

Bilan annuel

Statistiques

e t

Commentaires

Année 1999

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

SOURCES

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

COMITÉ DE RÉDACTION

La rédaction du présent document a été coordonnée par : Jean CHAPELON, secrétaire général de l'Observatoire,

et Maryse LAGACHE, adjoint du secrétaire général et chargée d'études à l'Observatoire.

Ont notamment participé à la rédaction :

- Ruth BERGEL, chargée de mission à l'INRETS (participation à la synthèse générale)
- Serge BOYER, chargé d'études à l'Observatoire (comportement des usagers : vitesse et ceinture de sécurité)
- Colette DECAMME, assistante à l'Observatoire (sortie des chiffres du fichier national des accidents)
- Claude FILOU, chargé de recherches à l'INRETS (évolution de l'accidentologie des motocyclettes en 1999)
- Patrick LE BRETON, conseiller technique en statistiques au SETRA (analyse de la tendance désaisonnalisée)
- Jean-Louis LEGROS, responsable de la mission du permis à points à la DSCR (le permis à points en 1999)
- René POLLET, responsable du département marché auto à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1988 à 1998)
- Marie-Andrée ROUGÈS, chargée d'études à l'Observatoire (permis de conduire, opinion, comparaisons par départements et régions)
- Gilbert SALLE, chef de la section statistique de la DLPAJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1989 et 1998)
- 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 (conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires par conducteurs en état alcoolique en 1998)

« 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)

SOMMAIRE

1)	La synthèse		
,	Chiffres clés, faits marquants et définitions	p.	7
	Synthèse générale de l'année 1999		
	Rappel du bilan des vingt précédentes années		
	Principales actions menées en 1999		
	Études et recherches		
2)	Les résultats détaillés		
	Bilan 1999 comparé au bilan 1998 par service de surveillance	p.	35
	Par catégories d'usagers		
	Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers	p.	36
	Évolution de l'accidentologie des motocyclistes en 1999		
	Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 1999	p.	41
	Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 1999	p.	42
	Par classes d'âge		
	Évolution du bilan des victimes par classes d'âge	p.	43
	Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en 1999	p.	45
	Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 1999	p.	46
	Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 1999	p.	47
	Par catégories de réseaux		
	Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux	p.	48
	Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne		
	Analyse temporelle		
	Analyse de la tendance désaisonnalisée	p.	53
	Bilan mensuel 1999/1998		
	Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 1999	p.	58
	Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine		
	en 1999		
	Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 1999	p.	60
	Autres analyses		
	Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions		
	d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 1999	p.	61
	Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles		
	fixes en 1999	p.	62
	Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident		
	en 1999	p.	63
	Par départements ou régions		
	Répartition des accidents corporels et des victimes par départements		64
	Répartition des accidents corporels et des victimes dans les départements d'outre-mer .		
	Répartition des accidents corporels et des victimes par régions	p.	68

3) Les usagers

	Comportement		
	Mesure des vitesses	p.	71
	Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	p.	72
	Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	p.	77
	Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	p.	78
	Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes		
	Port de la ceinture de sécurité de jour, aux places avant des véhicules	p.	85
	Contrôles et infractions		
	Évolution des principales infractions entre 1989 et 1998	p.	87
	la Gendarmerie nationale et la Police nationale	p.	90
	Sanctions		
	Conduites en état alcoolique, homicides et blessures involontaires		
	par conducteurs en état alcoolique en 1998	p.	92
4)	Comparaisons		
	Comparaisons internationales	p.	103
	Comparaisons avec d'autres modes de transport en 1998	p.	106
5)	Éléments d'appréciation		
	Ensemble des accidents matériels et corporels de 1988 à 1998	p.	111
	Le coût de l'insécurité routière en 1999	p.	115
	Le permis à points en 1999	p.	117
	Permis de conduire délivrés	p.	121
	Parc en circulation	p.	122
	Estimation du parc de voitures particulières en circulation, par âge, au 1er janvier 2000	p.	123
	Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	p.	124
	Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France		
	Les Français et la sécurité routière	p.	127
6)	Les acteurs de la lutte contre l'insécurité routière	p.	129
7)	Les grandes dates de la sécurité routière	p.	135

1 LA SYNTHÈSE

CHIFFRES CLÉS, FAITS MARQUANTS ET DÉFINITIONS

LES CHIFFRES CLÉS EN 1999

- 124 524 accidents corporels, dont 7 185 accidents mortels
- 8 029 tués à 6 jours ou 8 487 tués à 30 jours (voir définition ci-dessous)
- 167 572 blessés, dont 31 851 graves
- circulation sur le seul Réseau National : + 4,2 %
- parc de véhicules immatriculés au 31/12/1998 : 32 310 000 « quatre roues »

1 106 000 motocyclettes

- taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,45
- taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,03
- taux de tués tous réseaux aux 100 millions de kilomètres parcourus (1998, dernière année disponible)

: 1,59

LES FAITS MARQUANTS EN 1999

(du point de vue de la réglementation)

- L'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments est effective à partir du 3 mai 1999.
- La loi sur la sécurité routière du 18 juin 1999 adopte, entre autres mesures, le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécunière du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur.

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.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE DE L'ANNÉE 1999

Résultats d'ensemble

En 1999, on a enregistré:

- 124 524 accidents corporels,
- 8 029 tués.
- 167 572 blessés dont 31 851 blessés graves.

Ce bilan est contrasté avec légèrement plus d'accidents corporels (+ 0,1 %) et de blessés légers (+ 0,9 %) mais moins de tués (- 4,8 %) et de blessés graves (- 6,3 %) qu'en 1998. La gravité des accidents, qui avait atteint l'an dernier son niveau le plus élevé au cours des deux dernières décennies (6,78), a diminué en 1999 (6,45).

Résultats par rapport à 1997

Toutefois, ces résultats ne permettent pas de revenir en dessous du niveau de l'année 1997 pour le nombre de tués alors que le nombre d'accidents corporels et celui des blessés sont en diminution (respectivement -0.5% et -1.2%), et particulièrement celui des blessés graves (-10.8%).

Il faut cependant rappeler que l'année 1997 se caractérisait par une météorologie très favorable (mois de janvier et février particulièrement froids) alors qu'au contraire 1999 a connu des conditions climatiques défavorables à la sécurité routière (1).

Au total, les résultats de 1999 confirment l'existence d'un palier depuis 1996 autour de 8 000 morts chaque année.

Les tendances mensuelles

Les modèles de désaisonnalisation montrent qu'une grande majorité des indicateurs journaliers connaît à partir de la mi-99 un renversement de tendance à la baisse.

Ce relatif optimisme doit être tempéré par le niveau très moyen du résultat de décembre et les données des remontées rapides de janvier et février 2000

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 1999, comparée à l'année 1998.

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 homogènes des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés, de l'ordre de 5 %, avec une diminution légèrement plus marquée du nombre de blessés graves (– 7,7 %). Ces variations génèrent une très légère diminution de la gravité des accidents.

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les nombres d'accidents corporels et de blessés légers sont en augmentation de l'ordre de 3 % alors que les nombres de tués et de blessés graves diminuent dans la même proportion. La gravité des accidents diminue également sur ce réseau.

Indice de circulation

La circulation, sur le seul Réseau National, a continué à augmenter à un rythme soutenu comme l'année précédente avec en 1999 une hausse de 4,2 % par rapport à 1998 (+ 5,9 % sur les autoroutes et + 2,4 % sur les routes nationales). La consommation de carburants a augmenté de 2,1 %.

⁽¹⁾ On estime que le seul effet météorologique entre les années 1997 et 1999 représente environ 1,4 %, soit 110 morts supplémentaires : ce qui veut dire que, si l'année 1999 avait connu les mêmes conditions météorologiques que l'année 1997, le nombre de tués aurait été de l'ordre de 7 920.

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de jour Globalement, de jour, en 1999, les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont restées stables sur l'ensemble du réseau. Les pourcentages de dépassements de la vitesse limite autorisée sont élevés (souvent proches ou supérieurs à 50 %) et continuent à augmenter sur la plupart des réseaux. Par ailleurs, on constate que la vitesse moyenne se situe toujours très au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (plus de 10 km/h), excepté lors de la traversée des centres villes d'agglomérations importantes.

Vitesses moyennes des voitures de tourisme, de nuit La nuit, par rapport à l'année précédente, les vitesses moyennes relevées en 1999 sont en retrait général sur l'ensemble des réseaux. Les baisses les plus sensibles concernent les autoroutes de liaison et les traversés d'agglomérations moyennes par voies d'entrée/sortie.

Vitesses de jour des poids lourds

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu sauf sur les routes nationales où l'on constate une hausse générale, quel que soit le nombre d'essieux.

Vitesses de jour des motocyclettes

La vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes se situe à la limite de la vitesse réglementaire sur les autoroutes de liaison et au-dessus sur le reste du réseau. Elle est d'autre part au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 7 km/h sur les autoroutes de liaison, + 15 km/h sur les routes nationales et + 11 km/h sur les routes départementales).

Ceinture

Le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant est constant ou montre une progression peu importante en rase campagne (96 % sur les autoroutes de liaison, 91 % sur les autoroutes de dégagement et 94 % sur les routes nationales et départementales). On constate en revanche une hausse sensible en milieu urbain (+ 2 points en province et, après une progression de 10 points en 1998, une nouvelle hausse de 7 points à Paris). Par ailleurs, le taux de port est en progrès dans les villes où il se situe « traditionnellement » à un faible niveau comme Lyon (+ 1 point), Toulouse (+ 4 points) et surtout Avignon (+ 7 points).

Contrôles - Sanctions

Le nombre d'heures de contrôles consacrées par les forces de l'ordre au contrôle de la vitesse, ainsi que le nombre d'infractions constatées augmentent (respectivement + 5,0 % et + 8,9 %). Augmentation également du nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité (+ 9,7 %). On assiste d'autre part à une très forte hausse des nombres de dépistages préventifs d'alcoolémie, pratiqués et positifs (respectivement + 14,7 % et + 12,4 %).

Usagers

Le nombre de tués diminue plus que la moyenne pour les piétons, les usagers de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires, mais augmente pour les cyclistes et surtout les cyclomotoristes qui retrouve son niveau de 1997. Il reste stable pour les motocyclistes.

Le nombre de blessés graves diminue plus que la moyenne pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les automobilistes, mais augmente très légèrement pour les usagers de poids lourds.

Classes d'âge

Ce sont les classes des 25-44 ans et des 65 ans et plus qui voient leurs nombres de tués et de blessés graves diminuer le plus, de l'ordre de 8 à 9 %. On note également une très nette diminution du nombre de tués parmi la classe des moins de 15 ans (-9,0 %). En revanche, les classes des 15-24 ans et des 45-64 ans enregistrent les plus faibles diminutions (respectivement -1,2 % et -1,5 %).

Réseaux

Milieu urbain/rase campagne

Départements

Régions

C'est sur les autoroutes de dégagement que la situation est la plus défavorable avec de très fortes augmentations de tous les indicateurs, y compris de la gravité des accidents. Les bilans sont en revanche favorables sur les autoroutes de liaison, les routes départementales et les routes nationales, si ce n'est une légère augmentation de la gravité des accidents sur ce dernier réseau. Sur les voies communales, les résultats sont contrastés avec plus d'accidents corporels et de blessés légers mais moins de tués et de blessés graves.

On assiste en milieu urbain à de faibles augmentations des nombres d'accidents corporels et de blessés légers mais à des diminutions significatives des nombres de tués et de blessé graves. En rase campagne, si le nombre d'accidents corporels ne diminue que très légèrement, en revanche les nombres de tués et de blessés graves diminuent plus nettement. Seul, le nombre de blessés légers augmente légèrement sur ce réseau. La gravité des accidents diminue partout.

Aube (10), Jura (39) et Orne (61) sont les trois départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1999 est la plus marquée (baisse > 16 %).

Maine-et-Loire (49), Bas-Rhin (67), Yvelines (78), Tarn-et-Garonne (82), Hauts-de-Seine (92), Seine-Saint-Denis (93) et Val-d'Oise (95) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (> 10 %).

Parmi les 60 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale, une diminution du nombre d'accidents corporels est observée pour 41 d'entre eux.

En 1999, sur 96 départements, il est enregistré une baisse du nombre d'accidents corporels pour 66 départements (contre 52 en 1998).

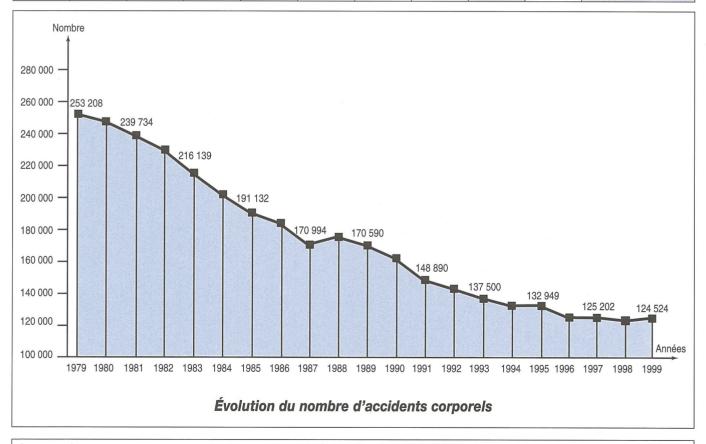
Des trois régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la Métropole, c'est la troisième année consécutive que l'on observe cette tendance pour l'Île-de-France. Pour les régions Alsace et Pays-de-la-Loire, ce résultat représente, par rapport à leur situation en 1998, une inversion de tendance.

Sur les huit régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la métropole, on retiendra que c'est la troisième année consécutive que l'on observe cette tendance pour la Franche-Comté et la deuxième pour la région Centre. Pour les régions Aquitaine et Rhône-Alpes, ce résultat représente une inversion de tendance.

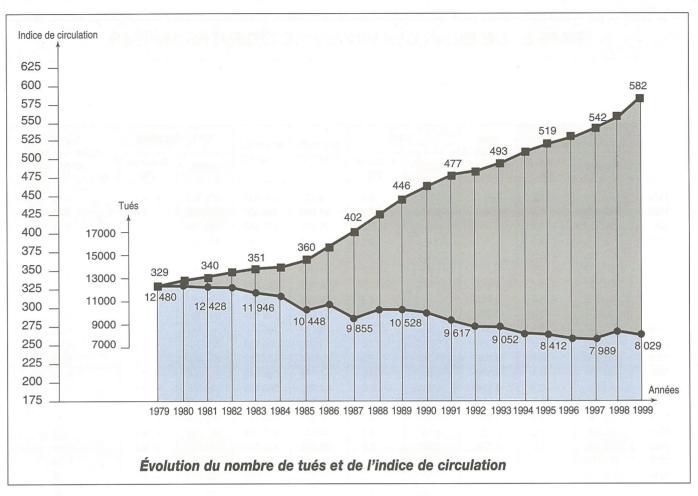
En 1999, tout comme en 1998, 15 régions sur 22 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels (11 sur 22 en 1997).

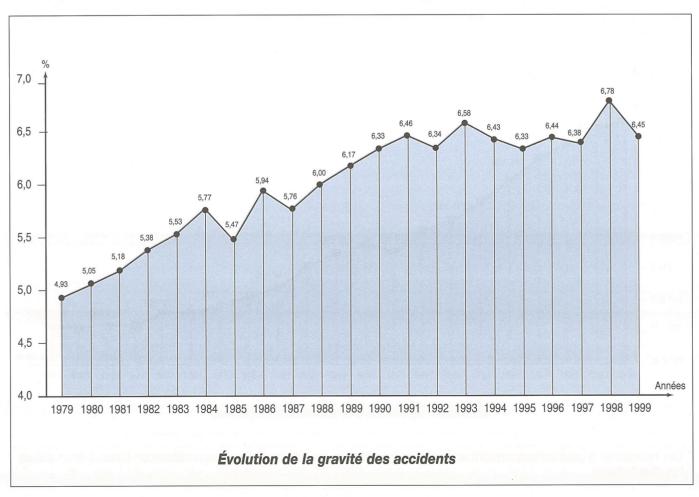
RAPPEL DU BILAN DES VINGT PRÉCÉDENTES ANNÉES

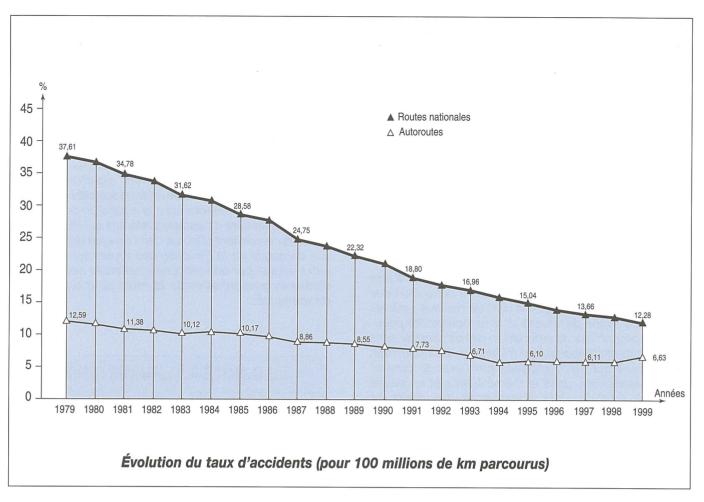
	ACCIDENTS CORPORELS		dont		BLESSÉS	BLESSÉS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents	
	Nombre	Évolution (%)	MORTELS	Nombre	Évolution (%)	GRAVES	LÉGERS	Nombre	Évolution (%)	corporels)
1979	253 208	+ 2,2		12 480	+ 2,8	99 084	248 834	347 918	+ 2,8	4,93
1980	248 469	- 1,9	-	12 543	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	- 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
1999	124 524	+ 0,1	7 185	8 029	- 4,8	31 851	135 721	167 572	- 0,6	6,45

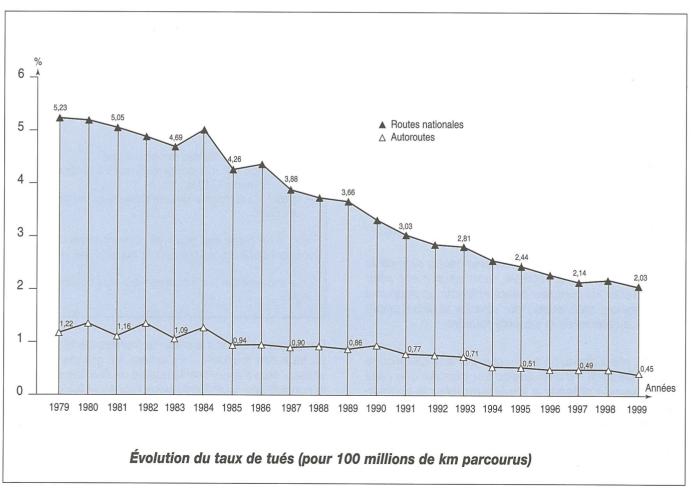


Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.









