	817	2 061	2 026	178	158	2 613	2 625
Loiret	619	436	1 442	1 516	137	138	1 969	2 060
Lot	158	54	409	413	37	42	608	594
Lot-et-Garonne	303	184	795	725	85	67	1 060	1 011

(1) Actualisation au 1/1/1997 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

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

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

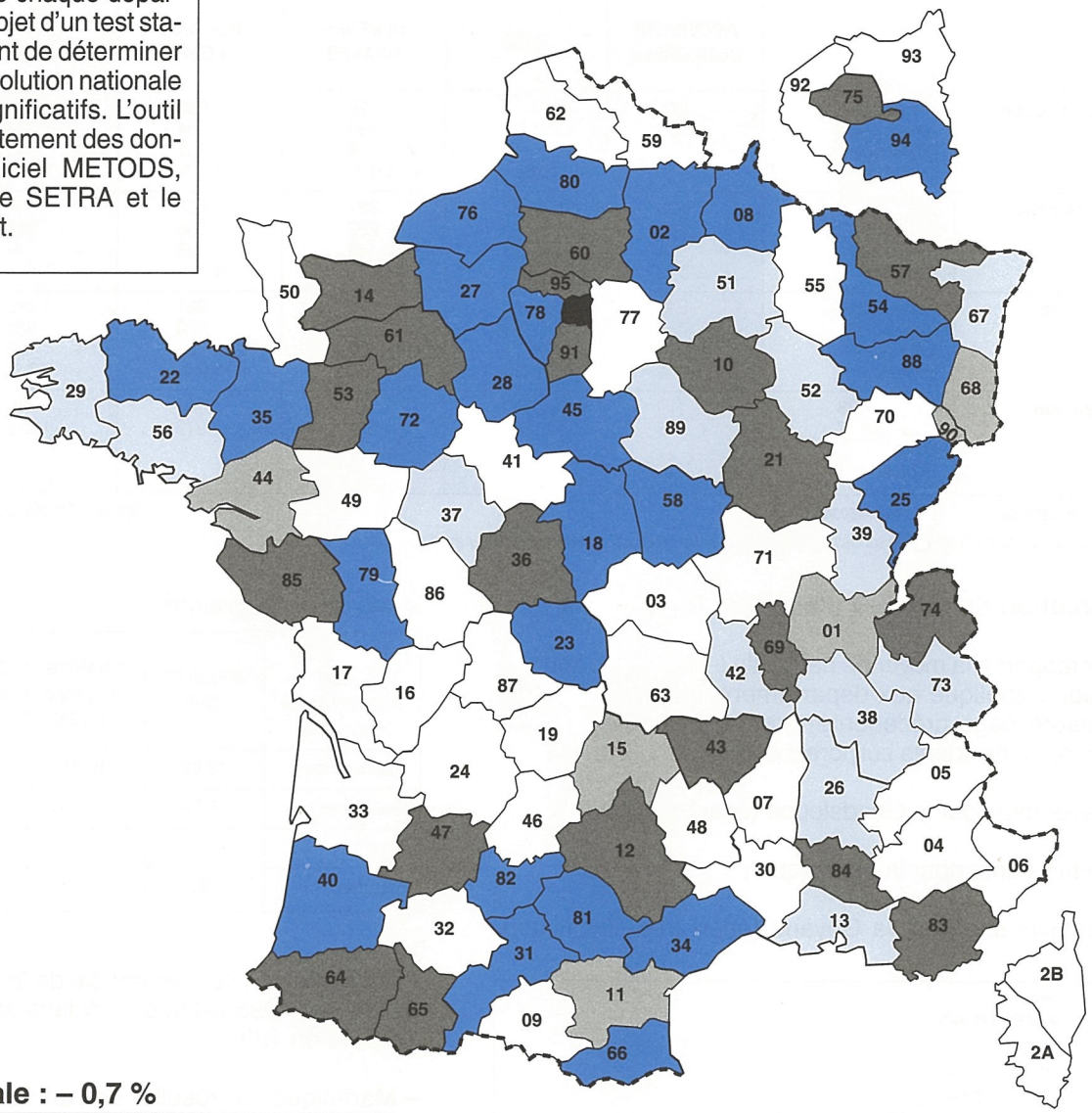
	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1998	1997	1998	1997	1998	1997
Lozère	73	24	174	171	13	8	278	269
Maine-et-Loire	728	436	1 026	1 041	105	99	1 414	1 418
Manche	486	226	972	979	76	82	1 355	1 380
Marne	569	385	956	994	102	103	1 338	1 399
Haute-Marne	198	98	326	349	34	37	471	502
Mayenne	284	134	357	327	58	39	484	469
Meurthe-et-Moselle	715	550	1 528	1 682	97	87	2 012	2 293
Meuse	193	88	407	427	48	26	536	573
Morbihan	640	327	722	758	108	89	996	1 026
Moselle	1 018	747	1 848	1 769	143	114	2 638	2 517
Nièvre	229	122	509	567	65	49	691	769
Nord	2 564	2 269	3 399	3 463	197	167	4 566	4 533
Oise	775	494	1 232	1 111	131	121	1 834	1 622
Orne	294	127	462	427	55	46	660	568
Pas-de-Calais	1 442	1 154	2 068	2 089	188	125	2 869	2 959
Puy-de-Dôme	604	394	1 568	1 580	92	75	2 101	2 067
Pyrénées-Atlantiques	597	414	1 307	1 187	70	77	1 671	1 519
Hautes-Pyrénées	223	131	739	674	43	40	1 029	941
Pyrénées-Orientales	384	289	461	564	54	58	698	781
Bas-Rhin	1 009	709	1 757	1 822	122	104	2 321	2 366
Haut-Rhin	705	518	1 189	1 161	89	82	1 505	1 522
Rhône	1 577	1 402	3 557	3 230	116	115	4 737	4 321
Haute-Saône	230	96	315	324	51	62	438	464
Saône-et-Loire	551	323	1 299	1 273	111	128	1 814	1 843
Sarthe	525	313	1 030	1 087	83	91	1 359	1 424
Savoie	373	240	551	584	45	67	778	850
Haute-Savoie	634	441	1 085	1 037	92	101	1 460	1 438
Paris	2 123	2 155	9 870	9 320	89	94	11 814	11 135
Seine-Maritime	1 242	920	2 348	2 698	138	140	3 181	3 615
Seine-et-Marne	1 205	932	2 398	2 451	214	162	3 459	3 484
Yvelines	1 384	1 263	2 273	2 441	107	110	3 097	3 305
Deux-Sèvres	347	169	416	509	69	77	593	699
Somme	555	320	1 274	1 364	104	94	1 805	1 957
Tarn	342	213	731	787	84	63	1 008	1 101
Tarn-et-Garonne	206	100	507	576	46	51	692	829
Var	891	744	2 580	2 517	127	150	3 570	3 429
Vaucluse	497	377	1 088	1 008	94	102	1 484	1 398
Vendée	532	257	895	832	121	114	1 225	1 132
Vienne	394	211	883	883	65	78	1 227	1 219
Haute-Vienne	356	223	935	948	54	59	1 290	1 289
Vosges	385	258	747	806	68	73	1 097	1 102
Yonne	334	147	653	687	86	83	1 010	1 017
Territoire-de-Belfort	138	108	209	226	14	6	311	301
Essonne	1 157	1 077	2 172	2 003	108	100	3 028	2 826
Hauts-de-Seine	1 413	1 408	2 770	2 834	29	37	3 357	3 421
Seine-Saint-Denis	1 408	1 415	3 142	3 119	53	53	3 762	3 849
Val-de-Marne	1 242	1 238	2 713	2 822	58	42	3 521	3 597
Val-d'Oise	1 123	1 043	1 475	1 391	61	73	1 961	1 942
Total France	58 493	42 625	124 387	125 202	8 437	7 989	168 535	169 578

(1) Actualisation au 1/1/1997 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

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

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 1998 PAR RAPPORT A 1997

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



Moyenne nationale : – 0,7 %

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

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

Creuse (23), Pyrénées-Orientales (66) et Deux-Sèvres (79) sont les trois départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1998 est la plus marquée (baisse >16 %).

Indre (36) et Haute-Loire (43) présentent cette année les augmentations les plus prononcées (>10 %).

Parmi les 30 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale (écarts non significatifs), une diminution du nombre d'accidents corporels est observée pour 17 d'entre eux.

En 1998, sur 95 départements, il est enregistré une baisse du nombre d'accidents corporels pour 52 départements (contre 44 en 1997).

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

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Guadeloupe	Année 1998	811	104	498	653	1 151	12,82
	Année 1997	867	94	490	754	1 244	10,84
	Différence	− 56	+ 10	+ 8	− 101	− 93	+ 1,98
	Évolution	− 6,5 %	+ 10,6 %	+ 1,6 %	− 13,4 %	− 7,5 %	
Martinique	Année 1998	673	47	324	658	982	6,98
	Année 1997	687	60	282	686	968	8,73
	Différence	− 14	− 13	+ 42	− 28	+ 14	− 1,75
	Évolution	− 2,0 %	− 21,7 %*	+ 14,9 %	− 4,1 %	+ 1,4 %	
Guyane	Année 1998	823	44	128	921	1 049	5,35
	Année 1997	728	40	151	830	981	5,49
	Différence	+ 95	+ 4	− 23	+ 91	+ 68	− 0,15
	Évolution	+ 13,0 %	NS	− 15,2 %	+ 11,0 %	+ 6,9 %	
Réunion	Année 1998	ND	ND	ND	ND	ND	ND
	Année 1997	943	102	364	912	1 276	10,82
	Différence						
	Évolution						

NS : non significatif. *ND : non disponible* *Source : Direction départementale de l'équipement*

. : Les évolutions en % calculées sur des chiffres compris entre 50 et 100 restent à considérer avec précaution*

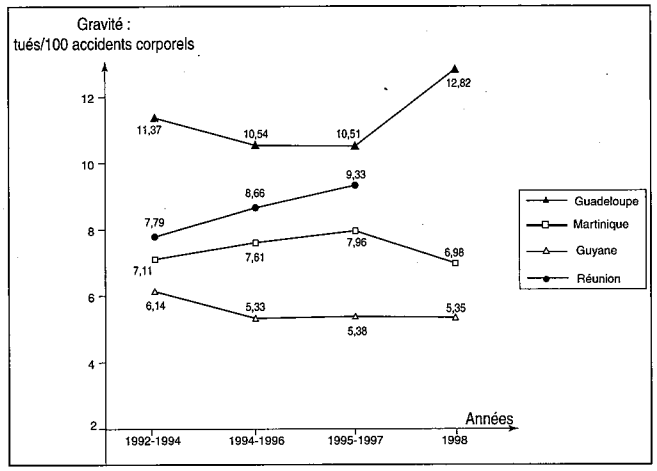
Évolution du nombre d'accidents corporels

Par rapport à la moyenne nationale (– 0,7 %), le test statistique appliqué aux départements d'Outre-Mer (voir encadré page précédente) montre que l'évolution du nombre d'accidents corporels est :

– favorable pour la Guadeloupe (écart significatif) ;

– équivalente pour la Martinique ;

– défavorable pour la Guyane (écart très significatif).



Analyse de la gravité

GRAVITÉ (tués/ 100 accidents corporels)	GRAVITÉ 1998	GRAVITÉ (moyenne 97 à 95)	GRAVITÉ (moyenne 96 à 94)	GRAVITÉ (moyenne 94 à 92)
Guadeloupe	12,82	10,51	10,54	11,37
Martinique	6,98	7,96	7,61	7,11
Guyane	5,35	5,38	5,33	6,14
Réunion	ND	9,33	8,66	7,79

– Guadeloupe : sur l'ensemble de la période, le résultat de l'année 1998 est le plus défavorable (12,73 en 1992 et 11,49 en 1991).

– Martinique : le résultat de l'année 1998 est l'un des meilleurs enregistrés : 6,36 en 1996 - 6,38 en 1993 - 5,22 en 1989.

– Guyane : 1998 marque un léger infléchissement de la gravité qui depuis 1994 approche un peu plus de 5 tués pour 100 accidents corporels.

– Réunion : la gravité observée en 1997 n'a jamais été aussi élevée depuis 1989.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1998	1997	1998	1997	1998	1997
Nord - Pas-de-Calais	4 006	3 424	5 467	5 552	385	292	7 435	7 492
Picardie	1 869	1 123	3 315	3 384	340	324	4 763	4 866
Ile-de-France	11 056	10 531	26 813	26 381	719	671	33 999	33 559
Centre	2 454	1 560	5 564	5 726	539	493	7 855	7 969
Haute-Normandie	1 785	1 204	3 355	3 779	258	274	4 644	5 208
Basse-Normandie	1 422	741	2 806	2 643	233	198	3 959	3 702
Bretagne	2 879	1 624	4 044	4 289	394	377	5 461	5 681
Pays de la Loire	3 174	1 956	5 369	5 313	545	501	7 095	7 068
Poitou-Charentes	1 630	826	3 040	3 159	321	326	4 205	4 397
Limousin	717	370	1 644	1 684	127	117	2 316	2 286
Aquitaine	2 892	1 874	7 244	7 078	556	488	9 964	9 711
Midi-Pyrénées	2 520	1 508	5 566	5 755	502	461	7 639	7 935
Champagne-Ardenne	1 351	838	2 430	2 483	265	236	3 392	3 487
Lorraine	2 311	1 643	4 530	4 684	356	300	6 283	6 485
Alsace	1 714	1 228	2 946	2 983	211	186	3 826	3 888
Franche-Comté	1 117	639	1 796	1 924	200	208	2 519	2 717
Bourgogne	1 626	918	3 681	3 655	355	356	5 196	5 153
Auvergne	1 315	766	2 984	2 931	231	229	4 052	3 971
Rhône-Alpes	5 646	4 180	10 870	10 644	770	774	15 071	14 909
Languedoc-Roussillon	2 267	1 600	4 405	4 587	470	428	6 423	6 568
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 481	3 930	15 264	15 310	614	690	20 534	20 597
Corse	261	145	1 254	1 258	46	60	1 904	1 929
Total France	58 493	42 625	124 387	125 202	8 437	7 989	168 535	169 578

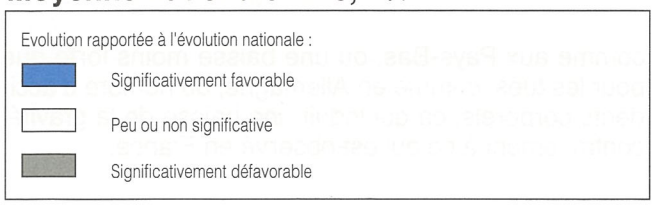
(1) Actualisation au 1/1/1997 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.
(2) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).
Les comparaisons départementales et régionales doivent être faites avec prudence ; voir à ce propos les remarques préalables au domaine international.