PRINCIPALES ACTIONS MENÉES EN 1999

Parmi toutes les actions menées au cours de l'année 1999, on retiendra plus particulièrement la lutte contre les excès de vitesse, la nouvelle campagne de communication, les nouveaux dispositifs de retenue pour les motards et l'action en matière d'obstacles latéraux.

1. La lutte contre les excès de vitesse

En premier lieu, la loi sur la sécurité routière du 18 juin 1999 – dite loi Gayssot – introduit dans notre droit des notions nouvelles telles que le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. Ces options ont été confortées par l'avis du conseil constitutionnel qui, dans le même temps et en pleine harmonie avec la Cour européenne des droits de l'homme, a renforcé la validité de notre système de permis à points et de ses modalités d'application.

Par ailleurs, des mesures fortes ont été prises, lors du CISR du 2 avril 1999, en matière de contrôles et sanctions: le renforcement des contrôles et des moyens affectés aux forces de l'ordre dans le cadre d'un programme triennal d'équipement; la mise en place de plans départementaux de contrôle sous l'autorité des préfets.

Enfin, un projet de normes sur les **limiteurs/avertisseurs** de vitesse a été déposé au niveau des groupes des experts de normalisation à Genève (cf. infra texte sur la réglementation internationale): la présidence française de l'Union Européenne à compter du second semestre 2000 devrait être l'occasion de donner un nouvel élan à ce projet.

2. La nouvelle campagne de communication

La communication joue un rôle essentiel au sein de la politique de sécurité routière, non seulement pour accompagner les mesures prises et fournir un support à leur extension, mais aussi pour susciter le débat social autour des valeurs de la sécurité routière.

En 1999, elle a connu un tournant important. Cette campagne « Ça suffit » d'un nouveau ton, plus dur que celui adopté jusqu'à présent, a voulu interpeller le conducteur en lui faisant prendre conscience du risque qu'il a banalisé et perçu jusqu'ici comme une fatalité. Elle a été déclinée tout au long de l'année en vue de susciter une mobilisation importante. Son but : mettre l'accent sur la violence de l'accident et le poids de l'émotion pour interpeller, faire réagir et impliquer chacun d'entre nous.

3. Actions en matière d'infrastructure

Dans le domaine des infrastructures, il convient de signaler deux actions particulièrement significatives qui concernent les dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes qui ont été retenus à la suite d'un concours et l'action en matière d'obstacles latéraux qui s'est traduite par un recensement effectué dans chaque département à la demande de la Direction des routes sur les routes nationales et par une rencontre nationale associant les différents gestionnaires de la route pour un échange d'expériences.

LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Un Comité interministériel de sécurité routière s'est tenu le 2 avril 1999 sous la présidence du Premier Ministre.

Décisions du CISR du 2 avril 1999

Améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions :

- progression de 10 % des contrôles,

 augmentation de 25 % des crédits consacrés aux équipements de contrôle.

Faire de la sécurité routière une « grande cause » nationale.

Améliorer la sécurité des infrastructures :

- contrôle de sécurité des projets neufs à partir de 2000 sur le réseau de l'État,
- opérations du contrat de plan choisies en particulier sur ce critère.

Mettre en place des plans de prévention aux risques routiers dans les entreprises et les services de l'État.

Une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour.

Par ailleurs, la loi sur la sécurité routière du 18 juin 1999, en plus des mesures concernant les grands excès de vitesse, vise à améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant mieux l'accès et les conditions d'exercice de la profession et à compléter la formation des conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

Enfin, l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments est devenue effective à partir de mai 1999.

LA POLITIQUE LOCALE

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Les PDASR 1999, qui s'inscrivent dans la démarche des documents généraux d'orientations élaborés pour la période 1998-2002 ont décliné les principaux enjeux retenus dans chaque département.

En ce qui concerne le programme REAGIR, l'accent a été mis en 1999 sur l'amélioration du fonctionnement local et la mise en œuvre de comités de lecture des enquêtes, afin d'en améliorer la qualité. Par ailleurs une refonte de la banque de données REAGIR a été décidée après réalisation d'une étude d'opportunité. Une étude particulière a été réalisée sur les accidents mortels de la circulation survenus lors du week-end du nouvel an 1999.

En termes d'organisation, 23 départements se sont engagés dès le début de l'année 1999 dans une réflexion locale. Les deux tiers d'entre eux ont réalisé un bilan de l'organisation actuelle, du travail en partenariat et de la mise en œuvre des programmes DGO-PDASR. Ces bilans ont été réalisés par des bureaux d'études sur la base d'interviews des différents acteurs locaux de la sécurité routière. Ces 23 départements, réunis en septembre 1999, ont mis l'accent sur la nécessité de définir d'une part une coordination des services de l'État, et d'autre part une structure partenariale, de mettre au point un dispositif de formation des responsables locaux et enfin de mieux analyser les accidents pour affiner les politiques locales.

En 2000, il est demandé à tous les préfets de mettre en place une nouvelle organisation locale, reposant sur deux principes énoncés précédemment :

- coordination des services de l'État sur la sécurité routière. La création d'un pôle de compétences, avec désignation d'un chef de projet, paraît être la solution d'organisation la mieux adaptée,
- création d'une structure partenariale facilitant l'échange, la concertation et la coordination des actions.

Par ailleurs, quatre priorités nationales devront en 2000 être déclinées localement :

- l'élaboration de plans de contrôles s'appuyant sur une analyse de l'accidentologie et des risques,
- la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les entreprises, et notamment dans les services de l'État.
- une action globale vers les jeunes. L'opération « Label Vie » visant à susciter des projets de jeunes sur la sécurité routière est inscrite dans la durée.
- la formation post-permis des conducteurs, qu'ils soient novices ou expérimentés.

Enfin, afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, 15 pôles d'animation sécurité routière constitués de chargés de mission sécurité routière ont été créés fin 1999. Ils apporte-

ront un appui aux acteurs locaux dans la mise en œuvre des priorités nationales et favoriseront l'échange d'expériences et la formation.

LE PARTENARIAT



Lancement de l'opération « Label Vie »

L'opération « Label Vie » a été lancée par J.-C. Gayssot le 18 janvier 1999 à l'issue de la table ronde qu'il avait organisée avec Mmes M.G. Buffet et

S. Royal. Elle favorise l'émergence de projets de sécurité routière parmi les 14-28 ans, en les aidant financièrement à les concrétiser jusqu'à hauteur de 5 000 F par projet sous réserve que le jeune soit appuyé par une association.

Cette opération s'est adressée à tous les jeunes quel que soit leur statut : lycéen, apprenti, salarié, étudiant, jeune en insertion, membre d'un club sportif, d'une MJC.

Le comité national de pilotage, réuni pour initialiser l'appel à projets, a bénéficié de la participation des ministères de l'Éducation nationale et de la Jeunesse et des Sports, de la Défense, de l'Agriculture, de la Délégation interministérielle à l'insertion des jeunes, des missions locales, du Conseil permanent de la jeunesse, de l'Union nationale des foyers de jeunes travailleurs, des coordinateurs sécurité routière des préfectures et des chargés de mission sécurité routière.

Trois millions de dépliants et 15 000 affiches ont été diffusés dans les lycées, les IUT, classes de BTS, réseaux d'information de la jeunesse et des sports et préfectures. De même, 10 000 dossiers d'inscription y ont été disponibles. Les autres partenaires (foyers de jeunes travailleurs, associations de jeunesse, mission locales...) se sont associés à cette campagne par la mobilisation de leur réseau et la diffusion de la documentation.

Le 15 décembre, à l'occasion du lancement de la campagne du « Conducteur désigné », pour les fêtes de fin d'année, Jean-Claude Gayssot et Isabelle Massin ont officiellement présenté à la presse une dizaine de projets « Label Vie » consacrés aux actions de prévention « Alcool » menées par des jeunes.

Partenariats discothèques

Des partenariats ont été engagés avec différents acteurs du monde de la nuit et avec « Entreprise et prévention ». Cette association, regroupant 17 producteurs de boissons alcoolisées, a participé au financement de 2 affichettes spécifiquement destinées aux jeunes : « Les accidents, ça n'arrive pas qu'aux autres, vous avez de la chance, ce soir c'est vous » et « Dans votre testament, n'oubliez pas de remercier ceux qui vous ont laissé conduire ».

Ces affichettes ont été apposées dans les 12 000 discothèques et lieux de loisirs, membres de trois syndicats professionnels: la Fédération nationale de l'industrie hôtelière (FNIH), le Syndicat national des discothèques et lieux de loisirs (SNDLL) et la Chambre syndicale des cabarets artistiques.

Sécurité routière et monde du travail

Une brochure de sensibilisation des entreprises au traitement du risque routier a été réalisée. Cette brochure intitulée « Entreprises et sécurité routière » a été largement diffusée. Un travail sera entrepris pour développer les plans départementaux d'actions de sécurité routière en entreprise avec la Caisse nationale d'assurance maladie et les assurances.

L'État, en sa qualité d'employeur, se doit de prendre toutes les mesures nécessaires pour améliorer, dans le cadre de leur activité professionnelle, la sécurité de ses agents en intégrant la sécurité routière. Des plans de prévention des risques routiers doivent être élaborés dans les trois ans dans tous les services de l'État. S'agissant de la mise en œuvre du dispositif au sein du ministère de l'Équipement, des transports et du logement, 22 directions départementales de l'équipement volontaires ont, d'ores et déjà, entamé le processus et bénéficié d'une première semaine de formation à l'école de Nevers.

La sécurité routière et la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés ont signé le 22 décembre 1999 une charte nationale pour la prévention du risque routier encouru par les salariés (accidents de mission et accidents de trajet). Un plan annuel d'actions est en cours d'élaboration. Les partenaires signataires de la charte uniront leurs efforts au plan local pour la mise en œuvre des programmes spécifiques.

Insertion des jeunes

Le programme FSE/DSCR « Apprentissage de la conduite et insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté » a poursuivi son développement en 1999 et a nécessité un financement de près de 11 millions de francs du Fonds social européen pour aider à la réalisation de 130 projets d'actions sur le terrain. Une prorogation du programme actuel est actée par le FSE pour l'année 2000 en attendant la réforme des fonds structurels qui s'inscrira sur une nouvelle programmation allant jusqu'en 2006 inclus.

À la veille de la clôture de ce programme, il était nécessaire de mettre l'accent sur la communication afin de mieux le faire connaître des opérateurs de terrain et des collectivités territoriales. Réalisé à partir d'une étude commandée par la DSCR au Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales (le CESDIP), l'ouvrage de la sociologue Maryse Esterle-Hedibel intitulé « Sur la route de l'insertion » et publié à la Documentation française dresse un état des lieux de dix années d'insertion des jeunes par le permis de conduire. En complément de ce livre, est paru le guide « Apprentissage de la conduite et insertion professionnelle des jeunes », diffusé à 15 000 exemplaires.

Par ailleurs, la Fédération des associations de la route pour l'éducation (la FARE) a organisé en étroite liaison avec le bureau de la prévention et des études une journée de réflexion le 2 avril à Clermont-Ferrand sur les expériences européennes.

Relations avec les associations

Le montant des sommes allouées par subventions pour l'année 1999 est de 1 000 000 de francs pour l'exercice écoulé

En 1999, la DSCR a soutenu onze organismes : la Ligue contre la violence routière, la Fondation Anne Cellier, la Fédération nationale des associations sportives, culturelles et d'entraide de l'équipement, 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, la Fédération française des usagers de la bicyclette, 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.

Les thèmes privilégiés en 1999 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, la sensibilisation générale sur les conséquences de l'insécurité routière ; la recherche de nouveaux outils adaptés aux populations défavorisées et la formation d'acteurs locaux et de partenaires à ces nouvelles techniques ; la défense des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille ; la formation de bénévoles ou professionnels au travail d'écoute et d'accompagnement.

La DSCR a par ailleurs réalisé une brochure « Emplois jeunes et sécurité routière » tirée à 10 000 exemplaires à destination d'employeurs potentiels de jeunes sur des postes en relation avec la sécurité routière.

Concernant l'opération « Label Vie », la DSCR a sollicité plusieurs associations pour qu'elles suscitent ou aident au déclenchement de projets et apportent leur appui méthodologique aux jeunes désirant présenter un dossier.

Ces associations sont ainsi allées à la rencontre des jeunes, notamment dans les établissements scolaires, les universités, les foyers de jeunes travailleurs, etc.

Ont dans ce cadre bénéficié d'une subvention de la DSCR, les associations suivantes : ANIMAFAC, la Ligue contre la violence routière, la Fondation Anne Cellier, la Fage, Laser, l'UFJT.

Les Pros de la route

Le 15 janvier 1999, les Pros de la route organisaient le 9° « Camions d'Or » pour féliciter à la fois des conducteurs routiers et des entreprises ayant fait preuve de leurs intentions marquées pour la sécurité routière.

La sécurité routière est la « grande cause nationale » de l'an 2000 : il faut y voir une opportunité de mobiliser tous les acteurs dans la même dynamique et d'élargir les partenariats.

LA COMMUNICATION



1. Campagne de communication

• Campagne « Ça suffit »

A compter du 2 juillet, trois spots différents de 30 secondes, réalisés par Raymond Depardon, ont été diffusés à

la télévision. Ces films ont présenté, sans commentaire, la vérité brute de l'accident, les véhicules écrasés, le travail des secours, la douleur physique et morale des victimes et de leur entourage. Une musique en décalage avec ces images réelles d'accident, « la route fleurie » de Georges Guétary, a souligné le tragique de ces destins brisés qui ne doivent pourtant rien à la fatalité. Diffusés environ 550 fois pendant trois semaines, les spots ont été visibles sur l'ensemble des chaînes nationales, sur LCI, RFO Guadeloupe, Réunion et Martinique ainsi que sur ACG, la Une, ATV et TMC. L'impact a été important : 85 % des 15-49 ans ont vu ces spots en moyenne 6,6 fois. Les post tests de cette campagne ont été réalisés en deux grandes phases :

- une première phase uniquement quantitative, sur la base d'une interview téléphonique auprès d'un échantillon de 905 personnes. Cette phase a porté sur la mémorisation spontanée et assistée, et sur l'agrément de la campagne.
- une deuxième phase quantitative et qualitative. La partie quantitative a été réalisée à partir d'un questionnaire approfondi, en face à face. La partie qualitative a eu pour objectif de mesurer l'acceptation du ton et d'en mesurer les effets dans la durée.

Principaux résultats :

- la campagne a eu un bon impact en ce qui concerne la télévision et la mémorisation. Autant de personnes s'en souviennent spontanément que de personnes qui la reconnaissent à partir d'un descriptif,
- l'agrément enregistré au cours de cette phase a été tout à fait satisfaisant et l'efficacité estimée plutôt bonne.
- 70 % se souviennent avoir vu ou entendu la campagne d'information traitant de la sécurité sur la route,
- 24 % se souviennent spontanément de la notion de respect des limitations de vitesse et 26 % des images d'accident.

Au niveau local

Afin d'impliquer chacun dans cette mobilisation collective et de démultiplier l'impact de la campagne nationale, des outils ont été fournis aux acteurs locaux. Des produits d'animation et d'information comme une cassette vidéo du film, une affichette « Ça suffit » et un dépliant grand public, ont été mis à la disposition des préfets et du réseau pour leur permettre de relayer la campagne nationale.

Enfin, un fond de stand en kit « Si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne » a été créé et mis à disposition pour les manifestations locales, dans toutes les préfectures.

Trois affiches

Pour prendre le relais de la campagne télévisée, trois affiches sur le thème de la conduite et de l'alcool ont été visibles sur l'ensemble du territoire à partir du 26 juillet. Avec un visuel sur un registre proche des images des trois films, un message de conseil est délivré « Celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas ». Ce dernier thème a été lancé comme une avant-première de la campagne de fin d'année sur le « conducteur désigné ».

Déclinées selon différents formats (du 4 x 3 au 120 x 176), les affiches ont couvert les environnements urbains (ensemble des agglomérations de plus de 50 000 habitants) et rurbains (ensemble des unités urbaines de moins de 5 000 habitants) à une période de l'année où la mobilité est très forte. La population ainsi couverte a été de l'ordre de 45 millions de personnes.

· Campagne du conducteur désigné

Cette campagne a suivi à l'occasion des fêtes de fin d'année la campagne précédente de la mobilisation ; avec un message plus ciblé sur le thème du conducteur désigné « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ». Cette action de sensibilisation s'est déclinée en deux points :

- renforcement du dispositif de transports en commun au travers de l'opération « Une nuit à vous laisser transporter »,
- communication nationale sur l'alcool au volant avec des spots radio et des affiches à l'arrière des bus de 66 villes de France.

Deux vagues sur support radio ont eu lieu:

- autour des vacances scolaires de la Toussaint (weekends du 29 octobre, 5 et 11 novembre) pour toucher en particulier les 15-24 ans (79 % de couverture sur les radios jeunes),
- au cours des deux derniers week-ends de décembre pour élargir la cible aux adultes durant la période des fêtes de fin d'année (75 % de couverture en messages répétitifs chez les 15-24 ans et 65 % chez les 15-49 ans).

Ces spots sont passés sur FUN radio, Skyrock, NRJ, Les Indépendants, France Inter, Radio Trafic, Trafic FM, Auto Info, Auto FM 107.7, Radio Maurice et sur les radio DOM.

2. Actions de relations publiques

Elles ont chacune donné lieu à une communication externe, notamment à la presse, en plus de la participation à l'événement.

Salon de l'étudiant ; 24 heures du Mans motocyclistes ; Fête de l'Humanité ; Mondial du deux-roues ; sensibilisation de l'encadrement des Scouts de France ; 21° congrès mondial de la route à Kuala Lumpur ; présentation à Toulouse du logiciel Concerto ; opération de soutien à l'action de sensibilisation grand public de l'Association des paralysés de France ; participation au DISCOM (salon des professionnels du monde de la nuit) ; Salon des maires de France.

3. Les éditions et documents

Revue de la sécurité routière, cinq numéros ; Les Infos, onze numéros, lettre mensuelle d'actualité de la sécurité routière ; La Revue de presse hebdomadaire (750 ex.), destinée aux DDE, préfets, responsables sécurité routière, associations...; Le recueil des « Réglementation et réponses aux questions parlementaires » (600 ex.), qui regroupe l'essentiel des textes parus aux J.O. et aux B.O., a été adressé en interne (6 numéros par an).

4. Les productions audiovisuelles

- « Qu'est-ce qu'ils font là ? ». À partir de l'idée du partage de la route, France 3 Alsace a réalisé pour la Sécurité routière, un film de 10 minutes (traversée simultanée d'un carrefour vue par quatre usagers).
- « Mémoires d'une mob » (12 mn), coproduit par la Sécurité routière, MAAF Assurances et la Gendarmerie nationale. Il met en scène un cyclomoteur débridé et « kitté » terminant sa carrière dans une décharge après avoir mis en péril la vie de son conducteur.

L'EXPLOITATION ROUTIÈRE



L'exploitation de la route a pour objectifs :

- de renforcer la sécurité des usagers par des organisations et des moyens de surveillance, d'interventions, d'alerte et de secours,
- d'apporter des services d'information pendant et avant
 le voyage
- d'optimiser l'usage des infrastructures par la gestion du trafic répartissant les flux dans l'espace (itinéraires alternatifs) et dans le temps (informations contribuant à modifier les déplacements) et permettant ainsi de différer certains investissements.

Concrètement, c'est un ensemble d'équipes (sur le terrain en patrouilles et en intervention, dans les centres d'ingénierie et de gestion du trafic), de matériels (stations de comptage du trafic, panneaux à message variable, caméras, centres de surveillance et de gestion de la circulation, postes d'appel d'urgence, contrôleurs de carrefours, etc) organisés en systèmes plus ou moins complexes.

Les mesures d'exploitation consistent à maintenir la viabilité (voies circulables avec des conditions météo difficiles, accidents plus rapidement détectés et interventions accélérées...), à gérer le trafic (répartition des flux sur les réseaux maillés, contrôles d'accès...), à informer les usagers (avant le voyage tel que Bison Futé, pendant avec les panneaux à messages variables, les radios, les équipements embarqués...).

Un certain nombre de régions disposent de systèmes d'exploitation (SIRIUS en Ile-de-France depuis 1994, CORALY pour l'agglomération de Lyon, le Centre d'ingénierie et de gestion du trafic de la Tarentaise en Savoie, etc.).

Les progrès réalisés dans les domaines de l'informatique, de la télématique ou des transmissions vont ouvrir des possibilités nouvelles pour l'information, la gestion des incidents, la gestion du trafic, le contrôle, l'aide à la conduite des véhicules, la gestion de flottes et de marchandises.

Dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes

À la suite des propositions du groupe de travail Moto/Infrastructures, qui associe les services de l'État, les associations motocyclistes et les entreprises d'équipements de la route, les actions suivantes ont été réalisées en 1998 :

- 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.

Les résultats du concours ont été connus mi-1999 et deux lauréats ont été retenus :

- l'entreprise SOLOSAR, pour un nouveau type de dispositif de retenue,
- l'entreprise SODIREL, pour un dispositif pouvant s'adapter aux glissières existantes.

Il a donc été possible de définir les domaines d'emploi des nouveaux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes, qui sont maintenant fixés par la nouvelle circulaire n° 99-68 du 1er octobre 1999, qui annule et remplace la précédente du 5 mars 1993.

Ces nouveaux dispositifs ont été présentés à l'occasion des manifestations qui accompagnaient le déroulement du Bol d'or, et au Mondial du deux-roues dans les stands de la DSCR. Une plaquette d'information a été réalisée et distribuée à ces occasions.

Le stand du ministère présentait également la démarche et les produits au XXI° congrès mondial de la route.

Action en matière d'obstacles latéraux

Faisant suite à un article paru en juin 1999 dans la revue *RGRA* qui rappelait les enjeux, présentait quelques expériences locales, et annonçait une rencontre nationale, une journée nationale « Sécurité routière et obstacles latéraux » a été organisée le 25 novembre 1999. Cette journée a permis de rappeler aux 220 participants les enjeux de sécurité concernant les accidents contre les obstacles latéraux et de présenter des expériences innovantes dans le but de :

- valoriser les initiatives locales concernant le traitement des obstacles,
- faire émerger de nouvelles propositions,
- démultiplier les informations,
- susciter d'autres actions.

Deux plaquettes de sensibilisation ont été commandées au SETRA et au CERTU et produites à cette occasion. Un comité de suivi des initiatives locales sera mis en place en 2000.

Parallèlement, la Direction des routes avait organisé le recensement par les DDE des obstacles latéraux le long du réseau des routes nationales.

Le 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.

Suite aux décisions du CISR du 26 novembre 1997, un comité directeur et trois groupes de travail ont été mis en place pour déterminer la nature et les modalités du contrôle de sécurité des projets routiers.

Passages à niveaux

La DSCR participe aux décisions prises par l'instance centrale de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, et aux différentes actions menées par le Groupe technique associé, qui réunit des membres de RFF, de la SNCF, de la DTT, du SETRA et de la DSCR.

Actions en faveur des cyclistes

À la suite du décret du 16 septembre 1998 modifiant le Code de la route pour favoriser l'usage du vélo en améliorant la sécurité des cyclistes, l'année 1999 a essentiellement été consacrée :

- à la préparation de recommandations techniques portant sur les aménagements cyclables et leur signalisation (production du CERTU en 2000),
- à la préparation de nouvelles mesures à introduire dans le Code de la route en faveur de l'usage du vélo.

La gestion des événements exceptionnels

L'année 1999 a été marquée par deux événements exceptionnels : le drame du tunnel du Mont Blanc et l'éclipse du 11 août 1999.

Dans les deux cas, il a été nécessaire de préparer une information (préventive dans le cas de l'éclipse) et de gérer la situation en matière de circulation.

Brochure sur le transport intelligent

Ce document tiré à 12 000 exemplaires et traduit dans quatre langues est en fait une synthèse de l'ensemble des avancées techniques, en France, dans le domaine des transports intelligents. L'objectif est de valoriser le savoirfaire français à l'international et de faire connaître le rôle du ministère dans ce secteur. Il donne une bonne idée de la révolution technologique qu'est en train de vivre le secteur des transports qui nous fait entrer de plein pied dans une ère nouvelle, celle de la société de l'information.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR



Le permis de conduire

L'année 1999 a été une année difficile pour le service des examens du permis de conduire, en raison essentiellement d'une augmentation du nombre de candidats au permis (+ 9 %) et d'une

diminution de l'effectif opérationnel des inspecteurs. Toutefois, 30 postes supplémentaires ont d'ores et déjà été prévus au titre de l'année 2000. Par ailleurs, conformément à la directive communautaire sur le permis de conduire, des travaux sont menés pour rendre le titre de conduite lisible dans les autres états membres et normaliser les épreuves de permis de conduire pour permettre la reconnaissance mutuelle entre états membres.

Fonctionnement des commissions médicales départementales du permis de conduire. Pour un nombre de 950 000 visites par an, elles prononcent chaque année environ 18 000 inaptitudes à la conduite automobile (soit 2 % de l'ensemble) et près de 190 000 aptitudes temporaires (soit plus de 20 % de l'ensemble), instaurant donc un contrôle médical régulier pour certains conducteurs.

Amélioration de la sécurité sur les centres d'examen. Face à la persistance des agressions, verbales ou physiques, à l'encontre des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur les centres d'examen, a été décidé un certain nombre de mesures pour améliorer leur sécurité lors du passage des examens du permis de conduire et l'expérimentation de l'annonce différée et l'annonce différente.

La déconcentration de la gestion des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière dans les Directions départementales de l'équipement est en préparation. L'enjeu est de taille : il s'agit d'améliorer le fonctionnement d'un service public de proximité concernant un million d'usagers chaque année.

Elle interviendra en 2001.

La réforme des conditions d'accès à l'enseignement de la conduite

Les efforts conjoints des pouvoirs publics et des professionnels concernés pour renforcer et moraliser les conditions d'accès aux professions d'enseignant de la conduite automobile et d'exploitant d'auto-école ont enfin abouti à travers les dispositions de la loi n° 99-505 du 18 juin 1999, portant diverses mesures relatives à la sécurité routière (articles 2 à 5), publiée au *JORF* du 19 juin.

Il s'agit principalement des conditions d'honorabilité et de moralité, mais aussi de justification de capacité de gestion et d'expérience professionnelle d'enseignement de la conduite. Par ailleurs la loi a introduit l'obligation d'établir un contrat écrit visant à clarifier les relations entre le client et l'établissement.

Expérimentation des formations post-permis destinées aux conducteurs novices et aux conducteurs expérimentés

L'expérimentation de rendez-vous d'évaluation destinés aux conducteurs novices (dans l'année qui suit l'obtention du permis) et de rendez-vous de perfectionnement destinés aux conducteurs expérimentés (10 ans d'ancienneté de permis) a débuté au premier semestre 1999, faisant suite à l'instruction adressée aux préfets (circulaire du 22 décembre 1998) pour la mise en œuvre de cette mesure décidée par le CISR du 26 novembre 1997

Parallèlement au démarrage de ces stages sur le terrain, un protocole visant à organiser leur mise en œuvre dans le cadre de la convention pluriannuelle liant l'État et les assurances a été signé le 16 juillet 1999 par le ministre des Finances (Direction du trésor), le ministre chargé des Transports (DSCR), la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et le Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA). Dans ce cadre, les partenaires s'engagent à assurer la promotion des rendez-vous post-permis, à encourager leur mise en œuvre et enfin à évaluer leur impact tant sur le comportement que sur la sinistralité des conducteurs.

Le bilan à la fin de 1999 reste modeste. Les préfets ont labellisé 20 centres de formation de formateurs. Ceux-ci ont formé 118 enseignants de la conduite qui ont suivi les 5 jours de formation spécifique préconisés par le cahier des charges.

- 43 centres de formation post-permis ont été labellisés.
- 55 stages de conducteurs ont eu lieu, dont 40 rendezvous d'évaluation suivis par 591 conducteurs novices et 15 rendez-vous de perfectionnement suivis par 151 conducteurs expérimentés.

Brevet de sécurité routière

Il est rappelé que depuis le 17 novembre 1997 il est nécessaire d'être titulaire, pour conduire un cyclomoteur dès l'âge de 14 ans, du brevet de sécurité routière constitué d'une partie théorique : l'attestation scolaire de sécurité routière de 1er niveau délivrée en classe de 5e et d'une partie pratique : formation de 3 heures en circulation avec un moniteur agréé. Au 31 décembre 1999, plus de 68 000 jeunes ont suivi cette partie pratique (58 000 en 1998).

LE VÉHICULE



La réglementation des véhicules 40 arrêtés ont été pris au cours de l'année : cf. annexe.

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, pour étendre à l'ensemble des grands pays producteurs ou consommateurs d'automobiles le processus d'harmonisation internationale, des négociations ont été menées à partir de novembre 1997 entre les États-Unis, le Japon et l'Union européenne. Un nouvel accord, ouvert à la signature le 25 juin 1998, et connu sous le nom « d'accord parallèle » car il fonctionne parallèlement à l'accord de Genève de 1958, a été rédigé. Cet accord a suivi le processus de ratification par les différentes parties contractantes au cours de l'année 1999. 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...).

Les experts en automobile

La Commission nationale des experts en automobile chargée d'élaborer et de mettre à jour annuellement la liste des experts en automobile et de prononcer des sanctions telle que la radiation ou la suspension a été mise en place.

Un nouveau module de formation continue des experts habilités à effectuer les expertises spécifiques prévues par le Code de la route des véhicules gravement accidentés (VGA) et des véhicules économiquement irréparables (VEI) a été mis au point.

Enfin, tous les experts inscrits sur la liste nationale sont destinataires d'un bulletin d'information quadrimestriel « La lettre aux experts ».

Contrôle technique

Depuis le 1^{er} mai 1999 le contrôle a été modifié sur la fonction identification du véhicule. Il porte désormais sur 585 altérations dont 219 soumises à prescription de contre-visite.

En 1999, 14,6 millions de contrôles dont 12,4 millions de visites initiales ont été réalisés dans les 4 272 centres de contrôle agréés (3 694 centres spécialisés et 578 centres auxiliaires). Les 12,4 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 10,6 millions pour les voitures particulières et 1,8 million pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une diminution de 16,1 % du nombre de contrôles par rapport à 1998, qui était une année de forte activité, conséquence du changement de périodicité des contrôles techniques intervenu en 1996.

En 1999, 17,2 % des voitures particulières ne présentent aucune des altérations élémentaires de la nomenclature, alors qu'elles étaient 16,3 % en 1998.

En ce qui concerne les altérations soumises à contrevisite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en légère diminution par rapport à 1998. Il s'établit en 1999 à 20,60 % alors qu'il était de 21,53 % en 1998.

Pour les utilitaires légers on constate une relative stabilité du taux de prescription de contre-visites : il est de 24,86 % en 1999 contre 25,13 % en 1998.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernaient pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 1999 :

- la fonction freinage pour 9,53 % des véhicules (soit environ 1 177 000 véhicules) dont :
- 5,16 % pour un déséquilibre important du frein de service
- 2,68 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement,
- 1,58 % pour une détérioration importante du flexible de frein
- 0,69 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de service ;

- la fonction direction pour 1,62 % des véhicules (soit environ 200 000 véhicules) dont :
- 1,33 % pour un jeu important de la rotule, articulation de direction,
- 0,15 % pour un jeu important aux braquages du volant de direction,
- -0.06 % pour un jeu important du relais de direction.
- 0,06 % pour une mauvaise fixation de la rotule, articulation de direction ;
- la fonction *visibilité* pour 1,89 % des véhicules (soit environ 233 000 véhicules) dont :
- 1,04 % pour fissure, cassure du pare-brise,
- 0,55 % pour un mauvais état du rétroviseur extérieur (si obligatoire),
- 0,12 % pour un non fonctionnement de l'essuie-glace AV.
- 0,08 % pour une mauvaise fixation du rétroviseur extérieur;
- la fonction *éclairage*, signalisation pour 8,41 % des véhicules (soit environ 1 039 000 véhicules) dont :
- 1,95 % pour le non fonctionnement du feu stop,
- 1,70 % pour le non fonctionnement du feu de position,
- 1,40 % pour le non fonctionnement du feu de plaque AR.
- 1,17 % pour une détérioration importante du feu indicateur de direction ;
- la fonction *liaisons* au sol pour 7,19 % des véhicules (soit environ 888 000 véhicules) dont :
- -3,34 % pour une usure importante du pneumatique,
- 2,30 % pour un jeu important de la rotule, articulation de train
- 0,76 % pour des dimensions inadaptées du pneumatique.
- 0,64 % pour un jeu important du train ;
- la fonction *structure carrosserie* pour 1,14 % des véhicules (soit environ 141 000 véhicules) dont :
- 0,51 % pour une ouverture impossible d'une porte latérale,
- 0,20 % pour une partie saillante du pare-chocs, bouclier.
- -0,13 % pour une absence de pare-chocs, bouclier,
- -0,10 % pour une ouverture impossible de la porte arrière, hayon;
- la fonction *équipements* pour 1,97 % des véhicules (soit environ 243 000 véhicules) dont :
- 0,76 % pour le non fonctionnement de l'avertisseur sonore,
- 0,35 % pour une détérioration importante de la ceinture (si obligatoire).
- 0,34 % pour une mauvaise fixation du siège,
- 0,26 % pour un mauvais fonctionnement de la ceinture (si obligatoire);
- la fonction *organes mécaniques* pour 2,84 % des véhicules (soit environ 351 000 véhicules) dont :
- 1,25 % pour une fuite importante du silencieux d'échappement,
- 0,67 % pour une fuite importante de la canalisation d'échappement,
- -0,31 % pour une mauvaise fixation du silencieux d'échappement,
- 0,30 % pour une fuite du circuit de carburant ;

- la fonction *pollution, niveau sonore* pour 6,47 % de l'ensemble des véhicules (soit environ 799 000 véhicules) répartis par motorisation en :
- véhicules essence « non dépollués » : 9,11 % des véhicules (soit environ 495 00 véhicules) dont :
- 5,98 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive.
- 3,14 % pour un contrôle impossible de la teneur en CO des gaz d'échappement,
- véhicules essence « *dépollués* » : 3,14 % des véhicules (soit environ 60 000 véhicules) dont :
- 1,48 % pour une mesure excessive du lambda des gaz d'échappement,
- 1,38 % pour une teneur en CO des gaz d'échappement excessive,
- véhicules diesel : 4,87 % des véhicules (soit environ 243 000 véhicules dont :
- -2,43 % pour une opacité excessive des fumées d'échappement,
- -0,96 % pour une fuite importante à l'échappement.

ANNEXE: LES TEXTES PARUS

Textes pris en application des comités interministériels de 1997 et de 1999

- Loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseaux de transport public de voyageurs.
- Décret n° 99-338 du 3 mai 1999 relatif à l'apposition d'un pictogramme sur le conditionnement extérieur de certains médicaments ou produits et modifiant le Code de la santé publique (deuxième partie : décrets en Conseil d'État).
- Circulaire interministérielle (Intérieur, Défense, Équipement, Transports et Logement) du 1^{er} juillet et circulaire Justice du 4 août 1999 portant sur la loi du 18 juin 1999.
- Circulaire n° 99-68 du 1^{er} octobre 1999 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.
- Circulaire Justice du 2 décembre 1999 portant sur la sécurité routière et l'usage du radiotéléphone.

Textes concernant les véhicules

- Arrêté du 11 janvier 1999 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles.
- Arrêté du 11 janvier 1999 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 modifié relatif à l'immatriculation des véhicules.

- Arrêté du 18 février 1999 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.
- Arrêté du 4 mars 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes.
- Arrêté du 19 mars 1999 modifiant l'arrêté du 12 mars 1980 relatif à la réception CEE concernant le champ de vision et les essuie-glaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 19 mars 1999 relatif à la réception CEE en ce qui concerne la vitesse maxi par construction et les plates-formes de chargement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 19 mars 1999 relatif à la réception communautaire en ce qui concerne certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 19 mars 1999 relatif à la réception communautaire en ce qui concerne le dispositif de direction des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 19 mars 1999 relatif à la réception communautaire en ce qui concerne les rétroviseurs des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 19 mars 1999 modifiant l'arrêté du 27 décembre 1978 relatif à la réception CEE des tracteurs agricoles ou forestiers à roues en ce qui concerne les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 26 mars 1999 relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 6 avril 1999 relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne les portes.
- Arrêté du 8 avril 1999 modifiant l'arrêté du 29 mai 1984 relatif à la signalisation des véhicules.
- Arrêté du 16 avril 1999 relatif à l'homologation des véhicules à deux étages pour le transport des voyageurs en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction.
- Arrêté du 8 avril 1999 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules.
- Arrêté du 2 juin 1999 relatif à la réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes.
- Arrêté du 15 juin 1999 modifiant l'arrêté du 22 mars 1979 relatif à la réception CEE des tracteurs agricoles ou forestiers à roues et l'homologation CEE des dispositifs d'équipements pour ces tracteurs.