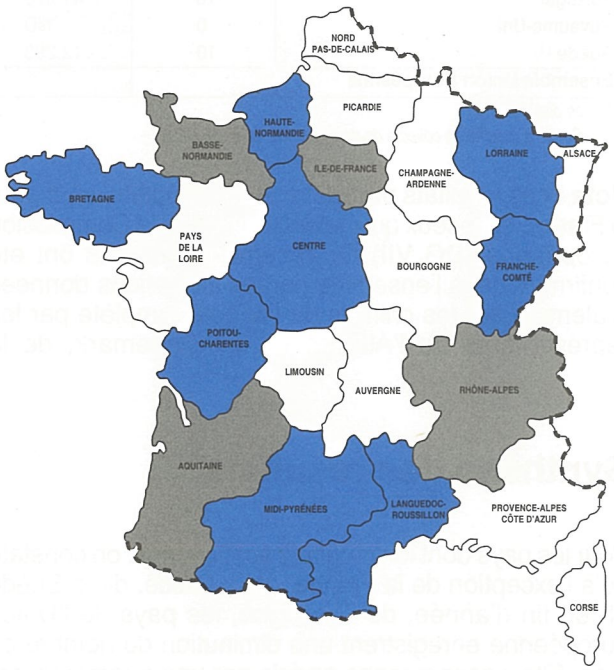
Evolution du nombre d'accidents corporels

Des 4 régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole, c'est la deuxième année consécutive que l'on observe cette tendance pour l'Ile-de-France. Pour Aquitaine et Rhône-Alpes, il s'agit d'une inversion de tendance.

Sur les 9 régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la Métropole, on retiendra que c'est la deuxième année consécutive que l'on observe cette tendance pour les régions Bretagne, Haute-Normandie, Franche-Comté et Languedoc-Roussillon. Pour les régions Lorraine et Poitou-Charentes, ce résultat représente une inversion de tendance. En 1998, 15 régions sur 22 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels contre 11 sur 22 en 1997.

Moyenne nationale : – 0,7 %





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 1998

Remarques

La définition du tué varie suivant les pays : la plupart des pays de l'Union européenne adopte la définition du tué à 30 jours sauf la France (à 6 jours) et l'Italie (à 7 jours).

Nous nous limiterons ici aux évolutions 1998/1997 de chaque pays.

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 1998/1997 (en %)	Nombre	Évolution 1998/1997 (en %)	Nombre	Évolution 1998/1997 (en %)
Allemagne	9	281 212	– 1	5 794	– 7	368 889	– 2
Autriche	9	26 215	– 5	676	– 17	34 219	– 5
Belgique	0	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Danemark	11	6 742	– 10	414	– 5	8 075	– 9
Espagne	9	68 175	+ 8	4 158	– 1	99 568	+ 8
Finlande	10	5 711	– 1	318	– 9	7 529	+ 1
France	12	124 387	– 1	8 437	+ 6	168 535	– 1
Grèce	9	18 993	+ 2	1 725	+ 3	25 703	+ 1
Irlande	10	5 622	– 11	378	– 4	8 312	– 4
Italie	0	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Luxembourg	10	803	+ 2	44	– 2	1 101	+ 4
Pays-Bas	9	34 203	+ 11	705	– 19	33 498	– 10
Portugal	10	41 575	0	2 018	– 4	56 150	+ 1
Royaume-Uni	0	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Suède (1)	10	12 293	0	405	+ 1	16 917	+ 2
Ensemble Union Européenne			+ 1		– 3		0

ND : non disponible.

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

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union européenne/ Direction générale des transports (DG VII B du 18/12/1998) sauf pour la France, origine ONISR.

Nota : ces résultats provisoires et incomplets, sauf pour la France, sont ceux qui étaient connus de la Commission européenne (DG VII) fin décembre 1998. Ils ont été confirmés dans l'ensemble par les indications données oralement sur les chiffres de l'année complète par les représentants de l'Allemagne, du Danemark, de la Finlande, des Pays-Bas et de la Suède lors de la réunion des membres de la BICAR (Banque internationale de données sur la circulation et les accidents de la route) à l'OCDE les 1er et 2 mars 1999. Pour l'Espagne, en revanche, l'évolution du nombre de tués sur l'année entière présente une hausse de plus de 6 %.

Synthèse des résultats

Pour les pays dont les résultats sont connus, on constate qu'à l'exception de la France, de la Grèce, de la Suède et, en fin d'année, de l'Espagne, les pays de l'Union européenne enregistrent une diminution du nombre de tués. Elle s'accompagne parfois par une augmentation, comme aux Pays-Bas, ou une baisse moins forte que pour les tués, comme en Allemagne, du nombre d'accidents corporels, ce qui induit une baisse de la gravité, contrairement à ce qui est observé en France.

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

Pays de l'Union européenne	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Allemagne*	130	134	128	126	117	133	123	119	116	106	104
Autriche	-	-	-	194	210	196	180	164	150	127	137
Belgique	195	198	201	199	186	167	165	169	128	124	134
Danemark	136	139	130	123	117	113	108	109	113	101	93
Espagne	196	211	239	230	223	200	163	142	147	140	143
Finlande	-	-	-	129	126	119	95	92	87	79	85
France**	194	206	205	198	183	172	166	155	153	146	144
Grèce	169	196	191	194	195	194	219	202	211	ND	209
Irlande	ND	131	ND	139	126	118	122	116	122	123	128
Italie	ND	129	119	ND	136	130	124	115	122	ND	117
Luxembourg	184	223	178	185	208	188	195	190	167	174	ND
Pays-Bas	101	92	98	92	86	82	82	85	86	78	75
Portugal	304	335	317	ND	357	334	291	265	276	276	ND
Royaume-Uni	94	92	94	92	81	75	68	66	62	64	59
Suède	-	-	-	94	86	87	72	67	65	53	61

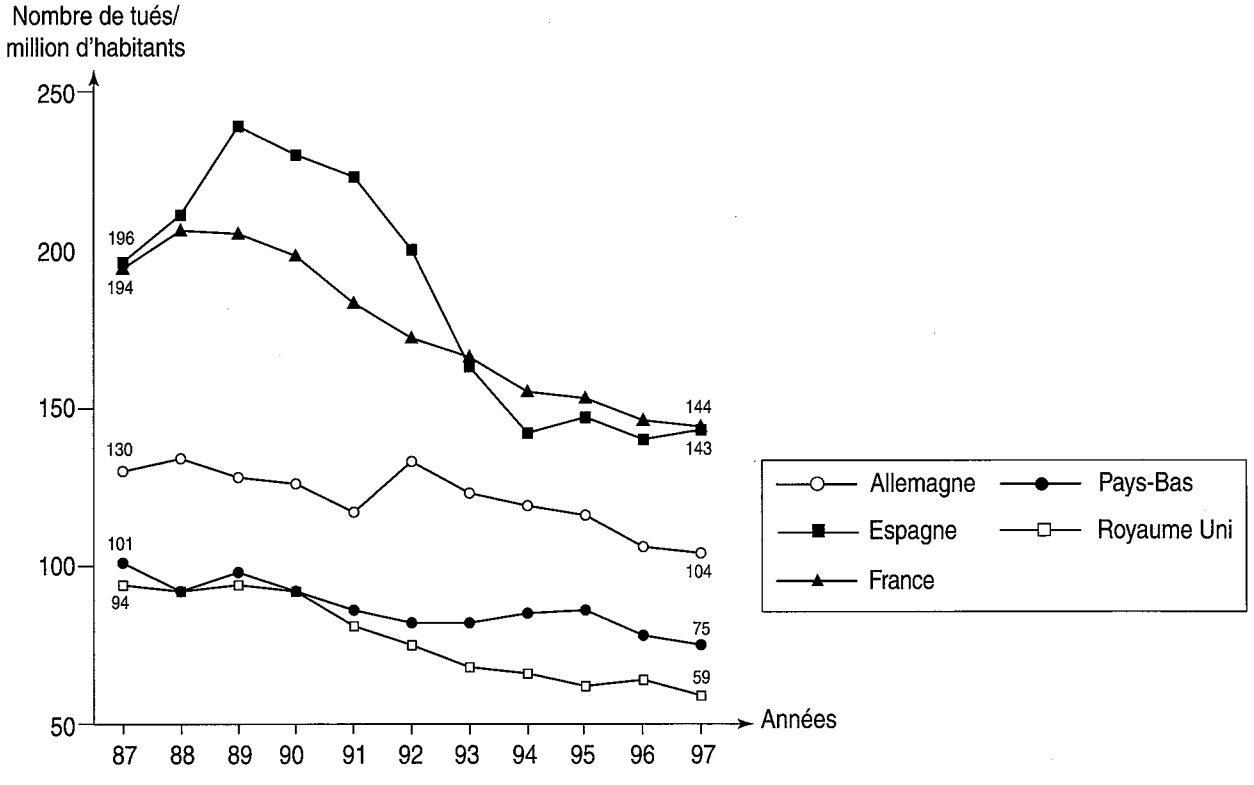
ND : non disponible.

Sources : CEMT, DG VII, BICAR (IRTAD)

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

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

Sur onze ans, la plupart des États membres de l'Union européenne progresse, sauf la Grèce.
En 1997, par rapport à 1996, sur les onze pays pour lesquels nous disposons de données complètes, six voient leur nombre de tués par million d'habitants augmenter : l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la Finlande, l'Irlande et la Suède. Les cinq autres enregistrent une baisse : l'Allemagne, le Danemark, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.



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

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

Pays de l'Union européenne	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Allemagne*	266	265	250	239	222	250	282	269	222	181	174
Autriche	-	-	-	469	467	446	393	354	286	226	236
Belgique	495	490	480	460	422	373	366	370	ND	259	247
Danemark	371	376	353	332	317	308	286	288	303	234	222
Espagne	622	635	672	624	567	486	386	328	316	281	276
Finlande	-	-	-	290	284	269	223	213	205	180	191
France**	410	424	413	394	369	341	325	306	296	280	272
Grèce	798	764	816	771	694	689	ND	702	689	620	543
Irlande	532	520	ND	496	446	418	418	384	401	338	330
Italie	270	285	255	ND	246	239	222	188	198	190	179
Luxembourg	370	433	345	348	379	346	329	307	294	286	ND
Pays-Bas	264	236	246	223	207	199	195	198	203	175	172
Portugal	1 168	1 163	1 008	ND	916	779	629	540	630	593	ND
Royaume-Uni	255	217	219	207	187	175	154	148	146	139	136
Suède	-	- -	-	197	189	194	163	151	147	122	122

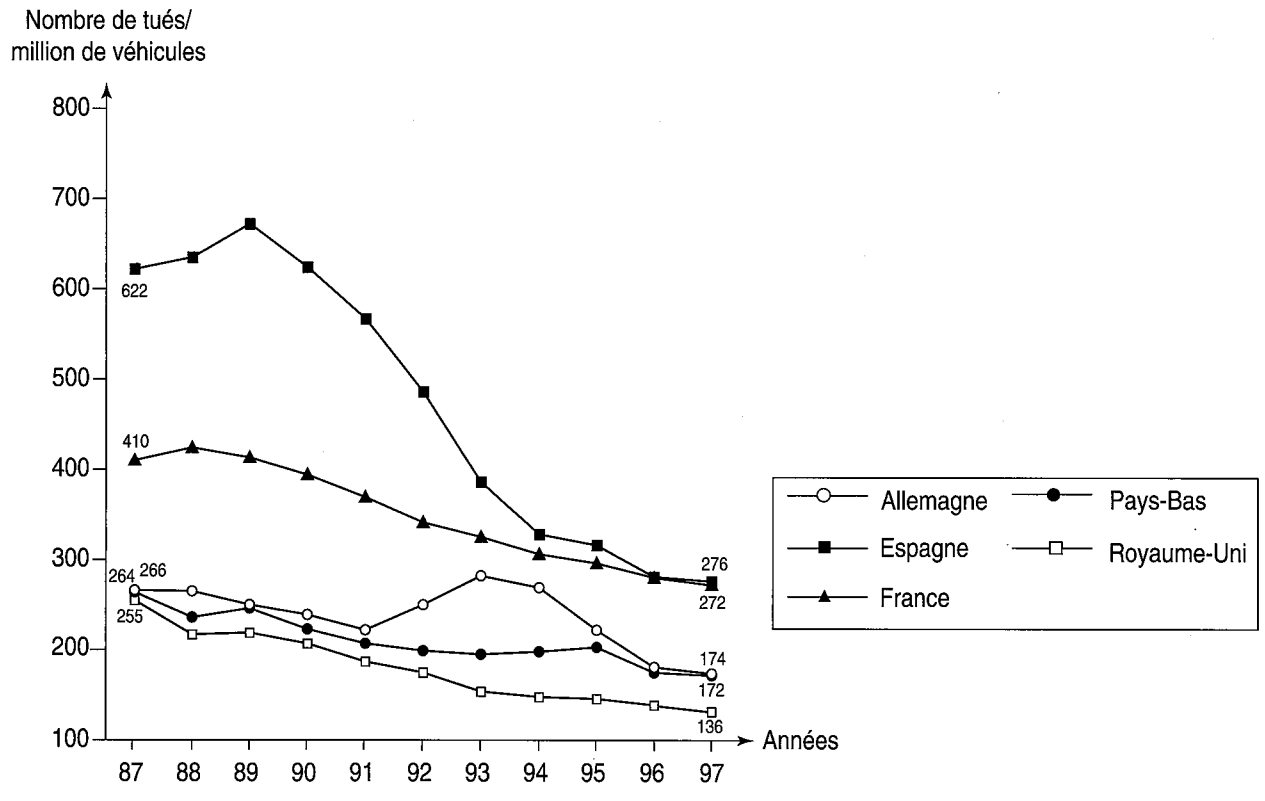
ND : non disponible.

Sources : CEMT, DG VII, BICAR (IRTAD)

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

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

La progression favorable de l'ensemble des états membres de l'Union européenne est une tendance longue. En 1997, par rapport à 1996, sur les treize pays pour lesquels nous disposons de données complètes, dix voient leur nombre de tués par million de véhicules automobiles diminuer. Ce nombre reste stable pour la Suède mais augmente pour l'Autriche et la Finlande.



Évolution du nombre de tués à 30 jours par million de véhicules automobiles

COMPARAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT EN 1997

De véritables comparaisons entre les différents modes de transport sont rendues difficiles par l'absence de définitions et de références communes, aussi se limitera-t-on ici à la présentation globale des données brutes d'accidents et d'activité et à une comparaison partielle des différents modes de transports en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible, à savoir l'année 1997.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

Accidents d'avions avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents survenus, en France ou à l'étranger, à des appareils d'immatriculation ou d'exploitation française.

	Aviation commerc. (1)	Aviation générale (2)	Travail aérien (3)	Ensemble
Nombre d'accidents corporels	9	116	10	135
Nombre de tués (4)	10	82	3	95
Nombre de blessés	85	106	7	198

Source : IGACEM - Bureau Enquêtes - Accidents

(1) Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).
(2) Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés, privés).
(3) Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treuillage...).
(4) Décédés dans les trois jours.

Indicateurs d'activité

En 1996, les données 1997 n'étant pas disponibles, le parc global (source bureau Véritas) représentait 12 113 aéronefs répartis en :
– 8 318 avions (dont 641 pour le transport public),
– 838 hélicoptères,
– 2 193 planeurs,
– 749 ballons libres,
– 15 autres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (Air France, Air Inter Europe, transporteurs aériens du troisième niveau - *Source : Direction générale de l'aviation civile)* s'élevait à :
– 96,7 milliards de passagers-kilomètres transportés.
– 11,9 millions de tonnes-kilomètres transportées.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

(hors RATP et métros de province)

Accidents de chemin de fer avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement ayant entraîné une conséquence grave :
– mort ou blessure grave,
– avaries importantes au matériel, à la voie ou à d'autres installations,
– perturbations importantes dans la circulation des trains.

Accidents de chemin de fer

Nombre d'accidents	**334**
Accidents de train	83
dont : – collisions	54
– déraillements	29
Accidents de car	0
Accidents individuels (1)	119
Autres accidents (2)	132
Nombre de tués (3)	**79**
Agents en service (4) (5)	11
Voyageurs (5)	22
dont voyageurs par accident de train (5)	9
Autres personnes (6)	46
Nombre de blessés graves (7)	**73**
Agents en service (4) (5)	3
Voyageurs (5)	34
dont voyageurs par accident de train (5)	9
Autres personnes (6)	36

Accidents de passage à niveau (8)

Nombre d'accidents	**182**
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	3
– avec signalisation automatique	134
– non gardés (sans barrière ni signalisation)	28
Accidents de piétons	17
Nombre de tués (9)	**38**
Nombre de blessés graves (9)	**25**

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

(1) Notamment : chute d'un train, heurt par un train (non compris, les suicides et tentatives de suicides).
(2) Par exemple : avaries en pleine voie de véhicules moteurs, rupture de caténaire...
(3) Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.
(4) Inclus une partie des accidents du travail survenus dans le cadre de la définition précédente des accidents.
(5) Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveaux.
(6) Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau SNCF.
(7) Est considérée comme blessée grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné une hospitalisation de plus de trois jours.
(8) Non compris dans la rubrique « accidents de chemins de fer ».
(9) Non compris les agents et voyageurs victimes de collisions aux passages à niveaux.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules à moteur de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des administrations étrangères, représentait en 1997 : 649,9 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 61,8 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 54,8 milliards de tonnes-kilomètres de fret (51,5 en 1990).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le bilan des accidents corporels était en 1997 le suivant :

– 125 202 accidents corporels ;
– 7 989 tués à 6 jours, dont 5 069 usagers de VL ;
– 169 578 blessés.

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues (à l'exception des bicyclettes) représentait 34 millions de véhicules dont 25,9 millions de voitures particulières.

Le nombre de voyageurs x kilomètres en véhicule particulier s'élevait en 1997 à 685 milliards.

COMPARAISON ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un **niveau de risque pour l'usager** d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on s'intéressera plus aux ordres de grandeur qu'à la réalité des résultats.

L'élément de comparaison sera le nombre de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres.

Les définitions des tués, différentes suivant les trois modes de transports étudiés (tué à 2 ,3 ou 6 jours), sont malgré tout assez proches en terme de résultat.

Pour les transports aériens, nous nous limiterons à l'aviation commerciale, seul domaine où les passagers-kilomètres sont connus.

Pour les transports ferroviaires aux seuls voyageurs à l'exclusion des agents de l'entreprise de transport et des sociétés de service travaillant pour le transporteur ; de façon à éviter les doubles comptes, nous éliminerons les tués sur les passages à niveau comptabilisés dans les transports routiers.

Ne sont pas comptabilisés la RATP et les métros de province pour lesquels nous manquons de données.

Pour les transports routiers, nous ne prendrons en compte que les véhicules particuliers.

Pour les calculs de passagers x kilomètres, il s'agit d'estimations. Elles sont cohérentes avec les champs retenus pour les statistiques d'accidents et de victimes des trois modes de transport (y compris parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des cinq dernières années.

Globalement, on voit donc que le moyen de transports le plus sûr en terme de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres est l'avion. Le train reste assez proche. L'automobile est loin derrière.

On peut estimer, avec prudence, que sur les années 1993 à 1997, l'avion est 3 fois plus sûr que le train ou 63 fois plus que l'automobile.

Évaluation du risque encouru par l'usager hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour 1 milliard de passagers x km
	1993	1994	1995	1996	1997	Moy.	1993	1994	1995	1996	1997	Moy.	
Transports aériens	0	11	30	1	10	10,4	72,5	83,5	78,7	96,7	ND	82,9	0,13
Transports ferroviaires	37	20	22	14	22	23,0	58,5	59	55,5	59,8	61,8	58,9	0,39
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 835	5 423	5 389	5 240	5 069	5 391	629,7	651,2	664	674	685	660,8	8,16

5
ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS

ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1988 A 1997

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.

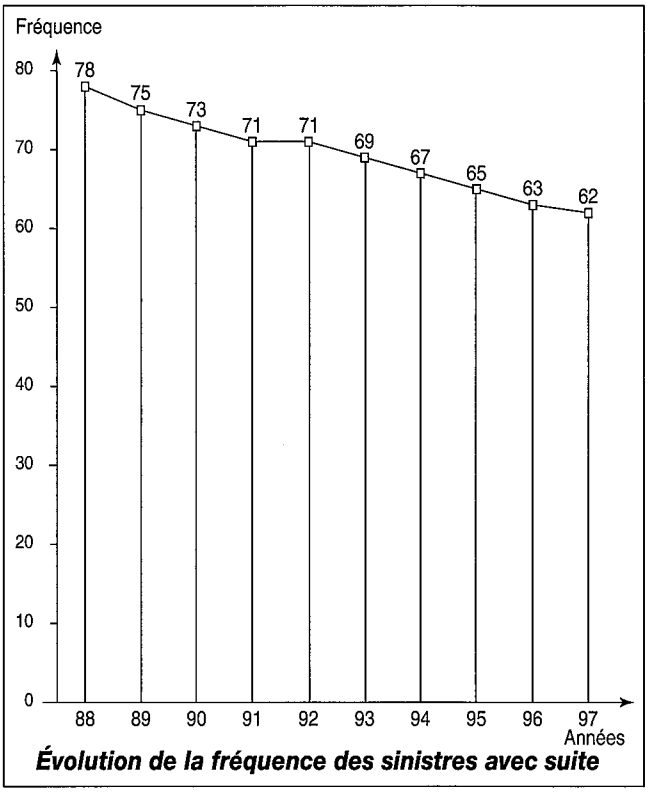
ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1988 A 1997

RESPONSABILITÉ CIVILE

L'évolution actuelle de la Statistique commune ne permet plus de suivre la fréquence de sinistres avec suite pour l'ensemble des véhicules (1re et 2e catégories). Une série comprenant exclusivement les véhicules de 1re catégorie (voitures de tourisme) est actualisée depuis 1988.

Années	FRÉQUENCE 0/00			
	Matériel	Corporel	Matériel + Corporel	Variation %
1988	68,0	10,0	78	– 1,2
1989	65,5	9,5	75	– 3,8
1990	64,1	8,9	73	– 2,7
1991	62,7	8,3	71	– 2,7
1992	63,0	8,0	71	0,0
1993	61,3	7,7	69	– 2,8
1994	59,6	7,4	67	– 2,9
1995	57,5	7,5	65	– 3,0
1996	55,6	7,4	63	– 3,1
1997	54,7	7,3	62	– 1,6

La fréquence continue de diminuer régulièrement depuis 1989 d'environ 3 % par an. Entre 1996 et 1997 la baisse est moins marquée.



Évolution de la fréquence des sinistres avec suite

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN (EN FRANCS COURANTS) DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1988 A 1997 - RESPONSABILITÉ CIVILE

Cette statistique, établie par la Statistique commune automobile, porte exclusivement sur les véhicules de 1re catégorie (voitures de tourisme).

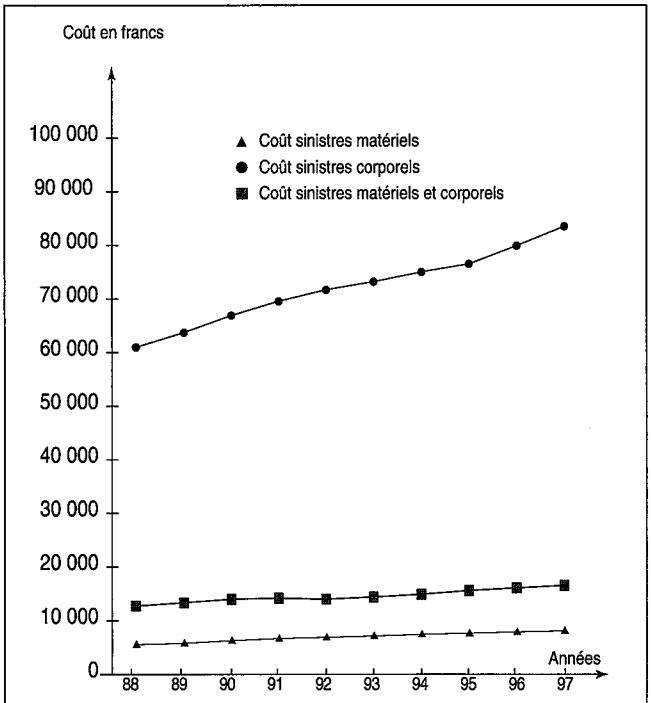
Années	COÛT MOYEN DES SINISTRES						Prix à la consommation
	Matériels		Corporels		Ensemble		
	Francs	Variation %	Francs	Variation %	Francs	Variation %	
1988	5 500		61 000		12 760		2,7
1989	5 800	4,5	63 750	4,5	13 365	4,7	3,6
1990	6 290	8,4	66 900	4,9	14 000	4,8	3,4
1991	6 670	6,0	69 560	4,0	14 200	1,4	3,2
1992	6 900	3,4	71 700	3,1	14 000	– 1,4	2,4
1993	7 150	3,6	73 200	2,1	14 425	3,0	2,1
1994	7 440	4,1	75 000	2,5	14 900	3,3	1,7
1995	7 660	3,0	76 500	2,0	15 600	4,7	1,7
1996	7 900	3,1	79 900	4,4	16 100	3,2	2,0
1997p	*8 100*	*2,5*	*83 500*	*4,5*	*16 550*	*2,8*	1,2

p : chiffres provisoires.

Le coût moyen des sinistres tend à augmenter plus rapidement que les prix sur moyen terme. Cet écart se réduit avec la baisse des niveaux d'inflation de l'ensemble de l'économie.

De 1989 à 1995, le coût moyen des sinistres matériels a augmenté plus rapidement que celui des sinistres corporels. Les investissements technologiques automobiles, la croissance du prix de la main-d'œuvre carrosserie et le développement de systèmes de sécurité passive expliquent en partie une progression plus rapide du coût moyen des sinistres matériels.

En 1996 et 1997, la tendance s'inverse. Malgré d'importants efforts dans la mise en place de dispositifs de sécurité active (freinage ABS) et passive (Air Bag, ceinture de sécurité à retenue programmée, rigidité et déformation programmée des véhicules), le coût moyen des sinistres corporels progresse plus rapidement que celui des sinistres matériels. Seule la gravité des victimes d'accidents de la route, et en particulier, pour les usagers mal protégés (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) peut expliquer ce renversement.



Évolution du coût moyen des sinistres avec suite

ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 1997

En 1997, 4 300 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier.

On peut donc estimer le nombre d'accidents à 2 500 000. Il s'agit d'accidents sur la voie publique faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurances. Depuis la mise en place du nouveau plan comptable, la charge intègre le coût des accidents survenus en métropole et dans les DOM-TOM. En 1997, pour l'ensemble de ces territoires, les sociétés d'assurances ont payé ou provisionné 70 milliards de francs. 73 % seront destinés aux remboursements des dommages matériels, 27 % seront utilisés pour la prise en charge des blessures et handicaps consécutifs à un accident de la circulation. La part des dommages corporels, qui avait tendance à se réduire sur le moyen terme, est de nouveau en progression depuis deux ans.

RÉPARTITION DE 100 FRANCS DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1997

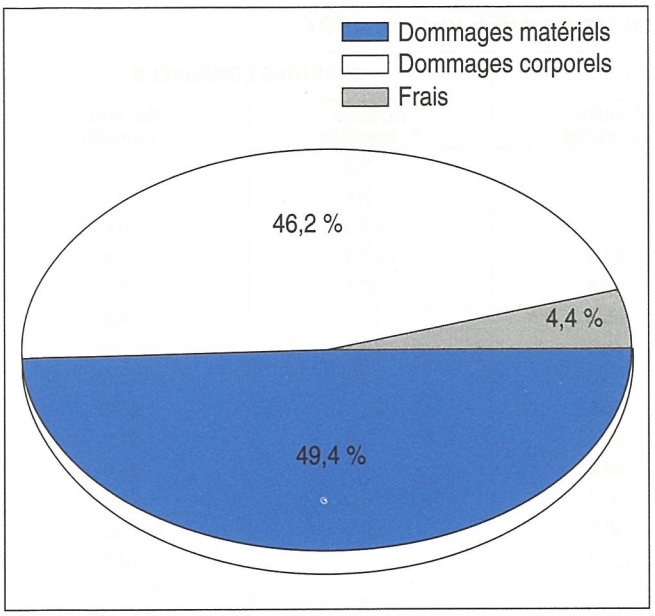
Cette estimation est élaborée sur la base de divers sondages et d'enquêtes permanentes effectués par l'APSAD (Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages).