- Arrêté du 23 juin 1999 relatif à la réception CEE des véhicules à moteur et de leurs remorques destinés au transport de marchandises dangereuses.
- Arrêté du 2 juillet 1999 relatif à la réception communautaire des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne leur dispositif de direction.
- Arrêté du 4 août 1999 relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur.
- Arrêté du 5 août 1999 modifiant l'arrêté du 30 août 1982 relatif à l'éclairage des cycles.
- Arrêté du 5 août 1999 modifiant l'arrêté du 31 août 1982 relatif aux feux roues arrière des cycles.
- Arrêté du 7 septembre 1999 modifiant l'arrêté du 5 décembre 1996 relatif aux ceintures et systèmes de retenue, aux ancrages des ceintures de sécurité, à la résistance des sièges et de leurs ancrages et aux appuie-têtes dans les véhicules à moteur.
- Arrêté du 10 septembre 1999 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules.
- Arrêté du 23 septembre 1999 relatif à l'identification des véhicules automobiles contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique.
- Arrêté du 1^{er} octobre 1999 relatif à la réception des feux de brouillard avant des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 1^{er} octobre 1999 relatif à la réception des feux de stationnement des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 1^{er} octobre 1999 relatif à la réception des feux indicateurs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 1^{er} octobre 1999 relatif à la réception des feux de brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques.
- Arrêté du 5 octobre 1999 modifiant l'arrêté du 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R 61 du Code de la route.
- Décret 99/868 du 6 octobre 1999 relatif au port de la ceinture de sécurité et du casque.
- Arrêté du 26 octobre 1999 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux réservoirs de carburant des véhicules à moteur.
- Arrêté du 26 octobre 1999 modifiant l'arrêté du 7 août 1981 relatif à la réception CEE concernant les réservoirs de carburant liquide et la protection contre l'encastrement des véhicules à moteur et de leurs remorques.

- Arrêté du 2 novembre 1999 relatif à la réception communautaire en ce qui concerne les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.
- Arrêté du 23 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.
- Arrêté du 8 décembre 1999 modifiant l'arrêté du 7 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur, et de leurs systèmes et équipements.
- Arrêté du 8 décembre 1999 relatif à la réception communautaire des dispositifs de retenue pour passagers des véhicules à moteur à deux-roues.
- Arrêté du 8 décembre 1999 relatif à la réception communautaire des véhicules à moteur à deux- ou troisroues et des quadricycles à moteur en ce qui concerne

l'emplacement pour le montage de la plaque d'immatriculation arrière.

Autres textes

- Décret n° 99-743 du 25 août 1999 relatif à l'accès aux autoroutes de certains tricycles à moteur et modifiant l'article R 43-2 du Code de la route.
- Arrêté du 22 mars 1999 portant nomination à la Commission nationale chargée d'arrêter la liste des experts en automobile.
- Circulaire n° 99-81 du 3 novembre 1999 modifiant la circulaire n° 84-84 du 24 décembre 1984 portant application de l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules.
- Circulaire n° 99-83 du 3 novembre 1999 relative à la participation des exploitants agricoles à l'activité de déneigement des routes.

ÉTUDES ET RECHERCHES

Alors que l'on constate depuis fin 1994 un palier dans la baisse des accidents, et qu'il se confirme que les mesures les plus efficaces (vitesse, ceinture, alcool) ayant été prises, il devient de plus en plus difficile de sauver des vies supplémentaires, les études et recherches apparaissent comme un enjeu tout à fait essentiel pour la sécurité routière.

Le présent panorama, qui est une première dans la publication du bilan annuel de sécurité routière, ne prétend pas à l'exhaustivité sur tous les travaux qui sont menés dans ce domaine. Il présente toutefois les cinq plus grands organismes d'études et de recherche: deux organismes publics de recherche, l'INRETS et le LCPC, deux organismes d'études, le SETRA et le CERTU, et un organisme privé, le LAB.

La présentation de chacun des organismes est suivie d'un résumé des travaux terminés en 1999 (1).

Globalement, on peut distinguer cinq axes principaux :

- l'accidentologie statistique qui consiste à rechercher, grâce notamment aux fiches accidents ou à d'autres données statistiques (enquête de mobilité ou comportement), les causes des accidents. Les travaux ont porté sur l'accidentologie en général : mobilité, évaluation du risque, comportement ou sur des thèmes particuliers : poids lourds, obstacles latéraux, piétons, cyclistes, alcool et collisions arrière (INRETS, SETRA et CERTU);

- l'accidentologie clinique et expérimentale qui a porté sur des études détaillées d'accidents (EDA) menées à la fois par l'INRETS et le LAB, l'étude expérimentale des scénarios d'accidentologie, les collisions frontales (LAB);
- la sécurité des infrastructures qui porte en 1999 sur le contrôle de sécurité, les glissières de sécurité (SETRA), la sécurité des traversées piétons (CERTU), et les accidents par temps de pluie, en virage, la conduite de nuit ou dans des conditions de visibilité réduites (LCPC);
- l'urbanisme et la sécurité, qui est un thème voisin de celui de l'infrastructure mais qui le dépasse, a vu l'aboutissement d'un certain nombre de travaux sur la gestion de la ville (INRETS), les PDU, le rapport entre forme urbaine et mobilité et les territoires de la rue (CERTU);
- l'évaluation des politiques qui a porté sur des actions de prévention (sur l'alcool avec les jeunes etc.) ou de formation (INRETS).

Ces travaux correspondent aux orientations définies par les ministères chargés de la Recherche, des Transports et de l'Industrie dans le cadre du PREDIT (2) pour 1996-2000 et au-delà jusqu'en 2003 avec quatre axes prioritaires :

- la formation des usagers de la route et des conducteurs ;
- la sécurité des véhicules, l'aménagement de l'espace public et l'accidentologie;
- la télématique et la sécurité routière ;
- la socio-économie de l'insécurité routière.

L'INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère chargé de la Recherche et de la Technologie et du ministère chargé des Transports. Les missions de l'INRETS sont les suivantes :

- recherche et développement technologique pour l'amélioration des systèmes et des moyens de transports et de circulation,
- travaux d'expertise et d'aide à la décision,
- promotion et diffusion des résultats,
- participation à la formation par et à la recherche.

L'Institut, d'un effectif d'environ 400 collaborateurs permanents, est organisé en 17 unités de recherche réparties sur 5 sites. Parmi ces unités, 6 travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le DERA et le LPC implantés à Arcueil, le LEAT et le LBMC à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence.

Département évaluation et recherche en accidentologie (DERA)

Ce département a pour vocation de développer des problématiques de recherche sur l'accident, le risque rou-

^{(1) 1998} et 1999 pour l'INRETS.

⁽²⁾ Programme national de recherche et d'innovation sur les transports terrestres (1996-2000).

tier et l'action de sécurité routière à des fins de progrès des connaissances et d'aide à la gestion du risque.

Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC)

Ce laboratoire a pour objet de recherche central l'identification et l'analyse des principaux déterminants des comportements dans la circulation routière. Le LPC mène des recherches dans quatre principaux domaines :

- la psycho-ergonomie de la conduite,
- l'éducation et la formation à la sécurité routière,
- les professionnels du transport routier.
- la psychosociologie de la circulation et des risques.

Laboratoire d'épidémiologie appliquée à la sécurité des transports (LEAT)

Le LEAT privilégie l'étude des accidents corporels de la route à travers une approche épidémiologique des victimes. Ses recherches s'appuient notamment sur le « registre des victimes corporelles d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône ». Le LEAT va être transformé prochainement en unité mixte de recherche avec l'université Claude Bernard Lyon I, en intégrant une équipe hospitalo-universitaire. Il deviendra UMRETTE (Unité mixte de recherche épidémiologique transport travail environnement).

Département mécanismes d'accidents (MA)

L'activité scientifique du MA porte en premier lieu sur l'étude des mécanismes générateurs d'accidents et des processus de dysfonctionnement du système de circulation pour déboucher sur le champ plus large de l'analyse de l'insécurité routière et proposer des aides à la conception (infrastructure, véhicule) et à la formation (concepteurs, aménageurs, usagers).

Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC)

Le LBMC a pour mission essentielle de contribuer à l'amélioration de la protection des usagers des transports contre les effets néfastes des accidents, en particulier ceux de la route. C'est le domaine de la sécurité secondaire. Pour atteindre cet objectif, le LBMC mène des recherches sur la caractérisation biomécanique de l'être humain et sa modélisation, sur le comportement au choc des structures de véhicules et sur les performances des dispositifs de protection.

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)

Le LBA est une unité de recherche associée à la faculté de médecine de Marseille-Université de la Méditerranée. Ses travaux se situent également dans le domaine de la sécurité secondaire. Ils ont pour objectif d'étudier la tolérance du corps humain et les mécanismes lésionnels d'une part et d'autre part, la modélisation biofidèle de l'être humain, sa validation et le caractère prédictif des lésions et sa simulation. Les résultats sont utilisés pour proposer des solutions visant à diminuer la gravité des accidents réels.

D'autres unités mènent également des travaux dans le domaine de la sécurité routière, notamment :

Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)

Ses missions consistent à développer des recherches en vue d'améliorer la qualité du travail des professionnels des transports et la qualité de vie des utilisateurs. Ceci se traduit par des recherches plus spécifiquement sécurité routière concernant les capacités fonctionnelles des conducteurs et leur activité, par la prise en compte des particularités des conducteurs âgés et handicapés, par l'analyse expérimentale des effets induits insécuritaires des technologies et la participation à la conception d'assistances coopératives visant à améliorer la sécurité.

Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteurs (LIVIC).

Cette unité mixte avec le LCPC s'articule autour du développement de dispositifs permettant une amélioration de la sécurité et la réduction des difficultés de conduite au moyen de dispositifs coopératifs véhicules-infrastructure, pouvant aller à terme jusqu'à l'automatisation de la conduite.

Évaluation de l'expérience de suivi des conducteurs alcoolisés dans le Val-d'Oise

Biecheler-Fretel, M.-B. - 1998

Ce rapport fait le point sur l'expérience de suivi des conducteurs alcoolisés dans le Val-d'Oise. Il étudie le fonctionnement général de l'expérience et les indicateurs statistiques de fonctionnement.

Mobilité et accidents : année 1996

Thème 1 : analyse globale des facteurs et des circonstances des accidents et du risque routier

Fontaine H., Gourlet Y. - 1998

L'objet de ce rapport est de présenter l'analyse du suivi du risque routier pour l'année 1996. La première partie concerne la mobilité et s'appuie sur l'exploitation de l'enquête « parcauto » de la Sofres. L'analyse de l'alcoolémie des conducteurs impliqués dans les accidents corporels fait l'objet d'une seconde partie.

L'évaluation des élèves conducteurs entrant en formation dans les auto-écoles : comparaison entre la méthode officielle actuelle et une batterie de tests informatisés (les sécuritests routiers)

Blanchard C., Fondarai J. - 1998

La réglementation actuelle impose que l'élève conducteur qui fait appel à une auto-école soit évalué afin de déterminer le nombre d'heures de leçons qui seront nécessaires pour être présenté au permis de conduire et signer le contrat de formation avec ou sans ses parents. Cette évaluation se fait actuellement à l'aide d'une check-list que nous appellerons « questionsobservations » remplie par le moniteur et comportant un certain nombre d'items caractérisant les activités du futur candidat. Depuis 1990, le développement d'une batterie de tests informatisés permet de mieux évaluer et de manière plus objective les aptitudes de base nécessaires à une bonne formation. Cette étude vise à montrer la fiabilité et l'efficacité d'une telle procédure, à la fois pour délimiter une durée optimale de formation et pour recueillir des informations permettant d'élaborer la meilleure démarche pédagogique.

L'évaluation des actions locales de sécurité routière Assailly J.-P. – *1998*

Ce travail vise à évaluer l'impact des actions locales de sécurité routière en direction des jeunes, actions de types préventifs et éducatifs. En effet, très nombreuses sont les initiatives locales dans ce domaine, mais très rares sont celles qui sont reprises dans d'autres départements ou à un niveau national, du fait de cette carence d'évaluation.

Les accidents impliquant des véhicules lourds

Fontaine H., Gourlet Y., Hamelin P., Lebaudy M. – 1998 Dans le cadre d'une analyse de l'accidentologie des véhicules lourds, un chiffrement spécifique des procès-verbaux d'accidents a été mis en œuvre. Ce rapport apporte quelques premiers éléments sur l'analyse temporelle des situations d'accidents et de conduite.

La sécurité des enfants dans les voitures : accidentologie et utilisation des dispositifs de retenue – Journée spécialisée du 22 janvier 1998

Biard R., Dejeammes M. - 1998

Ce rapport rassemble les communications des participants à la journée spécialisée organisée sur le thème de la sécurité des enfants-passagers d'automobile. Deux sujets avaient été retenus : l'accidentologie des enfants impliqués dans un accident alors qu'ils utilisaient un dispositif de sécurité et les problèmes d'utilisation rencontrés par tous les types d'usagers. Il a été montré que des progrès technologiques restent à faire pour concevoir des dispositifs encore plus efficaces, mais l'accent a surtout été mis essentiellement sur les problèmes d'utilisation. Tous les participants ont insisté fortement sur le nombre élevé d'utilisations incorrectes observées et sur la piètre qualité des montages faits par les parents, ce qui aboutit à une diminution de l'efficacité offerte par les dispositifs.

Gestion de la ville et sécurité routière en France. Pratiques et perspectives

Fleury D., Montel M.-C., Grenier A., Dioniso C., Martini D. – 1998-06

Ce rapport a été réalisé dans le cadre du projet européen DUMAS financé par la DG VII de la Commission européenne. C'est un état des lieux sur la prise en compte de la sécurité routière en France dans la gestion urbaine. Il présente, en abordant les dimensions institutionnelle, politique et technique, les pratiques généralement répandues dans le pays ou isolées, reflétant les diversités des contextes urbains.

L'évaluation des actions locales « jeunes et alcool » (campagnes « Après 2 verres », « Auto-testez-vous », « Transformez la 3° mi-temps »)

Assailly J.-P. - 1998

Deux campagnes media dans le département du Puyde-Dôme et une action de sensibilisation en direction des jeunes rugbymen en région toulousaine ont été évaluées. Un certain nombre de résistances à l'action de prévention ont pu être mises en évidence à propos des distorsions de la perception du risque chez les 18-25 ans.

Sécurité et urbanisme : la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain

Fleury D. - 1998

Presses de l'École nationale des ponts et chaussées Cet ouvrage propose une réflexion sur la place de l'automobile et de la sécurité dans l'aménagement urbain. La compréhension de la dynamique de la circulation et des modalités d'intervention sur l'espace urbain – considéré comme un système complexe – permet de construire des processus d'action et d'intégrer une meilleure prise en compte de la sécurité dans les processus de gestion de la ville

Le risque routier dans la ville

Yerpez J. - 1998

Collection VILLES - Anthropos

Cet ouvrage s'intéresse à la diversité et aux jeux des acteurs sociaux dans une approche territoriale, au travers des interactions entre aménagement et sécurité routière, afin d'expliquer les stratégies d'acteurs et les dysfonctionnements qui peuvent y être liés. Il décrit et analyse les différentes étapes sociales et techniques de trente années d'évolution d'une commune provençale : espace géographique, social et technique, structure de la population, pratiques de l'espace, mobilité, aménagement urbain et viaire, insécurité, afin d'interpréter les mécanismes de gestion urbaine, les stratégies développées

Observatoire ASFA interdistance et vitesse sur autoroute. Synthèse des données recueillies en 1997 (ASF, ESCOTA, SANEF, SAPN, et SAPRR)

Rapport MAIA/DERA N° 9809, juin 1998, convention ASFA/INRETS

Aron M., Peytavin J.-F. Biecheler-Fretel M.-B. – 1998 Pour mieux connaître les vitesses et interdistances pratiquées sur autoroute, un groupe de travail ASFA, auquel s'est joint l'INRETS, a défini une structure des données à recueillir et une présentation des résultats communes aux différentes sociétés d'autoroute. Différents indicateurs de vitesse et d'interdistance ont été définis, le document en présente l'application sur une première vague d'enquête (1,2 million de véhicules en 1997). Par exemple, parmi les conducteurs empruntant la voie gauche, 18 % dépassent 150 km/h, 17 % sont à moins d'une seconde du véhicule précédent, 1,8 % des conducteurs combinent ces deux pratiques.

Les attitudes et comportements des conducteurs d'automobile européens face à la sécurité routière 3 volumes, INRETS, Arcueil.

Cauzard J.-P. éditeur - 1998 - 1999

Le consortium européen SARTRE a effectué une 2° enquête représentative des attitudes sociales des conducteurs d'automobile envers le risque routier dans 19 pays, Union Européenne, Suisse et Europe centrale, en 1996-97. Les résultats de cette enquête ont été analysés par divers partenaires du consortium, selon des thèmes qui mettent en lumière les attitudes et comportements à l'égard des risques et des principales mesures de sécurité routière. Les rapports publiés tirent des recommandations utiles pour l'évaluation de l'acceptabilité des mesures et l'orientation des politiques de sécurité routière en Europe. Ce projet, dont la France est pilote, a été réalisé avec le soutien du FERSI, de la Commission de l'UE et de la DSCR.

Étude de l'évolution des vitesses en France entre 1991 et 1996 : pratiques sur routes et attitudes enciales

Biecheler M.B., Cauzard J.-P. - 1999

Ce travail propose d'étudier l'évolution des vitesses en France entre 1991 et 1996, à partir de deux sources

d'observations que sont les tableaux de bord des vitesses 1991 et 1996 et les résultats de l'enquête SARTRE 1 (1996) et SARTRE 2 (1999). Cette étude est menée en utilisant comme catégorie d'analyse les groupes sociaux homogènes et les différents types de réseaux routiers. Ce rapport décrit la structure de chacun des ensembles de données et présente les outils statistiques de comparaison qui seront utilisés.