Globalement sur 100 francs de sinistres payés, toutes garanties comprises, 51,8 % le sont au titre des garanties facultatives et 48,2 % au titre de la responsabilité civile. Pour la garantie obligatoire, la charge se ventile de la manière suivante :

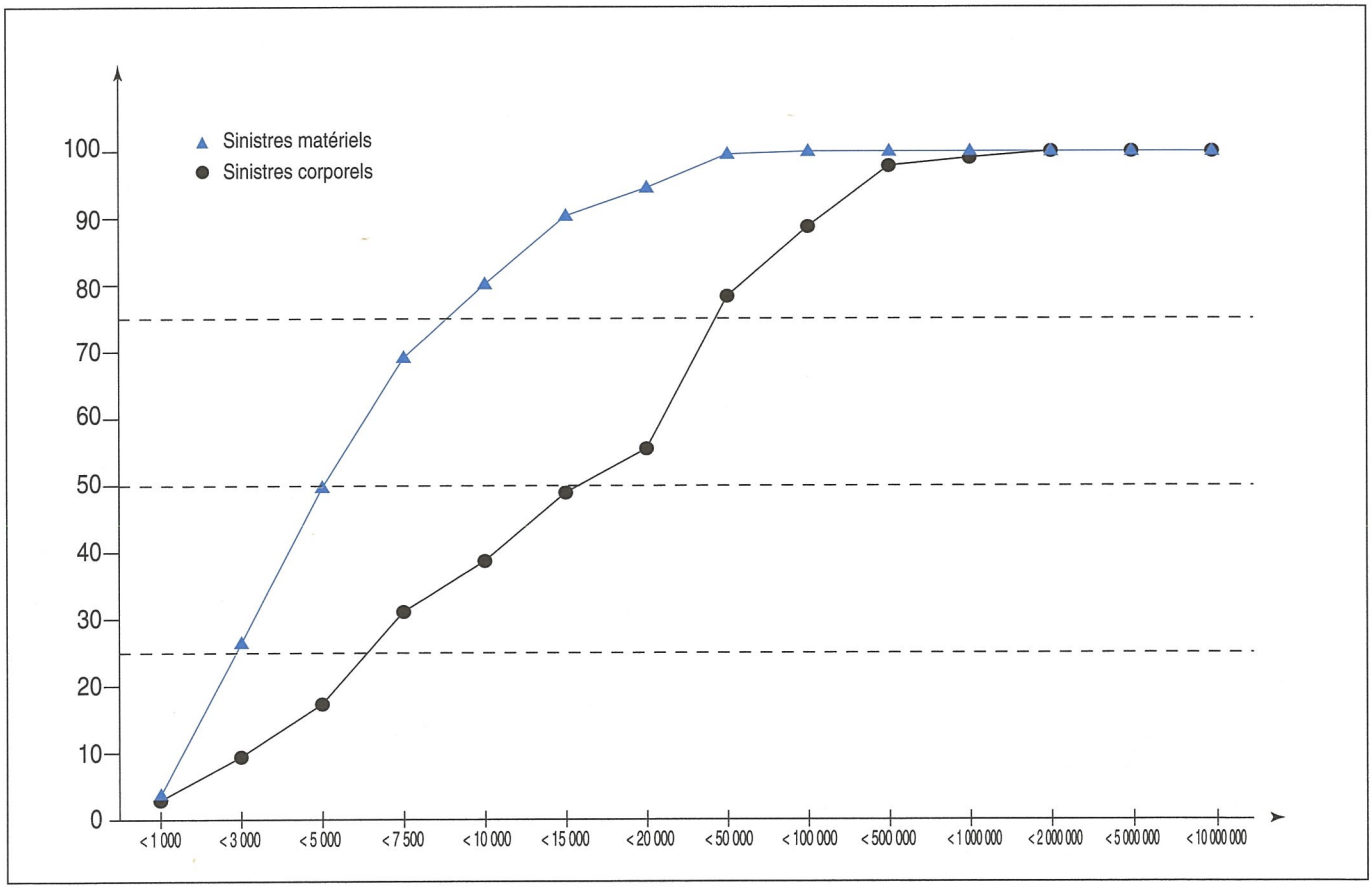
Dommages matériels réparations	
Main-d'œuvre	15,1
Pièces détachées	22,5
Pertes totales	11,8
Total des dommages matériels	49,4
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	*4,9*
Dommages corporels	
Frais médicaux et pharmaceutiques, et hospitalisation	11,4
Incapacité temporaire	5,6
Capitaux constitutifs	13,1
Pretium doloris	5,5
Préjudice esthétique	1,0
Préjudice moral	5,8
Autres	3,8
Total des dommages corporels	46,2
Frais*	
Total des frais de justice, d'expertises	4,4
TOTAL GÉNÉRAL	100

*Les frais de gestion sont exclus

Globalement sur 100 francs de sinistres payés :
- 46,2 concernent les dommages corporels,
- 49,4 les dommages matériels,
- 4,4 les frais divers.



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



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

Distribution des sinistres de responsabilité civile survenus en 1995 vus fin 1997

TRANCHES DE COÛT (en francs)	SINISTRES MATÉRIELS		SINISTRES CORPORELS	
	Nombre % cumulés	Montant % cumulés	Nombre % cumulés	Montant % cumulés
Moins de 1 000	3,8	0,3	2,9	-
Moins de 3 000	26,5	6,8	9,4	0,2
Moins de 5 000	49,8	19,4	17,3	0,6
Moins de 7 500	69,2	35,8	31,1	1,8
Moins de 10 000	80,2	48,8	38,7	2,6
Moins de 15 000	90,4	65,7	48,9	4,3
Moins de 20 000	94,6	75,6	55,5	5,7
Moins de 50 000	99,6	95,0	76,3	14,8
Moins de 100 000	100,0	98,6	88,7	25,6
Moins de 500 000	100,0	99,8	97,8	51,0
Moins de 1 000 000	100,0	99,9	99,0	62,4
Moins de 2 000 000	100,0	100,0	100,0	72,0
Moins de 5 000 000	100,0	100,0	100,0	84,3
Moins de 10 000 000	100,0	100,0	100,0	93,2
Ensemble	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Un peu moins d'un sinistre matériel sur deux a un coût inférieur à 5 000 F, et représente 19,4 % des sommes versées. Trois sinistres corporels sur quatre ont un coût inférieur à 50 000 F ; ils représentent globalement 15 % des sommes versées. Les sinistres d'un coût supérieur à 1 million de francs, soit environ 1 %, représentent 37,6 % des indemnités versées.

6
ÉVALUATIONS

LE PERMIS A POINTS EN 1998

1. Un palier dans le rythme des retraits de points

Le permis à points a eu six années d'existence au 1er juillet 1998. Cette année a permis de confirmer que cette procédure a atteint son allure « de croisière ». Après deux temps forts dans la progression des retraits de points en 1994 et 1996, les deux dernières années écoulées confirment l'existence d'un palier. Ainsi, les chiffres de 1997 par rapport à 1996 indiquent une progression ramenée à + 3,5 % en nombre de dossiers traités. Pour l'année 1998, on constate une baisse de 0,3 %. Le nombre de points retirés suit la même tendance : + 1,4 % entre 1996 et 1997, – 1,9 % entre 1997 et 1998. Ainsi, ce sont 2 821 563 points qui ont été retirés en 1998 (2 876 246 en 1997).

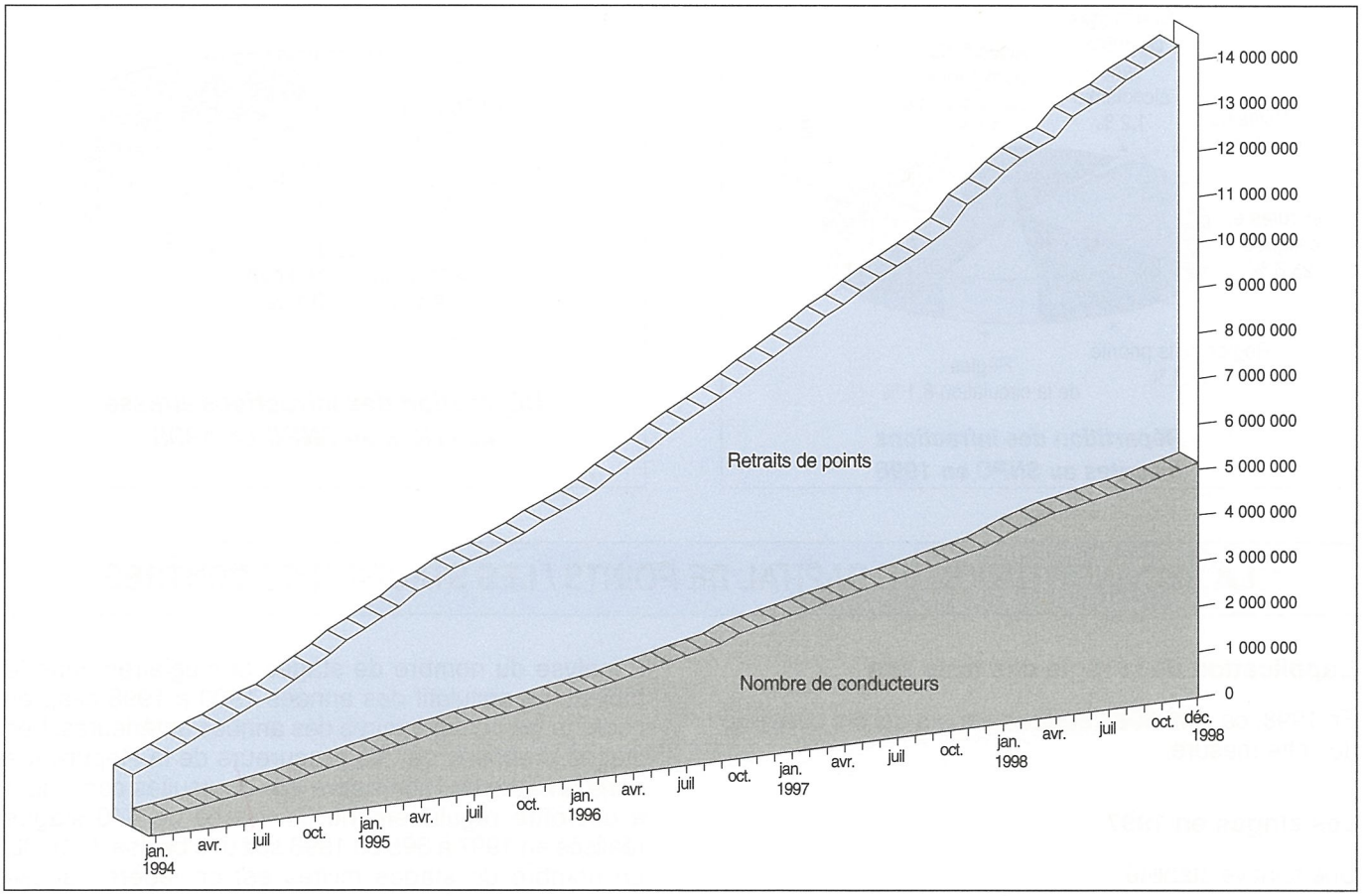
Le côté dissuasif du permis à points prend-il effet ? On peut raisonnablement penser que les automobilistes ont adapté (pour ne pas dire modifié) leur comportement individuel.

Autre critère significatif : le rétablissement du capital initial au bout de trois années passées sans commettre de nouvelle infraction. Au cours des années antérieures, la progression avait été soutenue : 471 441 conducteurs en 1996 avaient recouvré leur capital initial, 635 532 en 1997, mais seulement 593 129 en 1998, soit – 6,7 % par rapport à l'année précédente. Là aussi un palier semble s'établir. Les résultats de 1999 nous permettront de confirmer ou non cette hypothèse.

Enfin, en ce qui concerne l'invalidation du permis de conduire par défaut de points (capital ramené à zéro), l'évolution reste positive : 11 055 permis invalidés en 1998. En 1997 : 10 387, mais le rythme devient plus faible + 6,4 % par rapport à 1997 alors qu'il était de + 28 % en 1996 par rapport à 1995 et + 62 % en 1995 par rapport à 1994.

Au 31 décembre 1998, le nombre de conducteurs sanctionnés depuis le 1er juillet 1992 est de 5 091 047 dont 1 043 442 pour l'année 1998, à qui 14 405 228 points ont été retirés dont 2 821 563 pour l'année 1998.
11 055 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points au cours de cette même année. Ils étaient 5 213 en 1995, 8 443 en 1996 et 10 387 en 1997. Enfin 593 129 conducteurs ont recouvré leur capital initial de 12 points à l'issue de trois ans sans autre infraction ; portant à 1 749 510 le nombre de conducteurs ayant retrouvé leur capital initial depuis 1995.

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



Qui sont les infractionnistes ?

Comme les années antérieures, ce sont les hommes 843 960 dossiers établis (soit 80,9 % de l'ensemble) qui sont au premier rang, les femmes ne font l'objet que de 199 482 dossiers (soit 19,1 % de l'ensemble). Cependant si on compare à l'année précédente, on note une légère baisse pour les hommes – 0,5 % alors que les femmes progressent de 0,5 %. Ces pourcentages semblent peu significatifs.

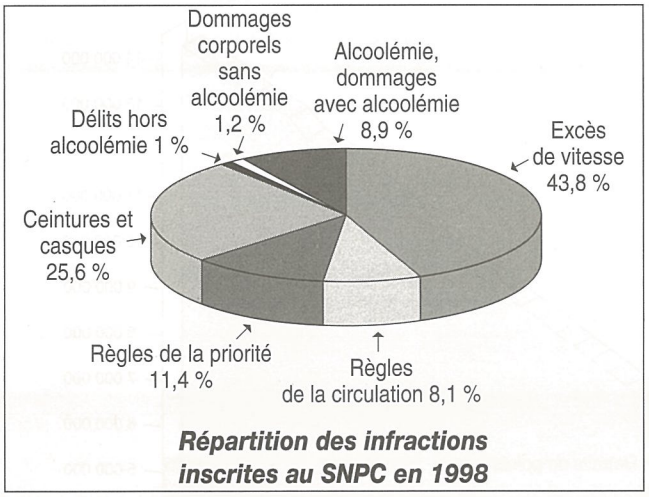
C'est dans les tranches d'âge 26-35 ans et 36-50 ans où les hommes (61,6 % d'entre eux) comme les femmes (61,4 % d'entre elles) enfreignent le plus les règles du Code de la route. Les moins de 25 ans font l'objet de moins d'infractions (21,7 %) que leurs aînés.

Pour quelles catégories d'infractions ? ...

Les excès de vitesse restent la première source de retraits de points : 43,8 % (466 802 infractions), 44 % en 1997 (470 860) ; suivis du non-port de la ceinture et/ou du casque 25,6 % (24 % en 1997). L'alcool vient au 4e rang avec 8,9 % des infractions commises.

Et quels retraits de points ?...

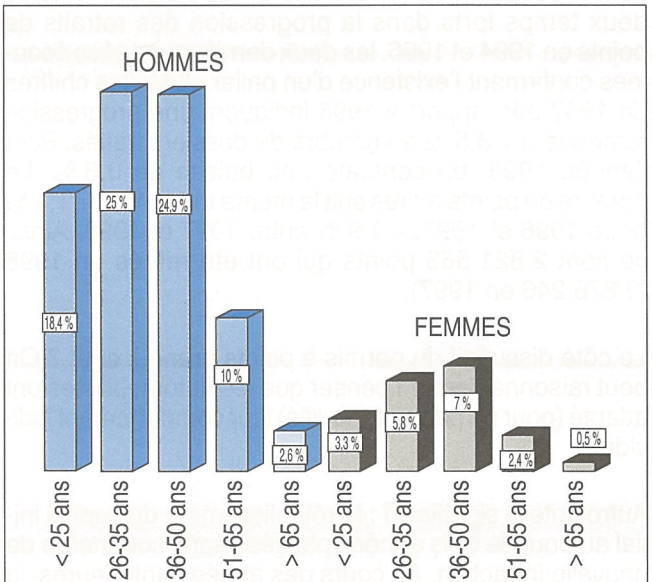
Comme les années antérieures ce sont les infractions à 1 point qui sont au premier rang, occasionnant la constitution de 313 401 dossiers, en augmentation de 2,5 % par rapport à 1997. Suivent les infractions entraînant la perte de 3 points : 236 876 en nombre et représentant 22,7 % de l'ensemble ; soit un accroissement de 3,4 % les plaçant ainsi au second rang par rapport à l'an dernier devant les infractions à 4 points qui occupent la 3e place avec la constitution de 208 847 dossiers (en baisse de 9,9 %). Elles ne représentent plus que 20 % de l'ensemble.