Évaluation a priori à partir des PV d'accidents des actions dans le domaine de la route intelligente

Malaterre G., Fontaine H., Alonso B., Dionisio C., Michaut H., Gourlet Y. – 1999-4

L'objectif de cette étude est de faire une analyse typologique des collisions arrière, à la fois sur autoroute et sur le reste du réseau (RN & RD) en rase campagne, d'essayer d'estimer les paramètres cinématiques propres à ces accidents (vitesse, temps séparant les différentes collisions dans un même accident), et d'examiner quel pourrait être l'impact de différentes fonctions d'aides sur ces accidents. L'analyse n'est pas seulement faite au niveau de chaque usager mais aussi globalement au niveau de l'accident, ce qui présente un intérêt dans le cas d'accidents complexes impliquant un grand nombre de véhicules.

Exposition au risque et risque routier

Fontaine H., Gourlet Y. - 1999-7

L'objet de ce rapport est de présenter les résultats obtenus à partir de l'analyse de l'enquête de la Sofres pour 1997, comparée aux données des années précédentes. Une première partie méthodologique présente les indicateurs de risque et les données disponibles. Une deuxième partie concerne l'analyse de l'exposition au risque, en s'attachant plus particulièrement aux kilométrages parcourus et à leurs évolutions selon le type de réseau emprunté et le type d'utilisateur. Une troisième partie s'attache à la distinction entre conducteur principal et conducteur occasionnel, en mettant en évidence ce qui les différencie à travers leurs caractéristiques socio-démographiques et leur exposition au risque. Enfin la dernière partie analyse l'évolution du risque, telle qu'elle apparaît au travers des déclarations d'accidents corporels et matériels et des distances parcourues en distinguant les caractéristiques des conducteurs.

Études détaillées d'accidents - Exploitation thématique : accidents en virage

Coordinateurs : Michel J.-E. (INRETS) et Thomas C. (LAB) – 1999

Depuis 1994, l'INRETS et le Laboratoire d'accidentologie et de biomécanique PSA Peugeot-Citroën Renault (LAB et CEESAR) collaborent dans le cadre d'un programme de recherche commun « Véhicule et sécurité routière » (VSR), soutenu par les pouvoirs publics et les constructeurs automobiles français. Ces deux organismes réalisent, sur différentes aires géographiques (Salon-de-Provence, Amiens et Evreux), des dossiers détaillés d'accidents selon une méthodologie d'enquête commune. Une recherche a été réalisée, à partir de ces dossiers, sur le thème des accidents en virage. La cible privilégiée de l'étude concerne les accidents de type perte de contrôle en rase campagne, sur lesquels a porté la

plupart des développements. Les analyses et résultats ont porté sur les points suivants : géométrie, revêtement, accotements, dynamique du véhicule, conditions d'approche...

L'évaluation du club entreprises Toulouse Garonne Assailly J.-P. – 1999

La mise en place du club entreprises Toulouse Garonne, les difficultés rencontrées, les points d'appui, les modalités de fonctionnement, les perspectives d'avenir ont été analysés par une série d'entretiens menés auprès des différents acteurs de cette action en entreprise.

L'évaluation d'une action de prévention précoce des consommations d'alcool, de drogues illicites, de médicaments et des comportements routiers dangereux dans le Morbihan au moyen du théâtre

Assailly J.-P. - 1999

Une pièce de théâtre à visée préventive a été conçue par le Centre départemental de prévention de l'alcoolisme du Morbihan et présentée à 4 000 élèves de ce département. Un livret pédagogique poursuivait l'expérience en classe par la transmission d'un certain nombre de contenus éducatifs sur les consommations d'alcool, de drogues illicites, l'abus de médicaments et les comportements routiers dangereux. Par une série d'entretiens de groupe avant et après le spectacle, nous avons évalué l'impact sur les connaissances, les représentations et les attitudes des enfants.

Conduite automobile et accidents liés a l'alcool

Biecheler M.-B., Filou C., Fontaine H. - 1999

Cette synthèse réunit les principales connaissances issues des travaux, de nature épidémiologique au sens large, réalisés par l'INRETS au cours de la période 1985/1995. Elle s'organise en quatre parties principales:

- le développement de la législation et du contrôle de 1978 à 1995 ;
- la conduite automobile et l'alcool;
- l'alcool et les accidents :
- en conclusion, on propose un cadre général d'analyse du risque et de la prévention en matière d'alcool au volant.

Les cheminements piétonniers : caractéristiques et mesure de l'exposition aux risques (enquête pilote – 1^{re} phase)

Carré J.-R., Julien A. – 1999

Le but de cette recherche, basée sur des enquêtes permettant un suivi fin des déplacements quotidiens, est de remédier au manque de connaissances sur les pratiques et les besoins des piétons. Les premiers résultats obtenus tout en étant cohérents avec les données de l'Enquête générale sur les transports menée en région parisienne (1991-92) font apparaître un quantum journalier de marche plus important que celui mesuré dans l'EGT. Ils montrent que l'activité marche tend à se répartir sur une multiplicité de séquences et que l'exposition aux risques de la circulation routière (rapportée à la marche sur la chaussée et en traversées) correspond donc à une partie réduite de l'activité « marche », ce qui majore d'autant le risque piétons.

LE LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC) est un établissement public à caractère scientifique et technologique d'environ 600 personnes sous la tutelle conjointe du ministère chargé de l'Équipement et du ministère chargé de la Recherche. Sa mission est de réaliser des recherches appliquées dans les domaines des infrastructures et de leur usage. L'organisation des recherches du LCPC se fait sur la base de six pôles qui sont à la fois des lieux de savoir, d'animation et d'impulsion, d'échange et de production.

Le pôle Exploitation et sécurité routières est plus spécialement chargé de constituer un élément d'appui aux politiques publiques dans le cadre de l'orientation prioritaire « Impliquer l'infrastructure dans la sécurité de la route » de son schéma directeur. Trois unités de recherches sont particulièrement concernées : la Division exploitation, signalisation éclairage (D/ESE), le Laboratoire commun avec l'INRETS sur les interactions véhicule, infrastructure conducteur (LIVIC) et la Division gestion de l'entretien des routes (D/GER).

Le pôle ESR a également un rôle de pilotage des études et recherches menées par les Centres d'études techniques de l'équipement dans son champ de compétence.

Accidents par temps de pluie

Cette recherche menée, dans le cadre d'un projet PRE-DIT en partenariat avec PSA Peugeot-Citroën, la société SERA-CD, l'INRETS et Météo France, a pour objet d'observer le comportement dynamique des véhicules pour différentes conditions de précipitation et de mouillage de la chaussée et d'analyser, par une approche basée sur la modélisation, la marge de sécurité dont dispose les automobilistes, c'est-à-dire l'écart entre la demande d'adhérence du véhicule et le potentiel offert par l'infrastructure. Les simulations sont faites pour les cas observés puis étendues à des comportements et à des manœuvres possibles constatées lors des études détaillées d'accidents. A la fin du projet, un groupe d'expert animé par le SETRA sera chargé de traduire les résultats obtenus en propositions d'actions visant la réduction de la fréquence et de la gravité des accidents en condition de pluie et en présence d'eau sur la chaussée. Le rapport d'avancement du projet à un an a été publié.

Simulateurs et simulation de conduite

Cette recherche menée, dans le cadre d'un projet PRE-DIT en partenariat avec la société OKTAL, l'INRETS et le CEPA s'appuie sur un double constat :

 l'intérêt de l'utilisation de la simulation comme moyen expérimental dans l'étude du comportement du conducteur et en particulier des mécanismes accidentogènes,

 la nécessité d'améliorer cet outil puissant notamment dans le domaine de la restitution de l'environnement

visuel en conditions dégradées.

Ce projet a pour objectif d'étendre le domaine d'utilisation des simulateurs afin de couvrir les conditions de conduite dégradées du fait d'une visibilité réduite, c'està-dire les situations de conduite nocturne, par temps de brouillard et de pluie ainsi que les phénomènes d'éblouissement. Le travail consiste à définir des algorithmes de simulation des phénomènes et à les valider au moyen d'expérimentations comportementales. La mise au point des algorithmes est faite hors temps réel, ils sont ensuite adaptés et mis en œuvre pour une visualisation temps réel interactive sur simulateurs. Le rapport d'avancement du projet à un an a été publié.

Évaluation des attentes des automobilistes en milieu urbain la nuit

Le quart de l'ensemble des accidents corporels en France se produit en ville, la nuit. Le manque de visibilité est souvent mis en cause, mais de nombreux accidents peuvent survenir, dans de bonnes conditions de visibilité, par un manque de compréhension de la situation pour laquelle l'usager n'a pas su adapter son comportement. Le fait que les usagers aient une lecture aisée de la voirie, afin qu'ils puissent identifier correctement sa nature, ses usages, et ses risques inhérents, est donc primordial du point de vue de la sécurité de la circulation en ville.

L'objectif de cette recherche est de mettre au point une méthode expérimentale pour évaluer l'influence de la période de la journée et du type de voie sur la vigilance des automobilistes. On s'est intéressé aux événements liés aux conflits de trajectoire entre un automobiliste et un autre usager de la voie. L'étude a permis de montrer qu'il était possible d'observer de façon précise les variations d'attention selon le type de voie et selon la période de la journée. On a ainsi constaté une diminution graduelle de l'attention avec la tombée du jour, notamment pour les situations mettant en jeu des usagers « vulnérables ».

LE SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES

LES MISSIONS DU SERVICE D'ÉTUDES TECH-NIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA)

Le SETRA est un service technique central du ministère chargé de l'Équipement. Son champ de compétence recouvre l'ensemble du domaine routier (routes, autoroutes et ouvrages d'art), à l'exception cependant du milieu urbain et des tunnels.

La mission fondamentale du SETRA est de produire la doctrine routière française, expression consacrée de l'état de l'art, de la gérer, de la diffuser et d'en être le garant et pour cela le SETRA veut être un pôle d'échanges et de synthèse de la communauté technique routière.

Le champ du SETRA en matière de sécurité routière peut se structurer autour de deux secteurs techniques successifs mais pouvant être considérés comme distincts. Ils visent tous les deux à contribuer à l'amélioration de la composante « infrastructure » dans ses interactions « homme-véhicule-environnement » sur le fonctionnement du système lié aux déplacements des usagers.

Le premier secteur concerne les études de sécurité au sens large du terme. Il présente plusieurs strates :

- le recueil des données accidents,
- la compréhension des mécanismes d'accidents,
- l'analyse statistique des accidents,
- l'analyse des infrastructures,
- l'analyse des comportements.

Le second secteur concerne la définition et les conditions de mise en œuvre des mesures assurant la sécurité des routes. Il présente plusieurs registres :

- l'organisation des déplacements,
- la réglementation de la circulation,
- la conception des routes,
- la gestion des routes.

Les activités permanentes réalisées dans le domaine de la sécurité routière concernent :

- l'exploitation de données accidents (à la demande),
- les études statistiques sur le fichier BAAC parfois associé à d'autres fichiers connexes tels que le fichier météo et le fichier population,
- la relation entre sécurité et infrastructure, y compris des études particulières relatives au comportement de l'usager en relation avec l'infrastructure ou à des aspects spécifiques tels que les accidents contre obstacles,
- le suivi technique des Programmes régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) et le bilan de l'utilisation des Crédits d'initiative locale (CIL), dans le cadre de compétences relevant de la direction des routes,
- le développement de logiciels traitant des accidents (CONCERTO),
- la publication de brochures ou notes d'information,
- la publication de guides méthodologiques.

Pour la réalisation de ces travaux, les partenaires du SETRA sont notamment la Direction de la circulation et de la sécurité routières, la Direction des routes, l'Institut

national de recherche sur les transports et leur sécurité, le Laboratoire central des ponts et chaussées, le Laboratoire de physiologie et de biomécanique, le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques.

Guide d'aide à la correction du fichier des accidents de la circulation routière

Les DDE disposent du fichier des accidents corporels de la circulation. Pour garantir la qualité des études de sécurité menées à partir de ce fichier, les informations qu'il contient doivent être contrôlées et corrigées. Ce guide d'aide à la correction a pour objectif de leur fournir des informations et de leur décrire des méthodes et des outils pour les aider dans cette tâche.

Détection de groupes cibles au niveau national

Cette étude a permis d'isoler cinq groupes d'usagers impliqués dans les accidents de la route sur lesquels l'attention doit être renforcée. Une analyse d'enjeu a été effectuée par département pour identifier ceux dans lesquels la proportion d'un ou de plusieurs groupes cibles est supérieur à la moyenne. Une analyse d'évolution structurelle a également été réalisée. Elle porte sur 15 ans et compare l'évolution dans chaque département par rapport à l'évolution sur la France entière.

Étude de typologies d'accidents

À partir du fichier BAAC, l'étude détermine des typologies d'accidents et de conducteurs accidentés.

Accidents en carrefours à sens giratoire

Ce document présente les principaux enjeux de l'insécurité liée aux carrefours giratoires. S'appuyant sur des analyses du fichier national des accidents corporels de 1993 et 1995, il permet d'avoir une vision globale et quantifiée de la question. Plusieurs axes sont explorés, en particulier: la distribution géographique, la répartition des impliqués par mode de transport, les accidents de véhicules seuls.

Les obstacles latéraux

La Direction d'études sécurité routière a lancé deux études dans le domaine des accidents contre obstacles latéraux et des accidents par sortie de chaussée. L'objectif de ces études est d'améliorer nos connaissances concernant le déroulement de ces accidents et de contribuer à la définition d'une politique nationale en matière de traitement des obstacles et de requalification des accotements. Ces travaux ont également fait l'objet d'un article paru dans la revue RGRA « Traitement des obstacles latéraux » (juin 1999) ainsi que d'une plaquette Sensibilisation Obstacles Sécurité « Savoir pour agir », diffusée très largement auprès des services locaux.

Une journée nationale « Sécurité routière et obstacles latéraux » a été organisée le 25 novembre 1999 afin de

sensibiliser les services à la problématique des obstacles latéraux.

Le contrôle de sécurité des projets routiers

Au cours de l'année 1999, une expérimentation de contrôle de sécurité avant mise en service a été lancée sur une dizaine d'opérations pour les milieux urbain et interurbain. Ces contrôles ont été réalisés sur la base d'un référentiel par des personnes qui avaient suivi deux jours d'information – formation. Une évaluation de ces expériences est en cours.

Recensement et structure du trafic

La Direction d'études systèmes d'informations connaissance du réseau routier a publié la carte de recensement de la circulation sur les routes nationales et autoroutes établie à partir des données 1998.

Elle a également réalisé un dossier thématique intitulé « Structure du trafic sur le réseau routier national – Analyse et évolution » portant sur l'importance et la composition du trafic selon la catégorie et l'origine des véhicules et selon les itinéraires et les régions. Ce document est accompagné de cartes.

Diagnostics locaux de sécurité

Le SETRA et le CERTU ont proposé à la DSCR de réaliser un séminaire d'échanges concernant les pratiques en matière de diagnostics locaux de sécurité. Cette proposition a été acceptée par la DSCR : ce séminaire devrait avoir lieu au mois de juin 2000.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES

Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) compte sept départements techniques couvrant l'ensemble du domaine urbain. Le département sécurité, voirie, espace public comprend une vingtaine de personnes réparties dans trois groupes : « Conception des infrastructures », « Espace public paysage urbain », « Sécurité de la circulation ». Ce dernier traite de la thématique sécurité routière en réalisant et en faisant réaliser des études dans le réseau du ministère de l'Équipement, en partenariat avec les collectivités et associations.

La vocation du CERTU n'est pas la recherche pure mais plutôt la capitalisation des savoirs et des savoir-faire sous la forme de rapports de synthèses thématiques, d'outils et de guides méthodologiques.

Analyse des 24 cas d'enfants piétons ou cyclistes tués sur le chemin de l'école en 1997

Rapport d'étude CERTU 1999

Jacques Robin et Alexandre Breuil

Ces 24 accidents ont été étudiés à partir d'une exploitation du fichier national des accidents et d'informations recueillies auprès des DDE, villes et procureurs.

Seulement deux accidents se sont produits à proximité de l'école. La grande majorité ont eu lieu à proximité du domicile.

La moitié de ces accidents implique un bus (choc direct ou masqué par rapport à une voiture croisant ou dépassant le bus lorsque l'enfant traverse).

Recherche des situations d'accidents mortels de piéton en milieu urbain en traversée de chaussée

Rapport d'étude CERTU 1999

Joëlle Chretiennot (CETE de Lyon) et Jacques Robin A partir de 438 accidents relevés dans le fichier BAAC et des renseignements complémentaires obtenus à partir des procès-verbaux et des enquêtes réagir, l'étude a permis d'en classer 343.

274 piétons ont été tués en carrefour ou section courante dans des rues pourvues de passages piétons. Aucun piéton n'a été tué sur giratoire.

Évaluation de l'expérimentation de Brignais d'une ligne avancée devant les passages piétons

Rapport d'étude CERTU 1999

Jacques Robin et Frédéric Thorner

Cette ligne d'arrêt tracée à 5 mètres environ en amont du passage a pour but de laisser un espace de sécurité et de confort entre les voitures et le piéton qui traverse. Elle est utilisée massivement dans certains pays européens. Le maire de Brignais a demandé au CERTU d'évaluer les effets des lignes tracées sur l'ensemble des passages piétons de l'agglomération. Cette étude a permis de mettre en évidence une amélioration sensible de la facilité de traversée et de la sécurité des piétons. Les modalités d'intégration de ce nouveau marquage dans la réglementation ne sont pas abordées dans l'étude et font l'objet d'investigations en cours.

Plans de déplacements urbains et sécurité routière Rapport de stage CERTU 1999

Marie-Françoise Duffait et Hubert Treve

Cette étude analyse neuf PDU sous l'angle de la sécurité routière. Le thème est souvent abordé dans les dossiers examinés mais de façon hétérogène.

Dans les programmes retenus, de nombreuses actions de sécurité sont envisagées. Le caractère officiel de ces plans de déplacements devrait conduire à des applications suivies des principes et objectifs avancés.

L'étude fait ressortir l'intérêt de publier une méthode de prise en compte de la sécurité routière qui devrait aider sensiblement les équipes opérationnelles des PDU.

Forme urbaine, mobilité et accidentologie

Mastère « Ingénierie et exploitation des déplacements » ENTPE Lyon 1999

Madjid Ait-Kaci (directeurs de thèse : B. Christian – CERTU et S. Lassare – INRETS)

Cette étude présente une approche du risque d'implication dans un accident par mode, en fonction des déplacements effectués.

Des statistiques de résidence des impliqués par mode de déplacement ont été réalisées sur un échantillon au 1/50° des procès-verbaux d'accidents disponibles au DERA de l'INRETS. Une application pratique de la méthode a été conduite sur le cas réel des « effets de la construction du VAL à Lille ».

Les territoires de la rue, enjeux sur l'espace public Thèse de Doctorat 1999

François Prochasson (CETE de l'Ouest, étude pour le compte du CERTU)

L'espace public est à la fois un réseau, une offre de transport, un lieu de communication et de rencontre. Il supporte des enjeux d'urbanité, de mobilité, de sécurité publique et routière. La thèse porte sur le diagnostic et sa représentation, sur les choix d'aménagement et les modes de décision participative. Elle établit que les pratiques de déplacements sur l'espace public et les concentrations d'accidents corporels sont aussi liées aux caractéristiques morphométriques du réseau et morphologiques de la ville et du quartier. Les descripteurs utilisés sont des densités, des typologies de voies, d'occupation du sol.

LE LABORATOIRE D'ACCIDENTOLOGIE, DE BIOMÉCANIQUE ET D'ÉTUDES DU COMPORTEMENT HUMAIN

Le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB) est intégré aux directions techniques de PSA Peugeot-Citroën et de Renault. Il développe son savoir-faire autour de l'acquisition de connaissances scientifiques sur la sécurité routière. Diffusées auprès des concepteurs, elles participent à la définition des produits des deux groupes industriels responsables et soucieux de prendre en compte les interactions entre l'automobile et la santé. Son activité se structure autour de trois pôles :

- sécurité secondaire.
- sécurité primaire,
- ergonomie confort.
- 1. La sécurité secondaire regroupe l'accidentologie et la biomécanique. Concevoir une voiture capable de protéger efficacement ses occupants lors d'un accident exige de s'appuyer sur de solides connaissances en termes de risques lésionnels, de comportement des structures et de fonctionnement des moyens de protection.
- L'accidentologie secondaire repose sur des enquêtes pluridisciplinaires, médicales et techniques. Elle s'intéresse à tous les modèles de voitures vendus en France et constitue une base unique de retour d'expérience.
- La biomécanique a deux objectifs principaux qui sont de définir le comportement du corps humain soumis à des chocs, d'en exprimer les critères lésionnels et leurs limites et de mettre au point les outils nécessaires à la validation des voitures en termes de sécurité.
- 2. La sécurité primaire regroupe les études détaillées d'accidents et des expérimentations associées. Pour

orienter la définition des systèmes d'aide à la conduite, il est nécessaire de connaître précisément la genèse des accidents.

- Les recueils de données pour les Études détaillées d'accidents (EDA) débutent sur les lieux mêmes des accidents ; elles fournissent aujourd'hui la meilleure base scientifique et technique sur ce que sont véritablement les accidents de la route.
- Les expérimentations sur simulateurs de conduite, pistes d'essais ou route ouverte permettent de quantifier précisément les comportements des conducteurs en situations d'urgence comme en situations normales de conduite. Cette connaissance permettra de concevoir des systèmes aptes à les aider lorsqu'ils en auront effectivement besoin, et uniquement dans ces cas.
- 3. La compréhension du comportement et du ressenti des usagers de véhicules implique l'utilisation d'outils issus des sciences biophysiques et cognitives.
- L'ergonomie biophysique analyse l'ensemble des phénomènes complexes générés par la conduite. Pour cela, il faut concevoir des protocoles expérimentaux de laboratoire permettant la complète maîtrise des variables environnementales. Les résultats issus de ces essais sont ensuite validés en condition réelle de conduite.
- L'ergonomie cognitive étudie les stratégies de conduite et l'impact des nouveaux systèmes d'assistance sur le comportement des conducteurs. Le but est d'obtenir le maximum d'adéquation entre dispositifs techniques et activité humaine.

La compatibilité en collision fronto-frontale voiturevoiture. Analyse statistique et accidentologique – Octobre 1999

Jean-Yves Foret-Bruno (publication dans le cadre du PREDIT 1996-2000, groupe thématique sécurité-ergonomie-confort).

Le but de l'étude était de déterminer la part des collisions fronto-frontales voiture-voiture en accidents réels, d'analyser les risques relatifs des occupants selon les masses des voitures en présence et d'étudier les caractéristiques physiques de ces collisions : vitesses de choc, recouvrements, angles...

L'amélioration de la compatibilité est une source réelle de gain en victimes, mais une évaluation statistique de ces victimes épargnées grâce aux évolutions des voitures ne pourra se faire que dans quelques années, le temps que le parc se modifie de façon importante.

Amélioration de la sécurité des véhicules automobiles. Études détaillées d'accidents (EDA) – Décembre 1999 C. Thomas et J.-Y. Le Coz (travaux dans le cadre du Programme national « Véhicule et sécurité routière » VSR du PREDIT).

Le programme, mené en coopération avec l'INRETS, a conduit à la constitution d'une base de données détaillées de plus d'un millier de cas d'accidents. Les principales conclusions sont les suivantes :

- s'agissant des conducteurs, les difficultés de perception de la situation et du danger éventuel interviennent dans la moitié des fonctions défaillantes,
- en matière d'infrastructure routière, l'analyse des accidents par sortie de chaussée a révélé la forte implication du rôle de l'accotement dans ces accidents,
- pour les voitures, les travaux ont permis de mieux connaître les freinages d'urgence avant collision réalisés par 45 % des conducteurs impliqués en accidents corporels. En outre, les reconstructions sur logiciel spécialisé ont permis de caractériser les actions volant en phase de pré-collision.

Études expérimentales de scénarios accidentogènes – Mars 1999

T. Perron, G. Brutel, J.-Y. Le Coz, M. Kassaagi, J.-C. Bocquet.

L'étude a consisté à confronter un certain nombre de personnes, recrutées parmi le grand public, à des situations d'accidents fronto-arrière sur simulateur et sur pistes d'essais. Le comportement des sujets a été étudié au travers d'une video de la scène, des mouvements des mains et des pieds, ainsi que par des enregistrements des positions des commandes du véhicule et de sa réponse dynamique.

Une analyse du comportement des conducteurs en situations normales de conduite a aussi été effectuée afin de compléter les données relatives aux situations d'urgence pour la spécification de systèmes de sécurité active.

2

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS

BILAN 1999 COMPARÉ AU BILAN 1998 PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

1. Bilan global

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1999	124 524	8 029	31 851	135 721	167 572	6,45
Année 1998	124 387	8 437	33 977	134 558	168 535	6,78
Différence	+ 137	- 408	- 2 126	+ 1163	- 963	- 0.33
Pourcentage	+ 0,1 %	- 4,8 %	- 6,3 %	+ 0,9 %	- 0,6 %	2,00

2. Bilan Gendarmerie nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1999	44 976	6 003	21 870	43 940	65 810	13,35
Année 1998	47 271	6 345	23 682	45 723	69 405	13,42
Différence	- 2 295	- 342	- 1812	- 1783	- 3 595	- 0.07
Pourcentage	- 4,9 %	- 5,4 %	- 7,7 %	- 3,9 %	- 5,2 %	

3. Bilan Police nationale

	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1999	79 548	2 026	9 981	91 781	101 762	2,55
Année 1998	77 116	2 092	10 295	88 835	99 130	2,71
Différence	+ 2432	- 66	- 314	+ 2946	+ 2632	-0.16
Pourcentage	+ 3,2 %	- 3,2 %	- 3,1 %	+ 3,3 %	+ 2,7 %	

En 1999, par rapport à 1998, sur le réseau surveillé par la Gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés, de l'ordre de 5 % avec une diminution légèrement plus marquée du nombre de blessés graves (–7,7 %). Ces variations génèrent une légère diminution de la gravité des accidents.

Sur le réseau surveillé par la Police nationale, les nombres d'accidents corporels et de blessés légers sont en augmentation de l'ordre de 3 % alors que les nombres de tués et de blessés graves diminuent dans la même proportion. La gravité des accidents diminue également sur ce réseau.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	882 988 - 106 - 10,7 %	3 981 4 224 - 243 - 5,8 %	14 655 14 269 + 386 + 2,7 %	18 636 18 493 + 143 + 0,8 %	4,52 5,07 - 0,55
Cyclistes	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	307 301 + 6 + 2,0 %	1 281 1 419 - 138 - 9,7 %	4 979 4 947 + 32 + 0,6 %	6 260 6 366 - 106 - 1,7 %	4,67 4,51 + 0,16
Cyclomotoristes	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	466 418 + 48 + 11,5 %	4 015 4 400 - 385 - 8,8 %	16 111 15 706 + 405 + 2,6 %	20 126 20 106 + 20 + 0,1 %	2,26 2,04 + 0,22
Motocyclistes	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	901 901 0 0,0 %	4 298 4 356 - 58 - 1,3 %	14 808 13 597 + 1 211 + 8,9 %	19 106 17 953 + 1 153 + 6,4 %	4,50 4,78 – 0,28
Usagers de voitures de tourisme	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	5 161 5 491 - 330 - 6,0 %	17 196 18 435 - 1 239 - 6,7 %	79 757 80 599 - 842 - 1,0 %	96 953 99 034 - 2 081 - 2,1 %	5,05 5,25 - 0,20
Usagers de poids lourds	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	104 108 - 4 - 3,7 %	366 362 + 4 + 1,1 %	1 359 1 244 + 115 + 9,2 %	1 725 1 606 + 119 + 7,4 %	5,69 6,30 – 0,61
Autres usagers*	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	208 230 - 22 - 9,6 %	714 781 - 67 - 8,6 %	4 052 4 196 - 144 - 3,4 %	4 766 4 977 - 211 - 4,2 %	4,18 4,42 – 0,24
Ensemble	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	8 029 8 437 - 408 - 4,8 %	31 851 33 977 - 2 126 - 6,3 %	135 721 134 558 + 1 163 + 0,9 %	167 572 168 535 - 963 - 0,6 %	4,57 4,77 – 0,20

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

ACCIDENTS IMP	PLIQUANT AU MOINS UN	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Poids lourd	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	1 032 1 102 - 70 - 6,4 %	2 056 2 258 - 202 - 8,9 %	6 197 6 288 - 91 - 1,4 %	8 253 8 546 - 293 - 3,4 %	11,11 11,42 - 0,31

En 1999, par rapport à 1998 :

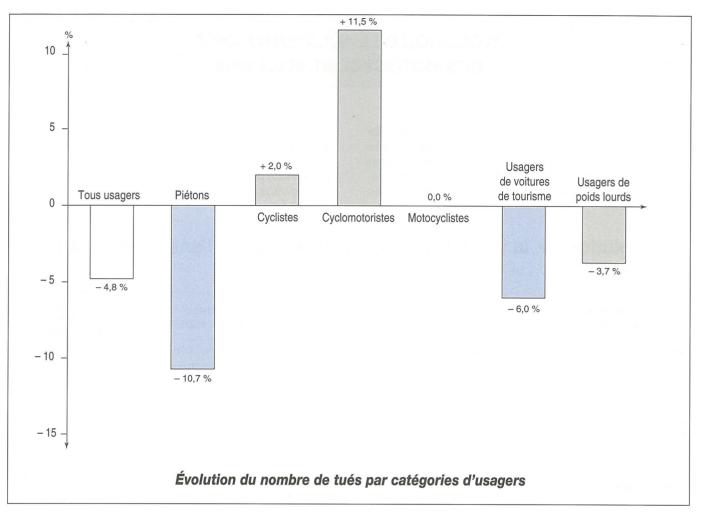
le nombre de tués diminue fortement pour les piétons (-10,7 %), les usagers des « autres véhicules » (-9,6 %), de voitures de tourisme (-6,0 %) et de poids lourds (-3,7 %, soit moins fort que la moyenne : -4,8 %). Il reste stable pour les motocyclistes mais augmente pour les cyclistes (+2,0 %) et surtout pour les cyclomotoristes (+11,5 %);

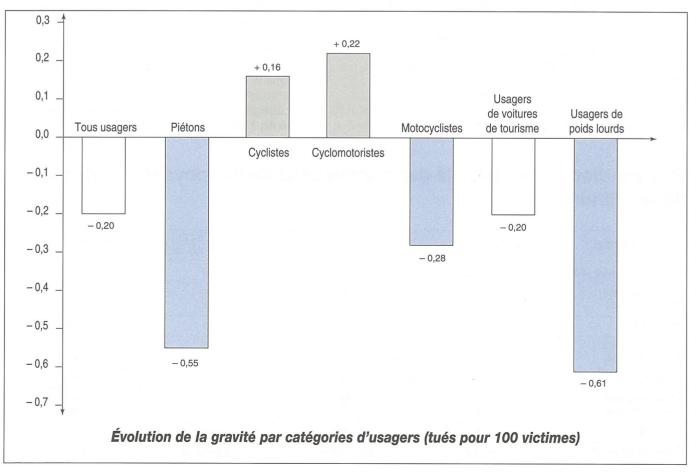
le nombre de blessés diminue légèrement plus nettement que la moyenne (-0,6 %) pour les cyclistes (-1,7 %), les usagers de voitures de tourisme (-2,1 %) et des « autres véhicules » (-4,2 %) mais il augmente

légèrement pour les cyclomotoristes (+ 0,1 %) et les piétons (+ 0,8 %), et plus franchement pour les motocyclistes (+ 6,4 %) et les usagers des « autres véhicules » (+ 7,4 %);

la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des usagers (de - 0,20 point pour les automobilistes à - 0,61 pour les usagers de poids lourds) mais augmente pour les cyclistes (+ 0,16 point) et les cyclomotoristes (+ 0,22 point);

 dans les accidents avec au moins un poids lourd, tous les indicateurs diminuent, en particulier les nombres de tués (-6,4 %) et de blessés graves (-8,9 %).





ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE DES MOTOCYCLISTES EN 1999

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 1999	ÉVOLUTION DES MOTOCYCLISTES	ÉVOLUTION DE L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE
Conducteurs tués Passagers tués Piétons tués	810 91	820 81	+ 10 (+ 1,2 %) - 10 (- 11,0 %)	- 165 (-3,0%) - 137 (-7,2%) - 106 (-10,7%)
Total tués	901	901	0	- 408 (-4,8%)
Blessés graves Blessés légers	4 356 13 597	4 298 14 808	- 58 (-1,3%) + 1 211 (+8,9%)	- 2 126 (- 6,3 %) + 1 163 (+ 0,9%)
Total victimes (tués + blessés)	18 854	20 007	+ 1 153 (+ 6,1 %)	- 1 371 (-0,8 %)

Ce bilan des motocyclistes se caractérise par la stabilité du nombre de tués qui succède à deux années consécutives de hausse. Certes les conducteurs de motocyclette tués ont augmenté de 10 unités, mais les passagers tués ainsi que les motocyclistes blessés graves ont diminué.

La comparaison de l'évolution 1999/1998 des indicateurs entre les motocyclistes et les autres usagers (en excluant les premiers) est toutefois préoccupante aussi

bien pour les tués (stabilité chez les motocyclistes vs-5,4% pour les autres usagers) que pour les blessés graves, avec une plus faible diminution chez les motocyclistes, et que pour les blessés légers avec une plus forte augmentation. La seule satisfaction provient du fait que la gravité des motocyclistes (4,50 tués pour 100 victimes) est légèrement inférieure à celle des autres usagers (4,58) à l'inverse de ce qui avait été observé en 1998 (4,98 vs 4,77).

B - Évolution de la mortalité des conducteurs de motocyclettes en fonction de la cylindrée

PÉRIODE	MTL 80 cm ³	MTL 81-125 cm ³	MTT1 + MTT2 PLUS DE 125 cm³	TOTAL
Rappel 2° semestre 1996	5	43	299	347
1° semestre 1997 2° semestre 1997	3 9	38 59	266 365	307 433
Année 1997	12	97	631	740
1er semestre 1998 2e semestre 1998	1 5	44 82	317 361	362 448
Année 1998	6	126	678	810
1° semestre 1999 2° semestre 1999	4 5	64 71	298 378	366 454
Année 1999	9	135	676	820
Évolution 1999/1998	+ 3 (+ 50,0 %)	+ 9 (+ 7,1 %)	-2 (-0,3 %)	+ 10 (+ 1,2 %)

L'augmentation du nombre des conducteurs de 81-125 cm³ tués, enregistrée depuis juillet 1996 (+ 20 soit + 26 % en 1997 et + 29 soit + 30 % en 1998) se poursuit mais à un rythme plus lent en 1999 avec 9 tués supplémentaires soit + 7 %. A l'inverse, les conducteurs tués au guidon de motocyclettes MTT1 et MTT2 (de plus de 125 cm³) ont diminué de 2 unités en 1999 alors qu'ils

augmentaient eux aussi depuis juillet 1996 (plus 47 soit + 7 % en 1998).

Les conducteurs de 125 cm³ tués représentent ainsi 16,5 % de l'ensemble des conducteurs de motocyclettes tués en 1999 et cette proportion progresse (13,1 % en 1997 et 15,6 % en 1998).

C - Évolution du parc et du taux de conducteurs tués rapportés au parc

PÉRIODE	MTL 80 cm³	MTL 81-125 cm ³	MTT1 + MTT2 PLUS DE 125 cm ³	TOTAL
Au 31/12/1995	76 800	189 100	450 200	716 100
Au 31/12/1996	69 400	198 000	461 200	728 600
Au 31/12/1997	60 800	231 700	477 700	770 200
Au 31/12/1998	51 600	273 900	505 700	831 200
Au 31/12/1999	43 300	320 800	541 700	905 800
Évolution 1999/1998	- 8 300 (- 16 %)	+ 46 900 (+ 17 %)	+ 36 000 (+ 7 %)	+ 74 600 (+ 9 %)

Sources: CSNM et INRETS.

L'évolution du parc des motocyclettes à la hausse se poursuit à un rythme légèrement plus élevé en 1999 (+ 9 %) que précédemment (+ 8 % en 1998 et + 6 % en 1997).

La progression observée en 1999 (sauf pour les 80 cm³) est plus élevée pour les 81-125 cm³ (+ 17 %) que pour les MTT1 et MTT2 de plus de 125 cm³ (+ 7 %) comme c'était déjà le cas en 1998 (+ 18 % vs + 6 %).

Pour les 81-125 cm³, l'augmentation des conducteurs tués (+ 7 % en 1999) est moins importante que la croissance du parc (+ 17 %) à l'inverse de ce qui avait été observé en 1998 (+ 30 % pour les tués et + 18 % pour

le parc). Donc le risque rapporté au parc a diminué en 1999 alors qu'il était en hausse en 1998.

Pour les MTT1 et MTT2, les conducteurs tués ont diminué en 1999 en même temps que le parc augmentait tandis qu'en 1998, les tués avaient légèrement plus progressé (+ 7 %) que le parc (+ 6 %). Ainsi, le risque a aussi baissé en 1999 alors qu'il avait augmenté en 1998.