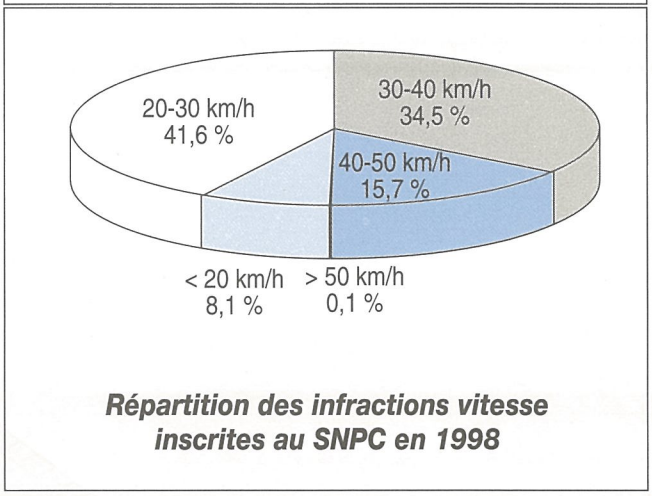
Répartition des infractions inscrites au SNPC en 1998

Combien de permis invalidés ?

En 1998 : 11 055 permis de conduire ont été invalidés (capital de points ramené à zéro). La progression n'est plus que de 6,4 % par rapport à 1997. Elle était de 23 % en 1997, de 62 % en 1996 et 58,2 % en 1995.



Répartition des retraits de points par sexe et âge en 1998



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 1998

LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS / LES STAGES / LES CENTRES

L'application de la règle des trois ans

En 1998, ce sont 593 129 conducteurs qui ont bénéficié de cette mesure.

Les stages en 1997

Une relative stabilité.

L'analyse du nombre de stages et stagiaires dans le tableau récapitulatif des années 1993 à 1998 ci-après conforte les commentaires des années antérieures. Les stages proposés par les procureurs de la République dans le cadre de l'alternative aux poursuites continuent à décroître régulièrement. On passe de 440 stages réalisés en 1997 à 395 en 1998 soit une baisse de 10 %. Le nombre de stages mixtes est en légère hausse

(1 859 en 1997 à 1 873 en 1998), par contre le nombre de stagiaires bénéficiant de la mesure de l'alternative aux poursuites, continue à décroître, il passe de 25 371 en 1997 à 24 813 en 1998, soit une diminution de 2,2 %. En ce qui concerne les stages en récupération de points, la progression constante depuis l'origine cesse en 1998. Certes, on passe bien de 476 stages en 1997 à 510 stages en 1998, par contre le nombre de stagiaires sensibilisés ne progresse que très faiblement : 15 636 en 1997 à 15 755, soit un accroissement de 0,7 %. Après les progressions importantes des années précédentes, cet arrêt peut surprendre. Il est probable dans ce domaine, comme dans celui du nombre des retraits de points, qu'un palier soit atteint. De plus, on peut également penser que les contentieux qui se sont développés ces deux dernières années sur la base de l'absence de l'information préalable du conducteur (articles L. 11.1 et L11.3 du Code de la route) ont eu leur impact sur la démarche volontaire des conducteurs pour s'inscrire aux stages de « récupération de points ».
Seuls les stages prévus pour les conducteurs novices, auteurs d'infractions graves, permettront d'inverser la tendance actuelle.

Les centres agréés

Leur nombre est de 472 au 31 décembre 1998, leur activité reste faible comme les années précédentes, bon nombre d'entre eux ne fonctionnant pas ou qu'épisodiquement.

THÈMES \ ANNÉES	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Dossiers traités	402 917	803 712	803 857	1 011 674	1 046 764	1 043 442
Points retirés	1 170 855	2 433 160	2 266 143	2 837 280	2 876 246	2 821 563
Permis invalidés	582	3 295	5 213	8 443	10 387	11 055
Rétablissement du quantum initial			49 408	471 441	635 532	593 129
Stages « alternatifs »	2 144	1 479	790	746	440	395
Stages mixtes (alternatifs et permis à points)	En 1993, cumulés avec les stages alternatifs	1 376	1 688	1 837	1 859	1 873
Stages « récupération de points »	2	57	151	365	476	510
Stagiaires « alternatifs »	30 199	38 663	28 397	27 523	25 371	24 813
Stagiaires « permis à points »	322	3 383	7 578	12 678	15 636	15 755
Contrôles effectués			21	10	11	11

ALCOOL ET ACCIDENTS

A partir d'un recueil par sondage de procès-verbaux d'accidents corporels, l'INRETS a analysé les informations sur les résultats relatifs à l'alcool :
– connaissance de l'alcoolémie (dépistage et vérification),
– présence d'une alcoolémie illégale lors de l'accident,
– vérification, le cas échéant, de cette alcoolémie par prise de sang ou éthylomètre.

En 1996, 86 % des résultats d'alcoolémie sont connus dans les accidents corporels, soit par dépistage simple dans le cas d'un dépistage négatif, soit par un complément avec prise de sang ou éthylomètre. Dans le cas d'accidents mortels, 79 % des résultats sont connus.

1 - Si l'on fait l'hypothèse que la population pour laquelle les résultats sont inconnus se répartit comme celle pour laquelle les résultats sont connus, il apparaît alors que 8 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 24 % de ceux impliqués dans un accident mortel ont des alcoolémies illégales. Si l'on restreint l'analyse aux conducteurs présumés responsables d'accidents mortels ou aux conducteurs impliqués dans un accident mortel à véhicule seul, on obtient respectivement 33 % ou 51 % d'alcoolémies illégales.

Taux de résultats connus et alcoolémies illégales selon le type d'accident (1996 - chiffres provisoires)

	EFFECTIFS BRUTS DANS L'ÉCHANTILLON	TAUX DE RÉSULTATS CONNUS RAPPORTÉS A L'ÉCHANTILLON	ALCOOLÉMIES ILLÉGALES (1)
Conducteurs impliqués dans les accidents corporels	3 988	86 %	8 %
Conducteurs impliqués dans les accidents non mortels	3 405	86 %	7 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	583	79 %	24 %
Conducteurs présumés responsables impliqués dans les accidents mortels	304	77 %	33 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels à un véhicule seul sans piéton	88	72 %	51 %

(1) Pourcentages calculés sur les seuls cas connus.

Source : fichier des procès-verbaux INRETS/DERA

2 - En outre, l'analyse des accidents mortels, et non plus des conducteurs impliqués, montre qu'une alcoolémie illégale est mentionnée dans 40 % de l'ensemble de ces accidents. Cette proportion s'élève à 51 % lorsqu'il s'agit d'accidents mortels à un véhicule seul sans piéton.

LE MODÈLE DE DÉSAISONNALISATION « GIBOULÉE »

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière utilise un modèle statistique développé par le SETRA, l'OEST, l'INRETS et l'Université Tolbiac-Paris I et exploité au SETRA (1) pour analyser l'évolution de l'insécurité routière à partir des séries chronologiques journalières d'un certain nombre d'indicateurs de sécurité routière. Ce modèle permet, pour ces indicateurs, de séparer la **tendance** des **effets saisonniers** d'une part et de l'**aléa** d'autre part. Il permet d'affiner l'analyse de l'évolution de l'insécurité routière.

Les corrections

Pour comparer les niveaux de sécurité d'un mois à l'autre, il faut, en effet, les rendre comparables en effectuant des corrections statistiques sur les séries : les valeurs mensuelles des indicateurs de sécurité sont ainsi **corrigées des variations saisonnières** (CVS). La correction s'effectue en deux étapes :

- Correction journalière : l'opération consiste à prendre en compte d'une part les effets nationaux et régionaux des **conditions météorologiques,** et d'autre part les effets induits par la structure du **calendrier** :

  1. l' « hebdomadairité » permet de distinguer les différents jours de la semaine. Par voie de conséquence, les mois comportant quatre dimanches sont rendus comparables aux mois comportant cinq dimanches ;

  2. les « jours exceptionnels » (vacances scolaires, jours de départ et de retour de vacances, jours de fêtes, ponts...) sont identifiés comme tels et leur effet est corrigé.
  Les données journalières sont ensuite agrégées au niveau du mois.

- Correction de l'effet du mois ou **saisonnalité** : c'est la correction classique qui permet de distinguer les caractéristiques spécifiques de chaque mois et qui est mise en œuvre avec la méthode de désaisonnalisation CENSUS X 11.

La tendance

A partir des données CVS, et par utilisation dans le cadre de CENSUS X11 de moyennes mobiles **centrées,** on peut déterminer par lissage statistique une tendance qui traduit l'évolution durable de l'insécurité.

Cette tendance mettant du temps à se stabiliser, le résultat des calculs pour les six derniers mois présente un caractère provisoire.

Dans le cadre d'une analyse de la conjoncture, nous porterons plus particulièrement notre attention sur la tendance récente.

Tendance récente

Indicateurs réputés sensibles aux mesures de sécurité routière donc au comportement humain

L'analyse est faite sur des indicateurs sélectionnés comme ayant des réactions favorables immédiates aux événements de sécurité routière, telle la liste suivante sélectionnée pour l'analyse et que l'on retrouve sur les graphiques :

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

(1) Voir :

- *Note d'information n° 104 SETRA/CSTR - Utilisation de séries désaisonnalisées pour l'analyse de l'insécurité routière. Patrik LE BRETON - Françoise VERVIALLE, Marcel TRUFFIER (juillet 1996).*
- *Un modèle de désaisonnalisation des indicateurs journaliers d'insécurité routière. Ruth BERGEL - Bernard GIRARD - Sylvain LASSARRE - Patrick LE BRETON (rapport OEST - septembre 1995).*
- *Analyse de l'effet immédiat d'événements de sécurité routière. Patrick LE BRETON - Françoise VERVIALLE (rapport d'études SETRA - mars 1997).*

On peut dire que les indicateurs ci-dessous, qui sont sensibles à ces mesures, sont ainsi fortement concernés par le **comportement humain.**

Nota : le permis cyclomoteurs de novembre 1997 a été mis sur les graphiques mais n'a pas fait partie de l'étude qui a déterminé les variables.

Résultats

Nombre d'accidents corporels (ensemble du réseau) : hausse en fin d'année 98.

Nombre de tués (ensemble du réseau) : hausse depuis mi-97.

Nombre de tués de nuit (ensemble du réseau) : stabilité.

Nombre de conducteurs de VL impliqués (ensemble du réseau) : remontée depuis mi-98.

Nombre d'accidents corporels avec cyclomoteurs (ensemble du réseau) : stabilité.

Nombre d'accidents mortels avec cyclomoteurs (ensemble du réseau) : baisse en fin d'année 98.

Nombre d'accidents corporels avec piétons (ensemble du réseau) : stabilité.

Nombre d'accidents mortels avec piétons (ensemble du réseau) : légère baisse.

Nombre d'accidents corporels avec poids lourds (ensemble du réseau) : légère baisse.

Nombre d'accidents mortels avec poids lourds (ensemble du réseau) : hausse depuis fin 97.

Nombre d'accidents corporels avec vélo (ensemble du réseau) : légère hausse en fin d'année, mais après une baisse sensible.

Nombre d'accidents mortels avec vélo (ensemble du réseau) : forte hausse en fin d'année.

Nombre d'accidents corporels avec motos (ensemble du réseau) : croissance continue depuis mi-96.

Nombre d'accidents mortels avec motos (ensemble du réseau) : croissance continue depuis fin 97 avec stabilité en fin d'année 98.

Compte tenu de la question posée sur l'effet de la réforme de l'accès à la conduite des motocyclettes, une analyse spécifique est faite sur les accidents de motocyclistes avec calcul précis des évolutions depuis cette date.

Indicateurs liés aux motocyclistes

Nombre d'accidents corporels avec motos (ensemble du réseau) : croissance continue depuis mi-96, donc concomitant à la mesure.

Nombre d'accidents mortels avec motos (ensemble du réseau) : croissance continue depuis fin 97 avec stabilité en fin d'année 98. Donc la dégradation se calmerait très légèrement.

Nombre d'accidents corporels avec motos (rase campagne) : forte hausse depuis mi-96 avec stabilité en fin de période.

Nombre d'accidents mortels avec motos (rase campagne) : forte hausse depuis mi-96 avec stabilité en fin de période.

Nombre d'accidents corporels avec motos (agglomérations de moins de 5 000 habitants) : baisse depuis la fin 97.

Nombre d'accidents mortels avec motos (agglomérations de moins de 5 000 habitants) : hausse depuis fin 97, donc concomitant à la mesure.

Nombre d'accidents corporels avec motos (agglomérations de plus de 5 000 habitants) : forte hausse depuis mi-96, donc concomitant à la mesure.

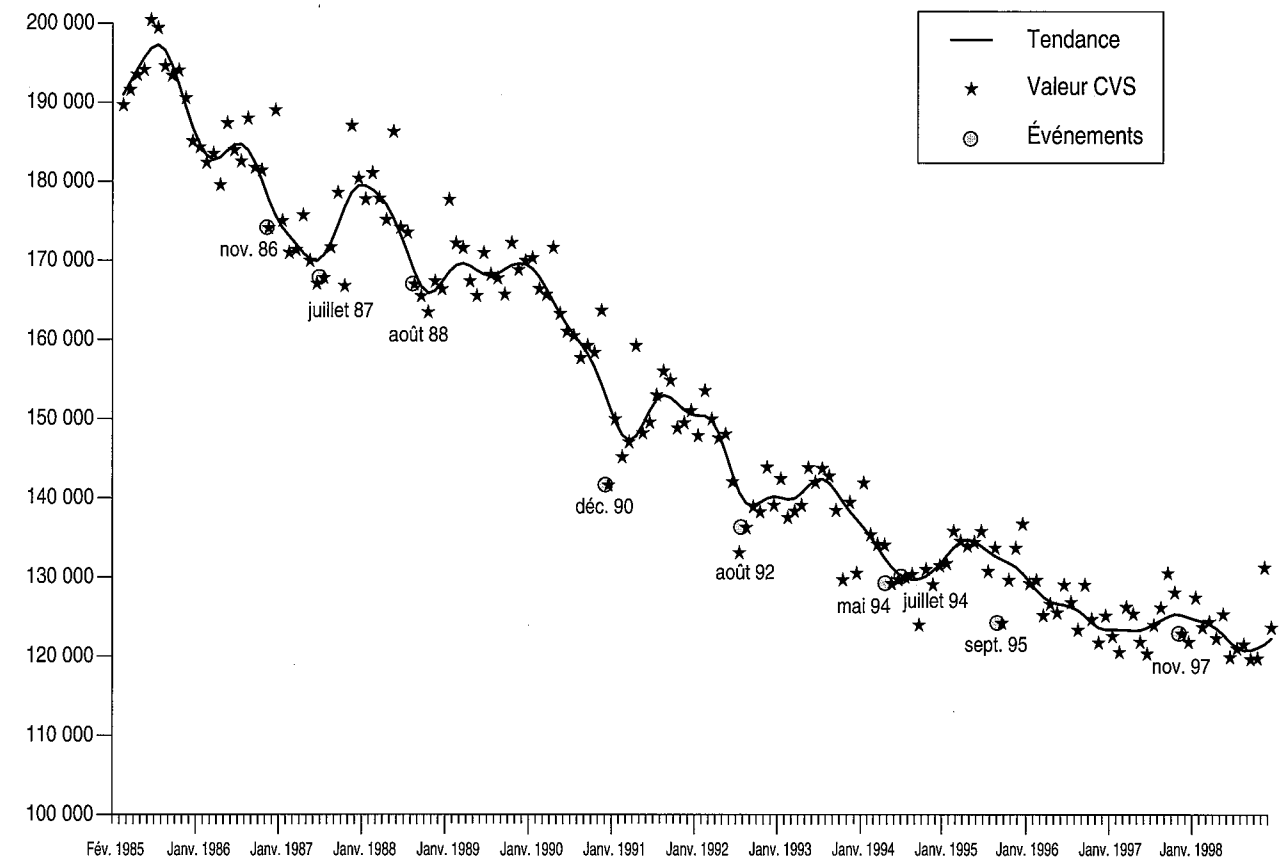
Nombre d'accidents mortels avec motos (agglomérations de plus de 5 000 habitants) : stabilité depuis la fin 97.