Les taux de conducteurs tués par milliers d'engins ont atteint en 1999 les valeurs respectives de 0,45 pour les 81-125 cm³ (0,50 en 1998) et de 1,29 pour les plus grosses cylindrées (1,38 en 1998) dont le risque est 2,9 fois plus élevé en 1999 (2,8 fois en 1998) que celui des 81-125 cm³.

D - Évolution des conducteurs de 125 cm³ tués selon la catégorie de permis de conduire

CATÉGORIES DE PERMIS	ANNÉE 1998	ANNÉE 1999
Absence de permis	8 (6,7 %)	4 (3,8 %)
Permis B nul de point ou suspendu	2 (1,7 %)	1 (1,0 %)
Permis B d'ancienneté inférieure à 2 ans	7 (5,8 %)	8 (7,6 %)
Permis AL	20 (16,6 %)	21 (20,0 %)
Permis A	19 (15,8 %)	10 (9,5 %)
Permis B obtenu avant mars 1980	17 (14,2 %)	17 (16,2 %)
Permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à 2 ans	47 (39,2 %)	44 (41,9 %)
Total des cas connus	120 (100%)	105 (100 %)
Cas inconnus	6	30
Total	126	135

En 1999, il a été dénombré à ce jour 44 conducteurs de 125 cm³ tués titulaires d'un permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à 2 ans (soit 42 % des cas connus). Leur nombre (mais en 1999, 30 cas sont encore inconnus vs 6 seulement en 1998) est inférieur à celui observé en 1998 (47) et leur proportion est en augmentation (42 % vs 39 % en 1998).

Par contre, les conducteurs infractionnistes tués au guidon de 125 cm³, qui conduisent sans permis, avec un permis non valide ou suspendu, ou titulaires d'un permis B d'une ancienneté inférieure à 2 ans, sont en diminution (13 soit 12 % des cas connus en 1999 vs 17 soit 14 % en 1998).

E - Évolution des conducteurs de moins de 21 ans tiulaires d'un permis A de moins de deux ans tués au guidon de MTT1 et MTT2

PERMIS DE CONDUIRE	TYPE DE MOTOCYCLETTE	CONDUCTEURS DE MOINS DE 21 ANS TUÉS EN 1998	CONDUCTEURS DE MOINS DE 21 ANS TUÉS EN 1999
Type A inférieur à 2 ans obtenu depuis juillet 1996	MTT1 MTT2 MTT1 + MTT2 indéterminé > 125 cm³ Total	6 (43 %) 8 (57 %) 14 (100 %) 5	5 (31%) 11 (69%) 16 (100%) 6
Type A supérieur à 2 ans antérieur à juillet 1996	MTT1 MTT2 indéterminé > 125 cm³ Total	1 5 2 8	1 2 0 3
Défaut de permis	MTT1 MTT2 indéterminé > 125 cm³ Total	2 2 2 2 6	1 7 0 8
TOTAL	MTT1 MTT2 indéterminé > 125 cm³ Total	9 15 9 33	7 20 6 33

Une des mesures de la réforme de juillet 1996 était l'accès progressif à la conduite des motocyclettes MTT2 (de puissance à l'origine supérieure à 25 kW et de rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg) après deux ans de permis A ou à partir de 21 ans. Pour les conducteurs de moins de 21 ans ayant moins de deux ans de permis A, seule la conduite des MTT1 et des motocyclettes légères était autorisée.

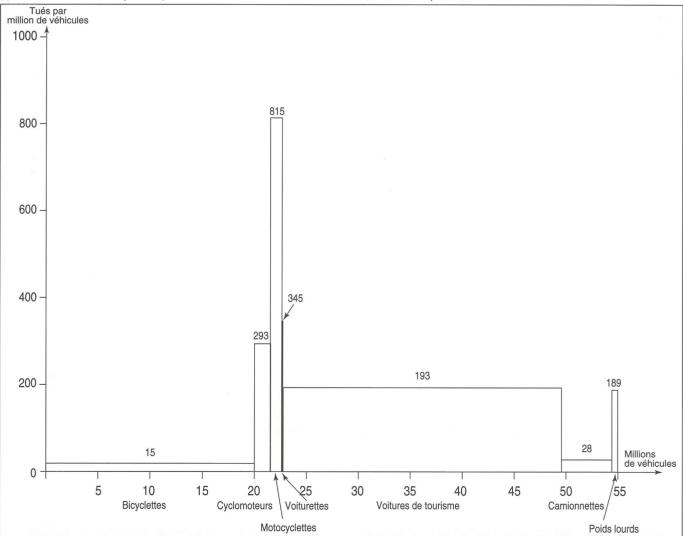
On constate que ce dispositif rentre progressivement en application. Ainsi en 1997, il n'était jamais respecté parmi les conducteurs de motocyclettes de plus de 125 cm³ tués ayant acquis leur permis A depuis juillet 1996. La proportion d'infractionnistes (au guidon de MTT2) s'était réduite à 57 % en 1998 mais elle s'élève à nouveau en 1999 (69 %). Pour un même effectif de 33 motocyclistes de moins de 21 ans tués en 1998 et en 1999 au guidon d'un engin plus de 125 cm³, le nombre de ceux qui conduisaient sans permis a progressé de 2 unités (24 % vs 18 %).

TAUX DE TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1999

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 1-1-1999)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	307	20 000 000 (3)	15 (3)
Cyclomoteurs	466	1 590 000	293
Motocyclettes	901	1 106 000	815
Voiturettes	29	84 000 (4)	345
Voitures de tourisme	5 161	26 810 000	193
Camionnettes	136	4 868 000	28
Poids lourds	104	550 000	189
Transports en commun	8	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.



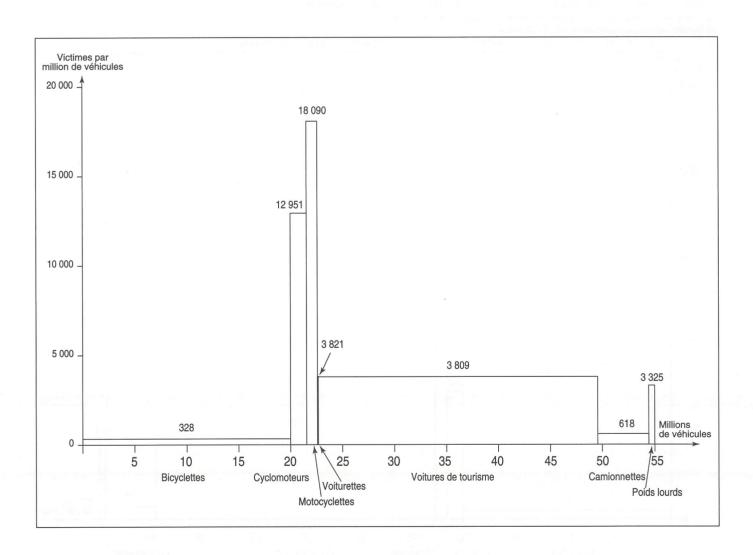
À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1999 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc. Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un surrisque des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,2) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 6,9).

TAUX DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR RAPPORT AU PARC EN 1999

VÉHICULES	NOMBRE DE VICTIMES DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1999)	VICTIMES DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	6 567	20 000 000 (3)	328 (3)
Cyclomoteurs	20 592	1 590 000	12 951
Motocyclettes	20 007	1 106 000	18 090
Voiturettes	321	84 000 (4)	3 821
Voitures de tourisme	102 114	26 810 000	3 809
Camionnettes	3 007	4 868 000	618
Poids lourds	1 829	550 000	3 325
Transports en commun	1 100	82 000	– (5)

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

⁽⁵⁾ Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 1999 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 3,4) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,7). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 6,2).

⁽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.

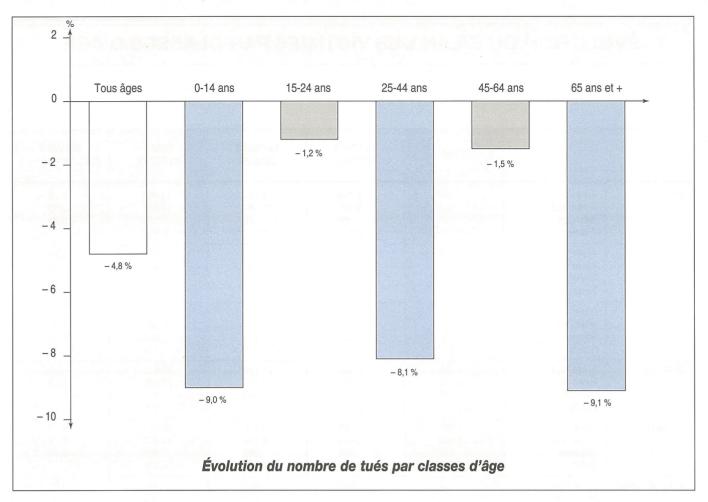
ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGE

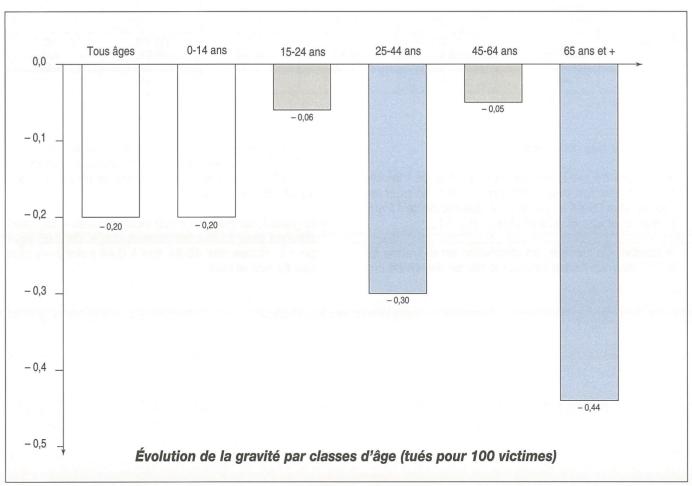
		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 victimes)
0-14 ans	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	333 366 - 33 - 9,0 %	2 408 2 472 - 64 - 2,6 %	12 047 12 087 - 40 - 0,3 %	14 455 14 559 - 104 - 0,7 %	2,25 2,45 – 0,20
15-24 ans	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	2 123 2 149 - 26 - 1,2 %	9 729 10 227 - 498 - 4,9 %	42 200 41 531 + 669 + 1,6 %	51 929 51 758 + 171 + 0,3 %	3,93 3,99 - 0,06
25-44 ans	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	2 667 2 902 - 235 - 8,1 %	10 667 11 673 - 1 006 - 8,6 %	49 074 48 914 + 160 + 0,3 %	59 741 60 587 - 846 - 1,4 %	4,27 4,57 - 0,30
45-64 ans	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	1 490 1 512 - 22 - 1,5 %	5 195 5 554 - 359 - 6,5 %	21 720 21 471 + 249 + 1,2 %	26 915 27 025 - 110 - 0,4 %	5,25 5,30 - 0,05
65 ans et plus	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	1 364 1 500 - 136 - 9,1 %	3 568 3 904 - 336 - 8,6 %	9 718 9 974 - 256 - 2,6 %	13 286 13 878 - 592 - 4,3 %	9,31 9,75 – 0,44
Âge indéterminé	Année 1999 Année 1998 Différence Evolution	52 8 + 44 NS	284 147 + 137 + 93,2 %	962 581 + 381 + 65,6 %	1 246 728 + 518 + 71,2 %	4,01 1,09 + 2,92
Ensemble	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	8 029 8 437 - 408 - 4,8 %	31 851 33 977 - 2 126 - 6,3 %	135 721 134 558 + 1 163 + 0,9 %	167 572 168 535 - 963 - 0,6 %	4,57 4,77 – 0,20

NS : non significatif

En 1999, par rapport à 1998 :

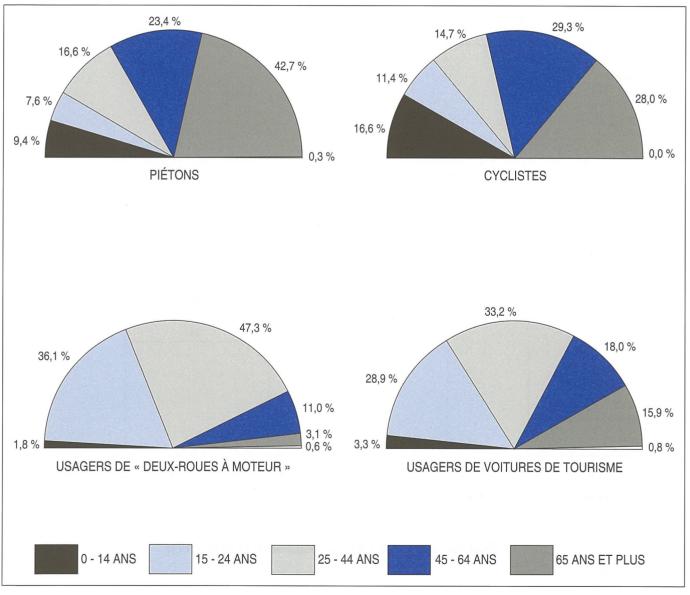
- le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge et plus fort que la moyenne (-4.8%) pour les classes des 25-44 ans (-8.1%), des moins de 15 ans (-9.0%) et des 65 ans et plus (-9.1%);
- le nombre de blessés, en diminution en moyenne de 0,6 %, diminue moins fort pour la classe des 45-64 ans
- (-0.4%) mais plus fort pour celles des moins de 15 ans (-0.7%), des 25-44 ans (-1.4%) et des 65 ans et plus (-4.3%). Il augmente en revanche pour celle des 15-24 ans (+0.3%);
- la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour toutes les classes d'âge, de 0,05 point pour la classe des 45-64 ans à 0,44 point pour celle des 65 ans et plus.





RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'ÂGE ET CATÉGORIES D'USAGERS EN 1999

CLASSES D'ÂGE	PIÉT	ONS	CYCL	ISTES		« DEUX-ROUES EUR »	USAGERS DE VOITURES DE TOURISME		
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	
0-14 ans	83	9,4	51	16,6	25	1,8	171	3,3	
15-24 ans	67	7,6	35	11,4	494	36,1	1 489	28,9	
25-44 ans	146	16,6	45	14,7	647	47,3	1 712	33,2	
45-64 ans	206	23,4	90	29,3	151	11,0	927	18,0	
65 ans et plus	377	42,7	86	28,0	42	3,1	823	15,9	
Age indéterminé	3	0,3	0	0,0	8	0,6	39	0,8	
Ensemble	882	100,0	307	100,0	1 367	100,0	5 161	100,0	



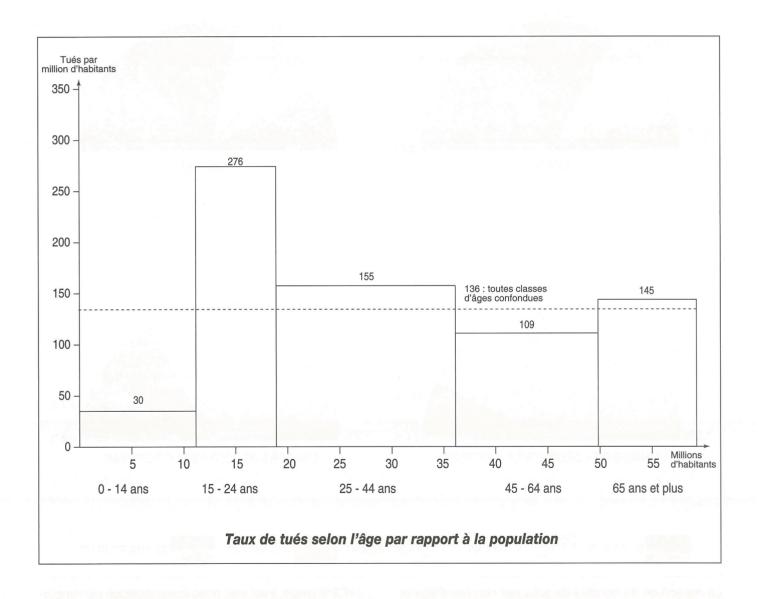
La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (42,7 %). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (36,1 %) ainsi que pour les 25-44 ans

(47,3 %) 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 (28,9 % et 33,2 %).

Parmi les cyclistes tués, les personnes de plus de 45 ans sont légèrement sur-représentées.

TAUX DE TUÉS SELON L'ÂGE PAR RAPPORT A LA POPULATION EN 1999

ÂGES		NOMBRE DE TUÉS	POPULATION INSEE (au 1-1-2000)	TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	3344	333	11 176 436	30
15 - 24 ans		2 123	7 702 655	276
25 - 44 ans		2 667	17 242 986	155
45 - 64 ans		1 490	13 680 809	109
65 ans et plus		1 364	9 422 797	145
Indéterminés		52	*	* 1
Ensemble		8 029	59 225 683	136

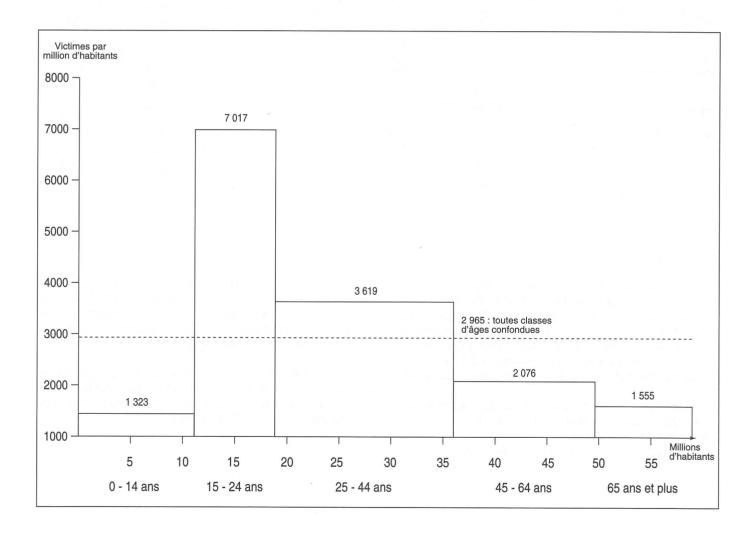


Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque deux fois plus fort que la moyenne; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque 4,5 fois plus faible que la moyenne.