Conclusion

Il est indéniable que la mesure prise en juillet 96 a contribué à augmenter sensiblement la circulation des motocyclettes et, par voie de conséquence, le nombre d'accidents. On sait par ailleurs que ces véhicules ont une dangerosité plus élevée que les autres. Le phénomène d'aggravation constaté semble se stabiliser en fin de période.

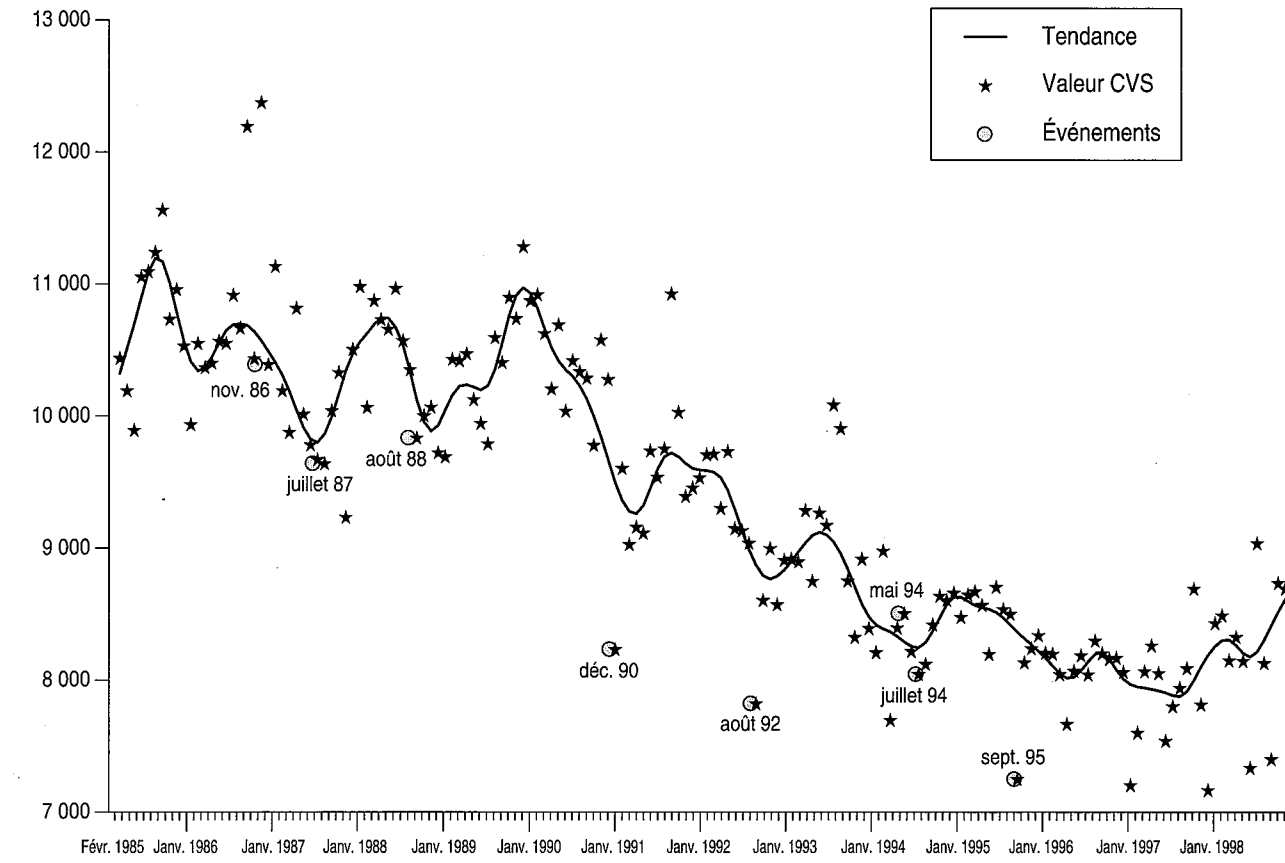
La croissance a été plus particulièrement forte en rase campagne, zone où la vitesse et la gravité sont naturellement plus élevées.

Sur l'ensemble de la période, l'augmentation des tués en motocyclettes est de 232.



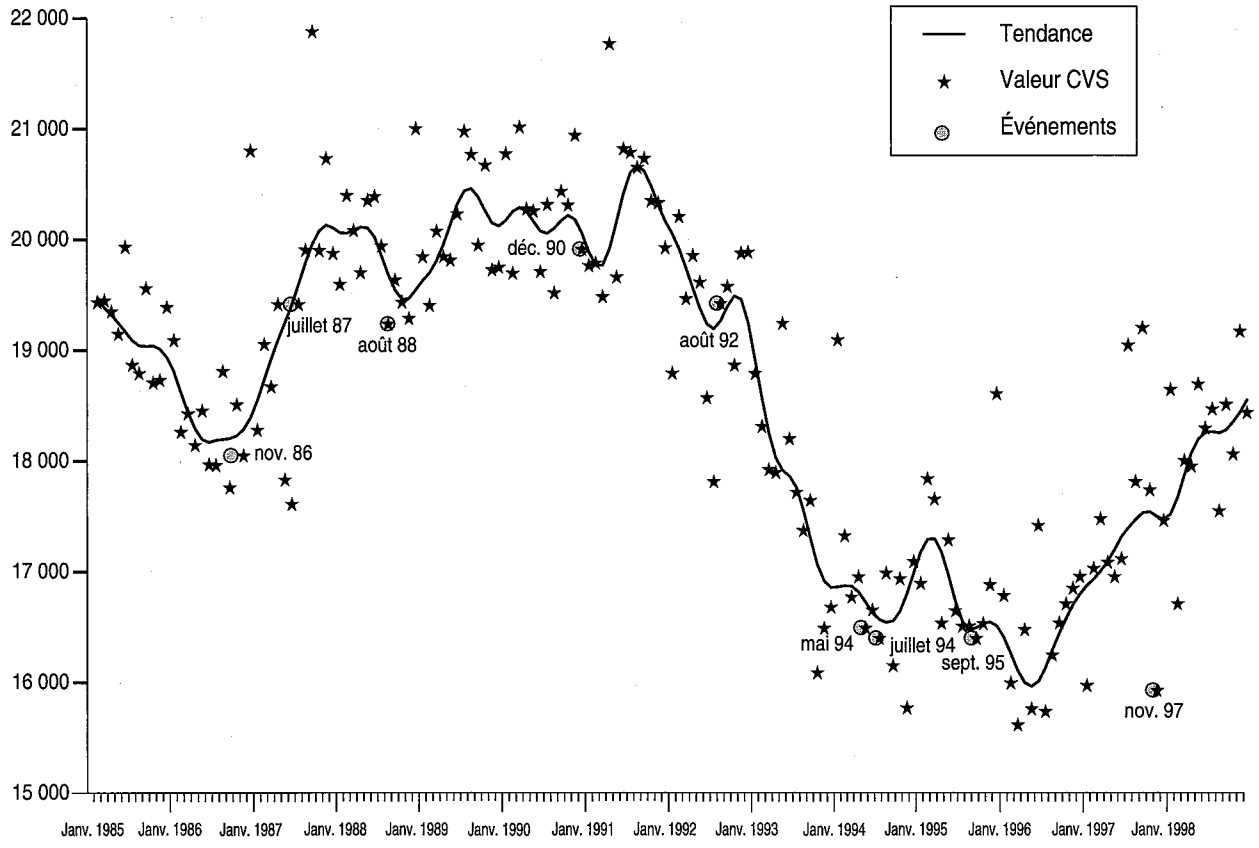
Source : SETRA

Nombre d'accidents corporels : février 1985 - décembre 1998



Source : SETRA

Nombre de tués : février 1985 - décembre 1998



Source : SETRA

Nombre d'accidents corporels avec moto : février 1985 - décembre 1998

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1998

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

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

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

1. Les coûts marchands directs

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

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

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

2. Les coûts marchands indirects

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

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

3. Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

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

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

COÛTS GLOBAUX SELON LEUR NATURE EN 1990

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

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

L'instruction du 28 juillet 1995 de la Direction des routes (ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports), modifiant provisoirement l'instruction de mars 1986 relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne, a actualisé les coûts des victimes et des dégâts matériels pour 1994 et a choisi comme taux d'actualisation annuel le taux d'accroissement de la consommation finale des ménages par tête de l'INSEE ; par conséquent le coût des victimes pour 1996 s'établit comme suit avec un taux d'accroissement de la consommation de 1,8 % pour 1995 et 1996, 1,2 % pour 1997 et 0,3 % pour 1998 :

	Tué	Blessé grave	Blessé léger	Dégâts matériels
1994	3 700 000 F	381 000 F	81 000 F	20 600 F
1996	3 834 400 F	394 840 F	83 940 F	21 350 F
1997	3 880 400 F	399 600 F	84 950 F	21 600 F
1998	3 892 000 F	400 800 F	85 200 F	21 700 F

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1998

1. Estimation du coût des accidents corporels en 1998

Nombre de tués à 30 jours : 8 918 ; coût des tués : 34,7 milliards de francs.
Nombre de blessés graves : 33 496 , coût des blessés graves : 13,4 milliards de francs.
Nombre de blessés légers : 134 558 ; coût des blessés légers : 11,5 milliards de francs.

Soit un coût de **59,6 milliards de francs 1998.**

2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels (coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance) : **60 milliards de francs 1998.**

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ESTIMÉ A 119,6 MILLIARDS DE FRANCS EN 1998

En recoupant certaines sources, il est possible de répartir le coût global de l'insécurité routière supporté par les différents agents économiques :

– les assurances paieraient en indemnités ou provisions 68 milliards de francs (50 pour les sinistres matériels et 18 pour les sinistres corporels) en ayant toutefois un recours de 5 milliards de francs auprès de la Sécurité sociale ;

– les usagers paieraient 10 milliards de francs en charges de sinistres matériels non déclarés ;

– la Sécurité sociale paierait 5 autres milliards de francs en frais de soins ;

– la perte de production correspondant alors à 35,6 milliards de francs.

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

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

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

1. Le réseau routier

Au 1er janvier 1998, la longueur totale du réseau routier était estimé à 973 500 km :

RÉSEAU	LONGUEUR
Autoroutes concédées (1)	6 700 km
Autoroutes non concédées (1)	2 100 km
Routes nationales (1)	26 900 km
Routes départementales (2)	358 400 km
Routes communales (y compris réseau urbain) (2)	579 400 km
Total	**973 500 km**

Sources : (1) SETRA
(2) Ministère de l'Intérieur

2. La circulation

En 1997, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 514 milliards de kilomètres :

CATÉGORIE DE VÉHICULE	PARCOURS (en milliards de km)
Voitures de tourisme immatriculées en France	371 (72,2 %) dt essence : 208 (40,5 %) gazole : 163 (31,7 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	80 (15,6 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	24 (4,7 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	21 (4,1 %)
Bus et cars immatriculés en France	2 (0,4 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	4 (0,8 %)
Véhicules agricoles + ordures + domaines	3 (0,6 %)
Solde divers (motocyclettes...)	9 (1,8 %)
Total	**514 (100 %)**

Source : 35e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 1998

CATÉGORIE DE ROUTE	PARCOURS (en milliards de km)
Autoroutes concédées	57 (11,1 %)
Autoroutes non concédées	35 (6,8 %)
Routes nationales	86 (16,7 %)
Routes départementales	203 (39,5 %)
Réseau local urbain	133 (25,9 %)
Total	**514 (100 %)**

Source : 35e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 1998

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	**1990**	147
1981	103	**1991**	151
1982	106	**1992**	154
1983	107	**1993**	160
1984	108	**1994**	166
1985	111	**1995**	171
1986	119	**1996**	174
1987	126	**1997**	180
1988	133	**1998**	188
1989	141		

En dix-huit ans, la circulation sur le seul réseau national a augmenté de 88 %.

3. La mobilité

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 1997 *(source INRETS)*, le kilométrage moyen annuel était de 13 820 km (14 960 km pour les hommes et 12 700 km pour les femmes, 15 600 km pour les 25-34 ans et 9 860 km pour les plus de 65 ans).

Rappelons qu'en 1996 :

– les trajets automobiles s'effectuaient pour un tiers dans les zones urbaines, à 20 % sur autoroutes, et pour un peu moins de la moitié sur routes ;

– les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (36 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 30 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (16 % pour les femmes et 22 % pour les hommes) ;
– 44 % des véhicules étaient conduits par plusieurs conducteurs.

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 1997 :

PROFESSIONS ET CATÉGORIES SOCIALES (PCS)	KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN
Agriculteurs, exploitants	13 110
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	14 450
Cadres supérieurs et professions intellectuelles supérieures	17 040
Professions intermédiaires	15 950
Employés	14 000
Ouvriers	15 150
Inactifs	11 230

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.

• 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,
– l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.
• Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976
Obligation, à compter du 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 (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989
• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 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.

1993

• 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.

• Septembre : autorisation du 3e feu stop sur les automobiles.

• 17 décembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon quatre axes :

– le développement de la prévention,

– l'amélioration de la formation,

– l'efficacité du système dissuasif,

– la sécurité des véhicules et de l'infrastructure.

1994

• 5 mai : décret prévoyant le retrait de 1 point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.

• 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 4e classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.

• 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurances de responsabilité civile à des actions de prévention.

1995

• 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de 3 points.

• 1er septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la 4e classe donnant lieu à retrait de points. Deux objectifs sont recherchés : simplification des procédures et diminution des délais entre commission de l'infraction et retrait effectif de points.

• 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang. Par cette mesure, la France rejoint la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Finlande. Deux campagnes de communication ont accompagné cette mesure pour la renforcer.

1996

• Loi du 26 février 1996 : prévoit de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.

• Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :

– accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;

– autorisation de conduire une 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans.

• Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

• 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).

• 20 juin : présentation du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs, au ministre.

• 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite des deux-roues).

• 26 novembre : Comité intermistériel de sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon trois axes :

– prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements ;

– développer les partenariats autour des objectifs pris par le gouvernement ;

– garantir la liberté de circuler en sécurité.

1998

• 24 mars : décret instaurant une contravention de la 5e classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.

8
BIBLIOGRAPHIE

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

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

ESTIMATION DU MODÈLE TAG :

MÉTHODOLOGIE ET RÉSULTATS

Avec TAG, nous disposons maintenant d'un modèle explicatif du risque, où l'on peut juger de l'influence sur les quatre dimensions du risque d'un ensemble d'une cinquantaine de variables explicatives. Il s'agit en fait d'un modèle récursif dans le sens où les équations relatives aux indicateurs spécifiques de risque : le nombre d'accidents et de victimes et les taux de gravité vont dépendre du kilométrage parcouru et de la vitesse moyenne sur le réseau interurbain. On peut alors distinguer les effets des variables explicatives mesurés par des élasticités sur les indicateurs relatifs au risque routier en effet direct et en effet indirect par l'intermédiaire du kilométrage et de la vitesse.

A l'examen des résultats relatifs au kilométrage total, le parc des voitures particulières et commerciales et les déplacements liés au travail représentent les facteurs dominants ayant une influence positive sur l'activité des transports routiers. A l'opposé, si les responsables de la politique nationale et européenne des transports souhaitent limiter la circulation routière selon des objectifs environnementaux ou d'économie d'énergie, un encouragement à l'achat de petites automobiles ou une majoration du prix du carburant aurait une efficacité certaine.

L'évaluation de l'impact de divers facteurs sur le risque comportemental et technologique, représenté par la vitesse moyenne, a permis de constater que certaines mesures relatives aux limitations de vitesse se sont révélées efficaces. En outre, d'autres mesures répressives notamment dans le cas de la conduite en état d'ébriété ou l'instauration du système de bonus-malus ont encouragé les conducteurs à respecter les limitations de vitesse.

Le kilométrage parcouru, la vitesse moyenne et la part des petites automobiles sont apparus comme les facteurs majeurs du risque routier. Une hausse des deux premiers aggravent le risque, une hausse du dernier réduit le risque. On a mis en évidence un effet d'adaptation de la vitesse sous l'influence du port de la ceinture de sécurité. Un deuxième groupe de facteurs composé de variables relatives à la composition du parc (poids lourds et deux-roues motorisés), au prix du carburant, à la température, à la consommation taxée de vin ont une forte influence moyenne sur le risque. Les effets des autres facteurs sont moindres mais non négligeables. Les impacts des mesures de sécurité routière sont contrastées, certaines se sont montrées efficaces comme le port du casque pour les motocyclistes ou le contrôle aléatoire de l'alcoolémie, d'autres décevantes comme les premières lois fixant les seuils d'alcoolémie ou le programme objectif – 10 %. Comme le modèle s'arrête en 1993, il n'est pas possible d'évaluer les mesures récentes comme le contrôle technique ou l'instauration du permis à points. Des effets de substitution entre gravité mortelle, grave et légère ont pu être identifiés par exemple pour la vitesse. Parfois des effets paradoxaux sont apparus comme l'augmentation du risque avec la part de circulation sur autoroute et la réduction du risque avec le parc des motos. Ils nous encouragent à améliorer la qualité de certaines séries des variables explicatives, et illustrent toute la difficulté de rendre compte de la complexité du processus accidentel dans le système des transports routiers.

Rapport DERA n° 9808, juin 1998

Auteurs : Laurence Jaeger, Sylvain Lassarre
Convention DRAST/INRETS, juin 1998

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
La Grande Arche
92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX 04
Tél. : 01 40 81 80 28

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière a publié en 1998 :
– Bilan annuel 1997, statistiques et commentaires,
– Bilan des 1er et 2e quadrimestres 1998, statistiques et commentaires,
– La sécurité routière à travers les chiffres (dépliant).

9
SYNTHÈSE DES RÉSULTATS
BILAN DU 3e QUADRIMESTRE 1998

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1994	1995	1996	1997	1997	1998
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3e quadrimestre	3e quadrimestre
Autoroutes de liaison (130 km/h) (1)						
– Vitesse moyenne (km/h)	122	120	*119*	121	**123**	**123**
– % de dépassement de vitesse limite	37	35	*30*	35	38	**47**
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	20	19	*15*	20	22	**29**
Autoroutes de dégagement (110 km/h) (2)						
– Vitesse moyenne (km/h)	107	106	106	*104*	*104*	**108**
– % de dépassement de vitesse limite	49	43	44	*42*	*42*	**51**
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	29	*23*	24	*23*	24	**32**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	109	110	**111**	**111**	*108*	**111**
– % de dépassement de vitesse limite	*48*	52	**57**	54	52	54
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*27*	30	**34**	30	29	33
Routes nationales (90 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	*89*	90	90	90	*89*	**91**
– % de dépassement de vitesse limite	*49*	52	56	50	*49*	**57**
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	27	29	31	*26*	27	**33**
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	91	**93**	**93**	92	*90*	91
– % de dépassement de vitesse limite	58	58	**62**	55	*50*	59
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	35	34	**37**	31	*29*	35
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) (50 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	*61*	62	**64**	62	*61*	62
– % de dépassement de vitesse limite	81	82	**85**	82	*80*	84
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	51	52	**58**	53	*50*	54
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h						
– Vitesse moyenne (km/h)	**53**	52	52	51	50	*49*
– % de dépassement de vitesse limite	**58**	55	55	51	*48*	49
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	**27**	24	25	23	*19*	22
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	62	*60*	**63**	62	61	**63**
– % de dépassement de vitesse limite	81	*79*	**85**	84	80	**85**
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	51	*46*	56	55	49	**57**

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

Au cours du dernier quadrimestre 1998, comparé au dernier quadrimestre 1997, les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont en hausse de 1 à 4 points sur la plupart des réseaux, excepté sur autoroutes de liaison où elles restent stables (à un niveau élevé toutefois : 123 km/h), et lors des traversées d'agglomérations par artères où l'on relève une légère baisse d'un point (49 km/h contre 50 km/h). C'est sur les autoroutes de dégagement que la progression de la vitesse est la plus conséquente avec + 4 points (108 km/h contre 104 km/h). Les taux de dépassement de la vitesse limite sont eux en progression sur tous les réseaux sans exception

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

VITESSES PRATIQUÉES DE NUIT PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1994	1995	1996	1997	1997	1998
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3e quadrimestre	3e quadrimestre
Autoroutes de liaison (130 km/h) (1)						
– Vitesse moyenne (km/h)	118	*116*	**120**	*116*	*116*	**120**
– % de dépassement de vitesse limite	29	*23*	32	**39**	35	32
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	14	*10*	19	**28**	15	20
Autoroutes de dégagement (110 km/h) (2)						
– Vitesse moyenne (km/h)	113	*111*	**116**	*111*	ND	113
– % de dépassement de vitesse limite	55	53	**60**	55	ND	*50*
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	34	*32*	**39**	35	ND	33
Routes nationales (90 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	95	*93*	**97**	96	*93*	96
– % de dépassement de vitesse limite	63	62	**66**	63	*51*	63
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*34*	36	**43**	39	*34*	35
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) (50 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	**71**	*67*	70	68	*67*	*67*
– % de dépassement de vitesse limite	**94**	*86*	89	89	87	87
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	**72**	66	67	68	64	*63*
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	59	*57*	61	61	60	**62**
– % de dépassement de vitesse limite	72	*67*	**80**	79	76	**80**
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	42	*36*	48	**49**	47	46
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération**(50 km/h)						
– Vitesse moyenne (km/h)	*67*	69	*67*	**71**	**71**	68
– % de dépassement de vitesse limite	89	94	*87*	93	**95**	92
– % de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	*67*	72	69	**74**	**74**	72

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

Les vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme sont en progression sur les autoroutes de liaison et les routes nationales. En agglomérations, on relève une hausse légère (+ 2 points) lors des traversées par artères et une baisse de 3 points lors des traversées par voie d'entrée. Les taux de dépassement connaissent une évolution défavorable, principalement sur routes nationales et lors des traversées par artères en agglomération.

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

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

I. Hors agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1994	1995	1996	1997	1997	1998
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3e quadrimestre	3e quadrimestre
Autoroutes de liaison	*95*	**96**	**96**	**96**	**96**	**96**
Autoroutes de dégagement	*88*	91	90	**92**	*88*	90
Routes nationales	*90*	92	93	**94**	**94**	93
Routes départementales à grande circulation	*93*	*93*	*93*	*93*	*93*	**94**

II. En agglomération

TAUX DE PORT (en %)	1994	1995	1996	1997	1997	1998
	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois	3e quadrimestre	3e quadrimestre
Routes nationales en traversées d'agglomérations	*89*	**90**	**90**	*89*	**90**	**90**
Metz	86	85	**88**	*81*	85	86
Lille	*82*	85	**86**	**86**	84	*82*
Nantes	*80*	84	83	**91**	84	87
Lyon	*56*	60	60	61	*56*	**62**
Toulouse	*65*	69	70	73	66	**76**
Avignon	49	50	**56**	*46*	50	49
Ensemble province	*70*	72	**74**	71	71	**74**
Paris	67	**71**	66	*62*	69	67

Au cours du troisième quadrimestre 1998, par rapport au même quadrimestre de l'année 1997, les taux de port de la ceinture n'ont que peu évolué en rase campagne, où l'on relève toutefois une progression de deux points sur autoroutes de dégagement (90 % contre 88 %). En agglomération, on retrouve les mêmes disparités régionales que celles constatées lors des précédentes enquêtes, avec cependant une progression importante à Toulouse (de 66 % à 76 %, soit + 10 points). Les autres variations observées sont beaucoup moins sensibles, l'ensemble de la situation ayant évolué globalement de façon plus satisfaisante dans les agglomérations de province qu'en région parisienne.

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

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS DU 3E QUADRIMESTRE 1998 COMPARÉ AU 3E QUADRIMESTRE 1997

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	3e quadrimestre 1998	395	1 584	5 349	6 933	5,39
	3e quadrimestre 1997	417	1 779	5 491	7 270	5,42
	Différence	– 22	– 195	– 142	– 337	– 0,03
	Évolution	– 5,3 %	– 11,0 %	– 2,6 %	– 4,6 %	
Cyclistes	3e quadrimestre 1998	93	400	1 409	1 809	4,89
	3e quadrimestre 1997	85	522	1 889	2 411	3,41
	Différence	+ 8	– 122	– 480	– 602	+ 1,48
	Évolution	+ 9,4 %	– 23,4 %	– 25,4 %	– 25,0 %	
Cyclomotoristes	3e quadrimestre 1998	135	1 431	5 711	7 142	1,86
	3e quadrimestre 1997	173	1 601	5 968	7 569	2,23
	Différence	– 38	– 170	– 257	– 427	– 0,37
	Évolution	– 22,0 %	– 10,6 %	– 4,3 %	– 5,6 %	
Motocyclistes	3e quadrimestre 1998	262	1 224	4 541	5 765	4,35
	3e quadrimestre 1997	262	1 497	4 624	6 121	4,10
	Différence	0	– 273	– 83	– 356	+ 0,25
	Évolution	0,0 %	– 18,2 %	– 1,8 %	– 5,8 %	
Usagers de voitures de tourisme	3e quadrimestre 1998	2 004	6 520	29 008	35 528	5,34
	3e quadrimestre 1997	1 798	6 432	27 965	34 397	4,97
	Différence	+ 206	+ 88	+ 1 043	+ 1 131	+ 0,37
	Évolution	+ 11,5 %	+ 1,4 %	+ 3,7 %	+ 3,3 %	
Usagers de poids lourds	3e quadrimestre 1998	36	114	459	573	5,91
	3e quadrimestre 1997	39	132	480	612	5,99
	Différence	– 3	– 18	– 21	– 39	– 0,08
	Évolution	NS	– 13,6 %	– 4,4 %	– 6,4 %	
Autres usagers*	3e quadrimestre 1998	66	230	1 433	1 663	3,82
	3e quadrimestre 1997	113	293	1 423	1 716	6,18
	Différence	– 47	– 63	+ 10	– 53	– 2,36
	Évolution	NS	– 21,5 %	+ 0,7 %	– 3,1 %	
Ensemble	3e quadrimestre 1998	2 991	11 503	47 910	59 413	4,79
	3e quadrimestre 1997	2 887	12 256	47 840	60 096	4,58
	Différence	+ 104	– 753	+ 70	– 683	+ 0,21
	Évolution	+ 3,6 %	– 6,1 %	+ 0,1 %	– 1,1 %	

** Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...*
NS : non significatif.

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Poids lourd	3e quadrimestre 1998	415	818	2 344	3 162	11,60
	3e quadrimestre 1997	377	872	2 390	3 262	10,36
	Différence	+ 38	– 54	– 46	– 100	+ 1,24
	Évolution	+ 10,1 %	– 6,2 %	– 1,9 %	– 3,1 %	

Au cours du 3e quadrimestre 1998, comparé au 3e quadrimestre 1997, la répartition des victimes par catégories d'usagers laisse apparaître que :

– le nombre de tués diminue pour la plupart des catégories et même fortement pour les cyclomotoristes (– 22,0 %) mais augmente pour les cyclistes (+ 9,4 %) et les usagers de voitures de tourisme (+ 11,5 %) ;

– le nombre de blessés diminue pour la plupart des usagers, de – 3,1 % pour les usagers de véhicules utilitaires à – 25,0 % pour les cyclistes, mais augmente pour les usagers de voitures de tourisme (+ 3,3 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), en augmentation pour l'ensemble des usagers de 0,21 point, présente une très nette augmentation pour les cyclistes (+1,48 point) et une très nette diminution pour les usagers de véhicules utilitaires (– 2,36 points) ;

– dans les accidents avec au moins un poids lourd, si les nombres de blessés graves et de blessés légers diminuent (respectivement – 6,2 % et – 1,9 %), le nombre de tués augmente très nettement (+ 10,1 %) entraînant ainsi une nette augmentation de la gravité de ces accidents (+ 1,24 point).

ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE DU 3E QUADRIMESTRE 1998 COMPARÉ AU 3E QUADRIMESTRE 1997

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans	3e quadrimestre 1998	131	759	3 850	4 609	2,76
	3e quadrimestre 1997	116	811	3 891	4 702	2,41
	Différence	+ 15	– 52	– 41	– 93	+ 0,35
	Évolution	+12,9 %	– 6,4 %	– 1,1 %	– 2,0 %	
15-24 ans	3e quadrimestre 1998	722	3 342	14 683	18 025	3,85
	3e quadrimestre 1997	715	3 607	14 791	18 398	3,74
	Différence	+ 7	– 265	– 108	– 373	+ 0,11
	Évolution	+ 1,0 %	– 7,3 %	– 0,7 %	– 2,0 %	
25-44 ans	3e quadrimestre 1998	972	3 857	17 646	21 503	4,32
	3e quadrimestre 1997	956	4 110	17 432	21 542	4,25
	Différence	+ 16	– 253	+ 214	– 39	+ 0,07
	Évolution	+ 1,7 %	– 6,2 %	+ 1,2 %	– 0,2 %	
45-64 ans	3e quadrimestre 1998	593	2 037	7 839	9 876	5,66
	3e quadrimestre 1997	525	2 166	7 897	10 063	4,96
	Différence	+ 68	– 129	– 58	– 187	+ 0,70
	Évolution	+13,0 %	– 6,0 %	– 0,7 %	– 1,9 %	
65 ans et plus	3e quadrimestre 1998	569	1 461	3 678	5 139	9,97
	3e quadrimestre 1997	570	1 517	3 661	5 178	9,92
	Différence	– 1	– 56	+ 17	– 39	+ 0,05
	Évolution	– 0,2 %	– 3,7 %	+ 0,5 %	– 0,8 %	
Âge indéterminé	3e quadrimestre 1998	4	47	214	261	1,51
	3e quadrimestre 1997	5	45	168	213	2,29
	Différence	– 1	+ 2	+ 46	+ 48	– 0,78
	Évolution	NS	NS	+ 27,4 %	+ 22,5 %	
Ensemble	3e quadrimestre 1998	2 991	11 503	47 910	59 413	4,79
	3e quadrimestre 1997	2 887	12 256	47 840	60 096	4,58
	Différence	+ 104	– 753	+ 70	– 683	+ 0,21
	Évolution	+ 3,6 %	– 6,1 %	+ 0,1 %	– 1,1 %	

Au cours du 3e quadrimestre 1998, comparé au 3e quadrimestre 1997, la répartition des victimes par classes d'âge montre que :

– le nombre de tués augmente pour la plupart des classes d'âge et même fortement pour les classes des moins de 15 ans (+ 12,9 %) et des 45-64 ans (+ 13,0 %) mais diminue très légèrement pour la classe des 65 ans et plus (– 0,2 %) ;

– le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âge, de – 0,2 % pour la classe des 25-44 ans à – 2,0 % pour la classe des moins de 25 ans ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), augmente pour toutes les classes d'âge, de + 0,05 point pour la classe des 65 ans et plus à + 0,70 point pour celle des 45-64 ans.

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX DU 3E QUADRIMESTRE 1998 COMPARÉ AU 3E QUADRIMESTRE 1997

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	3e quadrimestre 1998	2 202	148	483	2 772	3 255	6,72
	3e quadrimestre 1997	1 889	167	463	2 381	2 844	8,84
	Différence	+ 313	− 19	+ 20	+ 391	+ 411	− 2,12
	Évolution	+ 16,6 %	− 11,4 %	+ 4,3 %	+ 16,4 %	+ 14,5 %	
Dont autoroutes de liaison	*3e quadrimestre 1998*	*795*	*99*	*366*	*910*	*1 276*	*12,45*
	3e quadrimestre 1997	*747*	*123*	*375*	*876*	*1 251*	*16,47*
	Différence	*+ 48*	*− 24*	*− 9*	*+ 34*	*+ 25*	*− 4,02*
	Évolution	*+ 6,4 %*	*− 19,5 %*	*− 2,4 %*	*+ 3,9 %*	*+ 2,0 %*	
Dont autoroutes de dégagement	*3e quadrimestre 1998*	*1 407*	*49*	*117*	*1 862*	*1 979*	*3,48*
	3e quadrimestre 1997	*1 142*	*44*	*88*	*1 505*	*1 593*	*3,85*
	Différence	*+ 265*	*+ 5*	*+ 29*	*+ 357*	*+ 386*	*− 0,37*
	Évolution	*+ 23,2 %*	*NS*	*+ 33,0 %*	*+ 23,7 %*	*+ 24,2 %*	
Routes nationales	3e quadrimestre 1998	7 270	833	2 576	8 055	10 631	11,46
	3e quadrimestre 1997	7 457	822	2 606	8 176	10 782	11,02
	Différence	− 187	+ 11	− 30	− 121	− 151	+ 0,44
	Évolution	− 2,5 %	+ 1,3 %	− 1,2 %	− 1,5 %	− 1,4 %	
Routes départementales	3e quadrimestre 1998	14 261	1 548	5 632	14 353	19 985	10,85
	3e quadrimestre 1997	14 954	1 458	6 027	14 735	20 762	9,75
	Différence	− 693	+ 90	− 395	− 382	− 777	+ 1,10
	Évolution	− 4,6 %	+ 6,2 %	− 6,6 %	− 2,6 %	− 3,7 %	
Voiries communales et autres voies	3e quadrimestre 1998	20 405	462	2 812	22 730	25 542	2,26
	3e quadrimestre 1997	20 779	440	3 160	22 548	25 708	2,12
	Différence	− 374	+ 22	− 348	+ 182	− 166	+ 0,14
	Évolution	− 1,8 %	+ 5,0 %	− 11,0 %	+ 0,8 %	− 0,6 %	
Ensemble	3e quadrimestre 1998	44 138	2 991	11 503	47 910	59 413	6,78
	3e quadrimestre 1997	45 079	2 887	12 256	47 840	60 096	6,40
	Différence	− 941	+ 104	− 753	+ 70	− 683	+ 0,38
	Évolution	− 2,1 %	+ 3,6 %	− 6,1 %	+ 0,1 %	− 1,1 %	

NS : non significatif.

Au cours du 3e quadrimestre 1998, comparé au 3e quadrimestre 1997, la répartition des accidents corporels et victimes par catégories de réseaux montre que :

– le nombre d'accidents corporels diminue sur la plupart des réseaux, de – 1,8 % sur les voies communales à – 4,6 % sur les routes départementales mais augmente sur les autoroutes (+ 16,6 %) et plus particulièrement sur les autoroutes de dégagement (+ 23,2 %) ;

– le nombre de tués, en revanche augmente presque partout, de + 1,3 % sur les routes nationales à + 6,2 % sur les routes départementales, mais diminue fortement sur les autoroutes de liaison (– 19,5 %) ;

– le nombre de blessés, diminue sur la plupart des réseaux, de – 0,6 % sur les voies communales à – 3,7 % sur les routes départementales mais augmente fortement sur les autoroutes (+ 14,5 %) et plus particulièrement sur les autoroutes de dégagement (+ 24,2 %) ;

– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, augmente sur les routes nationales (+ 0,44 point), les routes départementales (+ 1,10 point) et les voies communales (+ 0,14 point) mais diminue sur les autoroutes (– 2,12 points) et en particulier sur les autoroutes de liaison (– 4,02 points).

ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE DU 3E QUADRIMESTRE 1998 COMPARÉ AU 3E QUADRIMESTRE 1997

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	3e quadrimestre 1998	29 676	880	5 262	32 465	37 727	2,97
	3e quadrimestre 1997	30 908	908	5 967	32 980	38 947	2,94
	Différence	– 1 232	– 28	– 705	– 515	– 1 220	+ 0,03
	Évolution	– 4,0 %	– 3,1 %	– 11,8 %	– 1,6 %	– 3,1 %	
Rase campagne (2)	3e quadrimestre 1998	14 462	2 111	6 241	15 445	21 686	14,60
	3e quadrimestre 1997	14 171	1 979	6 289	14 860	21 149	13,97
	Différence	+ 291	+ 132	– 48	+ 585	+ 537	+ 0,63
	Évolution	+ 2,1 %	+ 6,7 %	– 0,8 %	+ 3,9 %	+ 2,5 %	
Ensemble	3e quadrimestre 1998	44 138	2 991	11 503	47 910	59 413	6,78
	3e quadrimestre 1997	45 079	2 887	12 256	47 840	60 096	6,40
	Différence	– 941	+ 104	– 753	+ 70	– 683	+ 0,38
	Évolution	– 2,1 %	+ 3,6 %	– 6,1 %	+ 0,1 %	– 1,1 %	

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

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
3e quadrimestre 1998						
< 5 000 habitants	4 198	326	1 692	3 935	5 627	7,77
5 000 à 20 000 habitants	4 711	214	1 282	4 779	6 061	4,54
20 000 à 100 000 habitants	9 474	186	1 441	10 585	12 026	1,96
> 100 000 habitants	11 293	154	847	13 166	14 013	1,36
Rappel milieu urbain	29 676	880	5 262	32 465	37 727	2,97
3e quadrimestre 1997						
< 5 000 habitants	4 652	329	1 837	4 282	6 119	7,07
5 000 à 20 000 habitants	5 182	221	1 507	5 184	6 691	4,26
20 000 à 100 000 habitants	9 374	206	1 623	10 116	11 739	2,20
> 100 000 habitants	11 700	152	1 000	13 398	14 398	1,30
Rappel milieu urbain	30 908	908	5 967	32 980	38 947	2,94
Évolution 1998/1997						
< 5 000 habitants	– 9,8 %	– 0,9 %	– 7,9 %	– 8,1 %	– 8,0 %	+ 0,70
5 000 à 20 000 habitants	– 9,1 %	– 3,2 %	– 14,9 %	– 7,8 %	– 9,4 %	+ 0,28
20 000 à 100 000 habitants	+ 1,1 %	– 9,7 %	– 11,2 %	+ 4,6 %	+ 2,4 %	– 0,24
> 100 000 habitants	– 3,5 %	+ 1,3 %	– 15,3 %	– 1,7 %	– 2,7 %	+ 0,06
Rappel milieu urbain	– 4,0 %	– 3,1 %	– 11,8 %	– 1,6 %	– 3,1 %	+ 0,03

Au cours du 3e quadrimestre 1998 comparé au 3e quadrimestre 1997, on assiste en milieu urbain à une diminution de l'ensemble des indicateurs. Toutefois, comme le nombre de tués (– 3,1 %) diminue moins que le nombre d'accidents corporels (– 4,0 %), on assiste à une légère remontée de la gravité des accidents (+ 0,03 point).

En rase campagne, on enregistre une augmentation de la plupart des indicateurs, de + 2,1 % pour le nombre d'accidents corporels à + 6,7 % pour le nombre de tués mais à une légère diminution du nombre de blessés graves (– 0,8 %). Ces variations génèrent une augmentation de la gravité des accidents de 0,63 point.

Si l'on considère les agglomérations selon leur taille, c'est dans les villes de moins de 20 000 habitants que la situation est la plus favorable avec une diminution de tous les indicateurs. Pour les autres tailles de villes les résultats sont contrastés. La gravité, en tués pour 100 accidents corporels, augmente partout sauf dans les villes moyennes de 20 000 à 100 000 habitants où elle diminue de 0,24 point.

CONTRÔLES DE LA VITESSE, DE L'ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ PAR LA GENDARMERIE NATIONALE ET LA POLICE NATIONALE

(hors Préfecture de police de Paris et Direction centrale du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins)

Troisième quadrimestre 1998 comparé au troisième quadrimestre 1997

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	3e quadrimestre 1998	644 997	55 071	11 430	711 498
	3e quadrimestre 1997	598 513	61 323	20 036	679 872
	Évolution	+ 7,8 %	– 10,2 %	– 43,0 %	+ 4,7 %
Nombre d'infractions relevées	3e quadrimestre 1998	255 332	65 701	39 409	360 442
	3e quadrimestre 1997	251 269	77 391	37 330	365 990
	Évolution	+ 1,6 %	– 15,1 %	+ 5,6 %	– 1,5 %

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions au port de la ceinture	3e quadrimestre 1998	127 779	30 765	9 665	168 209
	3e quadrimestre 1997	133 316	36 690	10 548	180 554
	Évolution	– 4,2 %	– 16,1 %	– 8,4 %	– 6,8 %

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS D'ALCOOLÉMIE PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3e quadrimestre 1998	2 097 092	146 016	15 447	2 258 555
	3e quadrimestre 1997	2 045 863	164 298	13 668	2 223 829
	Évolution	+ 2,5 %	– 11,1 %	+ 13,0 %	+ 1,6 %
Nombre de dépistages positifs	3e quadrimestre 1998	30 471	1 404	71	31 946
	3e quadrimestre 1997	27 263	1 730	66	29 059
	Évolution	+ 11,8 %	– 18,8 %	+ 7,6 %	+ 9,9 %

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3e quadrimestre 1998	36 371	60 952	13 603	110 926
	3e quadrimestre 1997	34 753	62 614	12 306	109 673
	Évolution	+ 4,7 %	– 2,7 %	+ 10,5 %	+ 1,1 %
Nombre de dépistages positifs	3e quadrimestre 1998	2 739	3 705	210	6 654
	3e quadrimestre 1997	2 644	3 074	223	5 941
	Évolution	+ 3,6 %	+ 20,5 %	– 5,8 %	+ 12,0 %

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	3e quadrimestre 1998	421 482	43 344	11 346	476 172
	3e quadrimestre 1997	416 335	52 013	11 915	480 263
	Évolution	+ 1,2 %	– 16,7 %	– 4,8 %	– 0,9 %
Nombre de dépistages positifs	3e quadrimestre 1998	8 561	7 330	304	16 195
	3e quadrimestre 1997	7 811	6 331	280	14 422
	Évolution	+ 9,6 %	+ 15,8 %	+ 8,6 %	+ 12,3 %

Au cours du 3e quadrimestre 1998, comparé au 3e quadrimestre 1997, on constate que :

– le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse augmente (+ 4,7 %) et que le nombre d'infractions constatées diminue (– 1,5 %) ;

– le nombre d'infractions au port de la ceinture de sécurité diminue (– 6,8 %) ;

– les nombres de dépistages préventifs pratiqués et positifs augmentent respectivement de 1,6 % et 9,9 % ;

– les nombres de dépistages pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, augmentent respectivement de 1,1 % et 12,0 % ;

– le nombre de dépistages pratiqués en cas d'infractions diminue de 0,9 % et le nombre de dépistages positifs augmente de 12,3 % ;

– quel que soit le mode de contrôle, les pourcentages de résultats positifs sont en nette augmentation.

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

– le ministère de la Justice :

Sous-direction de la statistique, des études et de la documentation – Bureau des études et de la diffusion

– le ministère de l'Intérieur :

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

Direction centrale de la sécurité publique – Bureau circulation

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

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

– le ministère de la Défense :

Direction générale de la Gendarmerie nationale – Bureau de la police administrative et de la circulation routière

– le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement :

Service d'études techniques des routes et autoroutes
Direction de la sécurité et de la circulation routières
Service économique et statistique / Direction des affaires économiques et internationales

– l'Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages

– le Comité professionnel du pétrole

– le Comité des constructeurs français d'automobiles.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière, rattaché au délégué interministériel à la sécurité routière, est chargé :

– d'assurer la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques provenant des différentes sources nationales et internationales,

– d'effectuer ou d'assurer le suivi des études générales ou sectorielles sur l'insécurité routière,

– d'évaluer l'impact des mesures de sécurité prises ou envisagées.

Il est administré par un comité directeur composé de représentants des ministères de l'Éducation nationale, de la Justice, de l'Intérieur, de la Défense, de l'Économie et des Finances, de l'Équipement et de la Santé et est doté d'un conseil d'orientation et d'évaluation dont les membres sont choisis pour la qualité de leur contribution d'ordre technique ou social à la sécurité routière.