TAUX DE VICTIMES SELON L'ÂGE PAR RAPPORT À LA POPULATION EN 1999

ÂGES	NOMBRE DE VICTIMES (1)	POPULATION INSEE (au 1-1-2000)	VICTIMES PAR MILLION D'HABITANTS
0 - 14 ans	14 788	11 176 436	1 323
15 - 24 ans	54 052	7 702 655	7 017
25 - 44 ans	62 408	17 242 986	3 619
45 - 64 ans	28 405	13 680 809	2 076
65 ans et plus	14 650	9 422 797	1 555
Indéterminés	1 298	*	*
Ensemble	175 601	59 225 683	2 965

⁽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

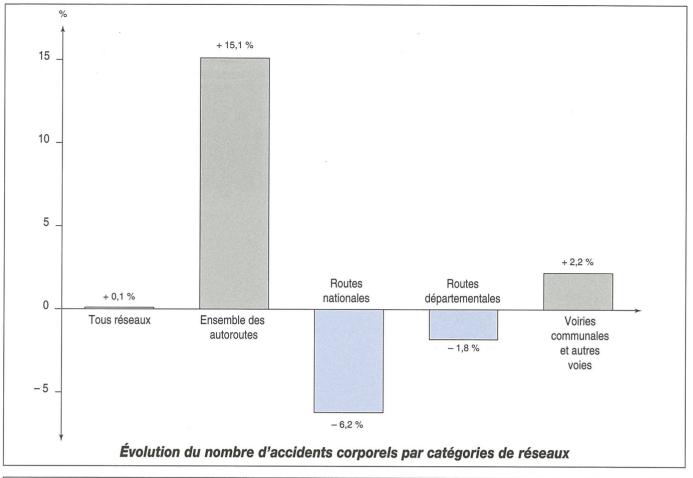
fort que la moyenne ; les classes des moins de 15 ans et des 65 ans et plus étant les moins exposées avec un facteur de risque deux fois plus faible que la moyenne.

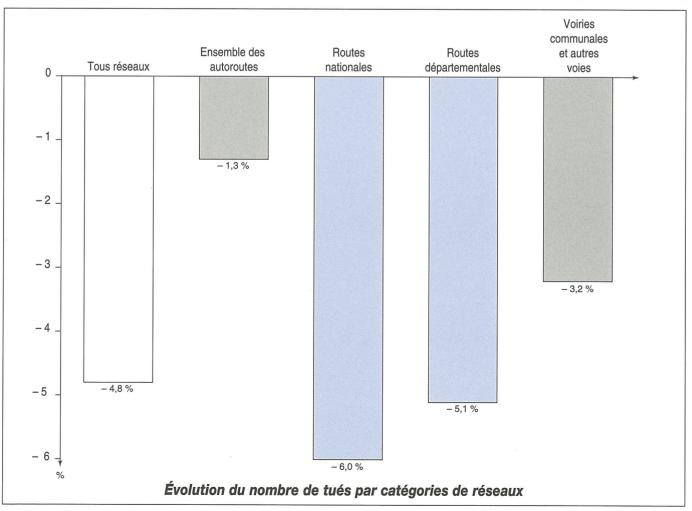
ÉVOLUTION DU BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIES DE RÉSEAUX

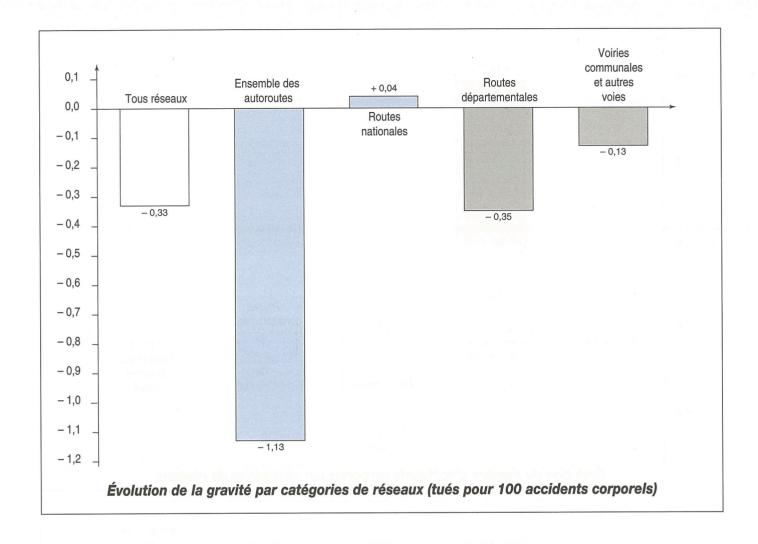
CALCULATION OF	CAN PART PROFILE	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	6 803 5 910 + 893 + 15,1 %	465 471 - 6 - 1,3 %	1 402 1 518 - 116 - 7,6 %	8 657 7 687 + 970 + 12,6 %	10 059 9 205 + 854 + 9,3 %	6,84 7,97 – 1,13
Dont autoroutes de liaison	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	2 395 2 426 - 31 - 1,3 %	293 341 - 48 - 14,1 %	1 043 1 189 - 146 - 12,3 %	2 825 2 942 - 117 - 4,0 %	3 868 4 131 - 263 - 6,4 %	12,23 14,06 - 1,83
Dont autoroutes de dégagement	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	4 408 3 484 + 924 + 26,5 %	172 130 + 42 + 32,3 %	359 329 + 30 + 9,1 %	5 832 4 745 + 1 087 + 22,9%	6 191 5 074 + 1 117 + 22,0 %	3,90 3,73 + 0,17
Routes nationales	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	19 082 20 350 - 1 268 - 6,2 %	2 144 2 280 - 136 - 6,0 %	6 442 7 305 - 863 - 11,8 %	21 598 22 936 - 1 338 - 5,8 %	28 040 30 241 - 2 201 - 7,3 %	11,24 11,20 + 0,04
Routes départementales	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	40 772 41 521 - 749 - 1,8 %	4 157 4 381 - 224 - 5,1 %	16 096 16 988 - 892 - 5,3 %	41 377 41 486 - 109 - 0,3 %	57 473 58 474 - 1 001 - 1,7 %	10,20 10,55 - 0,35
Voiries communales et autres voies	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	57 867 56 606 + 1 261 + 2,2 %	1 263 1 305 - 42 - 3,2 %	7 911 8 166 - 255 - 3,1 %	64 089 62 449 + 1 640 + 2,6 %	72 000 70 615 + 1 385 + 2,0 %	2,18 2,31 - 0,13
Ensemble	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	124 524 124 387 + 137 + 0,1 %	8 029 8 437 - 408 - 4,8 %	31 851 33 977 - 2 126 - 6,3 %	135 721 134 558 + 1 163 + 0,9 %	167 572 168 535 - 963 - 0,6 %	6,45 6,78 - 0,33

En 1999, par rapport à 1998 :

- bien que le nombre d'accidents corporels soit globalement en très légère augmentation (+ 0,1 %), il diminue sur les autoroutes de liaison (- 1,3 %), les routes départementales (- 1,8 %) et les routes nationales (- 6,2 %). Il augmente en revanche plus que la moyenne sur les voies communales (+ 2,2 %) et surtout sur les autoroutes de dégagement (+ 26,5 %);
- le nombre de tués diminue sur la plupart des réseaux, de - 3,2 % sur les voies communales à - 14,1 % sur les autoroutes de laison, mais augmente très fortement sur les autoroutes de dégagement (+ 32,3 %);
- le nombre de blessés diminue sur les autoroutes de liaison (- 6,4 %), les routes nationales (- 7,3 %) et les routes départementales (- 1,7 %), mais augmente sur les voies communales (+ 2,0 %) et surtout sur les autoroutes de dégagement (+22,0 %);
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue presque partout, sauf sur les routes nationales (+ 0,04 point) ainsi que sur les autoroutes de dégagement (+ 0,17 point).







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 1999 Année 1998 Différence Évolution	83 325 83 148 + 177 + 0,2 %	2 394 2 608 - 214 - 8,2 %	14 310 15 453 - 1 143 - 7,4 %	91 061 90 438 + 623 + 0,7 %	105 371 105 891 - 520 - 0,5 %	2,87 3,14 - 0,27
Rase campagne (2)	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	41 199 41 239 - 40 - 0,1 %	5 635 5 829 - 194 - 3,3 %	17 541 18 524 - 983 - 5,3 %	44 660 44 120 + 540 + 1,2 %	62 201 62 644 - 443 - 0,7 %	13,68 14,13 - 0,45
Ensemble	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	124 524 124 387 + 137 + 0,1 %	8 029 8 437 - 408 - 4,8 %	31 851 33 977 - 2 126 - 6,3 %	135 721 134 558 + 1 163 + 0,9 %	167 572 168 535 - 963 - 0,6 %	6,45 6,78 - 0,33

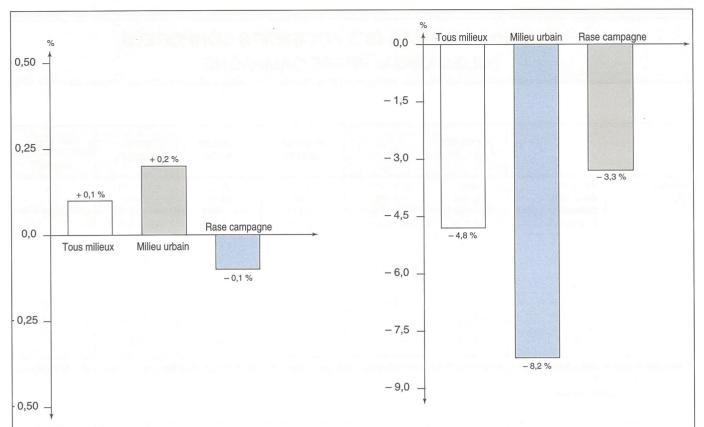
⁽¹⁾ Ensemble de réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

⁽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 1999 < 5 000 habitants 5 000 à 20 000 habitants 20 000 à 100 000 habitants > 100 000 habitants Rappel milieu urbain	12 828 12 728 26 056 31 713 83 325	887 505 585 417 2 394	4 890 3 084 3 831 2 505	12 068 13 194 29 127 36 672 91 061	16 958 16 278 32 958 39 177 105 371	6,91 3,97 2,25 1,31 2,87
Année 1998 < 5 000 habitants 5 000 à 20 000 habitants 20 000 à 100 000 habitants > 100 000 habitants Rappel milieu urbain	12 631 13 426 26 292 30 799 83 148	938 607 605 458 2 608	5 189 3 704 4 121 2 439	11 794 13 631 29 307 35 706 90 438	16 983 17 335 33 428 38 145	7,43 4,52 2,30 1,49 3,14
Évolution 1999/1998 < 5 000 habitants 5 000 à 20 000 habitants 20 000 à 100 000 habitants > 100 000 habitants Rappel milieu urbain	+ 1,6 % - 5,2 % - 0,9 % + 3,0 % + 0,2 %	- 5,4 % - 16,8 % - 3,3 % - 9,0 % - 8,2 %	- 5,8 % - 16,7 % - 7,0 % + 2,7 %	+ 2,3 % - 3,2 % - 0,6 % + 2,7 % + 0,7 %	- 0,1 % - 6,1 % - 1,4 % + 2,7 %	- 0,52 - 0,55 - 0,05 - 0,18 - 0,27

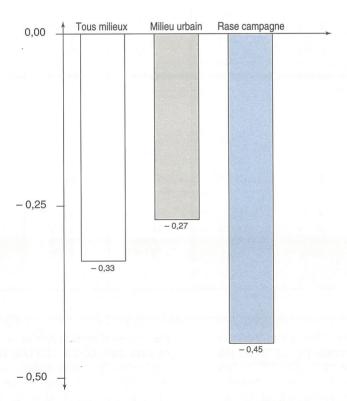
En 1999, par rapport à 1998 :

- on assiste en milieu urbain à une faible augmentation des nombres d'accidents corporels (+ 0,2 %) et de blessés légers (+ 0,7 %) et à une nette diminution des nombre de tués (- 8,2 %) et de blessés graves (- 7,4 %). En rase campagne, le nombre d'accidents corporels diminue légèrement (- 0,1 %) mais les nombres de tués et de blessés graves diminuent plus nettement (respectivement - 3,3 % et 5,3 %);
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue 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 5 000 à 100 000 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 contrastée dans les petites agglomérations et dans les grandes villes. C'est dans les agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants et dans celles de plus de 100 000 habitants que le nombre de tués a le plus diminué (respectivement 16,8 % et 9,0 %). La gravité est en diminution 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)

ANALYSE DE LA TENDANCE DÉSAISONNALISÉE

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière utilise le modèle « Giboulée » qui est 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 (2), et d'autre part les effets induits par la structure du calendrier :
 - 1. I'« 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

À 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] ;
- Autorisation pour les possesseurs de permis B depuis plus de deux ans de conduire des motos de moins de 125 cm³ sans avoir à passer le permis moto [juin 1996];
- Loi sur les grands excès de vitesse [juin 1999].
 Si la valeur CVS est sensiblement inférieure à la tendance, on peut dire que cet événement s'avère efficace, au moins pour le mois considéré.

⁽¹⁾ Voir :

⁻ Note auformation 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 n. dèle 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).

Résultats

Nombre d'accidents corporels (ensemble du réseau) : baisse depuis mi-99.

Nombre de tués (ensemble du réseau) : baisse depuis début 99.

Nombre d'accidents entre véhicules légers (ensemble du réseau) : baisse depuis mi-99.

Nombre d'accidents de nuit (ensemble du réseau) : remontée depuis début 99.

Nombre d'accidents mortels (ensemble du réseau) : baisse renforcée depuis mi-99

Nombre de blessés graves (ensemble du réseau) : tendance à la baisse, comme cela est usuel depuis de nombreuses années.

Nombre d'accidents à un seul véhicule sans piéton (ensemble du réseau) : baisse renforcée depuis mi-99. Conducteurs (18-64 ans) de VL impliqués (ensemble du réseau) : légère remontée.

Nombre d'accidents corporels (rase campagne) : baisse depuis mi-99.

Nombre de tués (rase campagne) : stable.

Nombre d'accidents entre véhicules légers (rase campagne) : stable.

Nombre d'accidents de nuit (rase campagne) : baisse depuis mi-99.

Nombre d'accidents mortels (rase campagne) : baisse depuis début 99.

Nombre de blessés graves (rase campagne) : poursuite de la tendance générale à la baisse.

Nombre d'accidents (agglomérations < 5 000 habitants) : remontée depuis début 99.

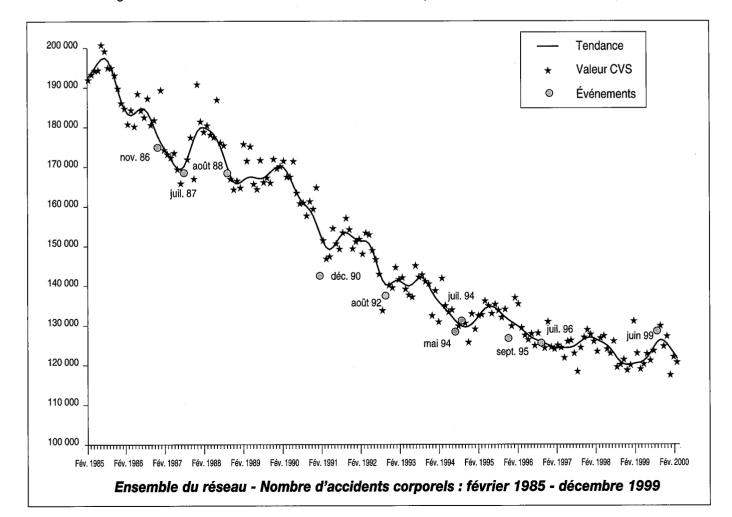
Nombre d'accidents entre véhicules légers (agglomérations < 5 000 habitants) : hausse depuis début 98. Nombre d'accidents entre véhicules légers (agglomérations > 5 000 habitants) : baisse depuis mi-99.

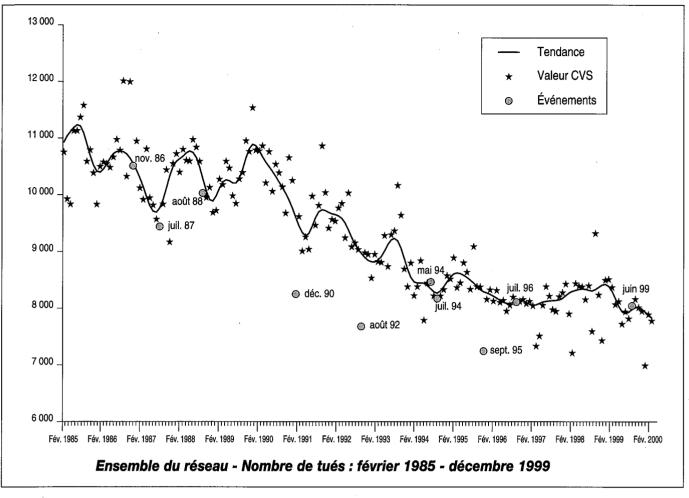
Conclusion

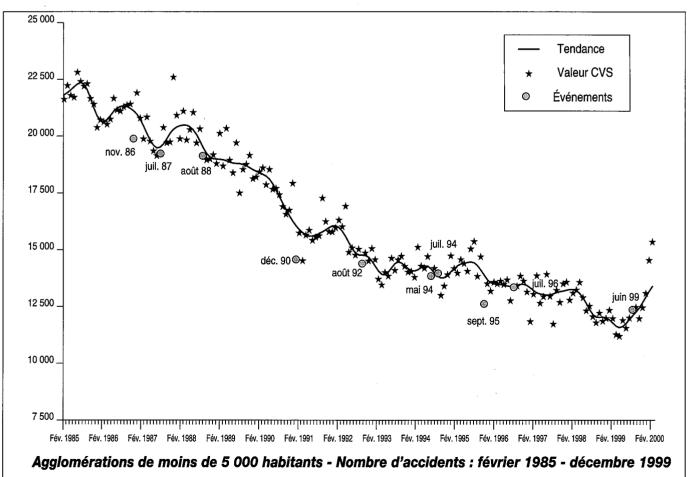
L'année 1999 a été caractérisée par l'instauration d'une loi réprimant plus spécialement les vitesses supérieures de 50 kilomètres par heure à la vitesse limite en juin 1999. De plus, des campagnes médiatiques plus dures ont été pour la première fois mises en œuvre en France, notamment en juillet 1999.

En ce qui concerne les indicateurs sélectionnés, le nombre de cas de baisses de tendance en fin d'année (11) l'emporte largement sur le nombre de cas de hausses (2). Il est à noter que la situation dans les petites agglomérations se détériore.

Les inversions de tendance sont fréquentes à mi-99 (période correspondant aux actions énoncées plus haut), mais on ne voit pas de choc à la baisse sur les séries CVS correspondantes pendant ces mois. Les inversions de tendance paraissent imputables aux trois derniers mois de l'année. On ne peut toutefois dire si elles peuvent s'interpréter comme un effet « retardé » des actions citées plus haut ou si elles en sont indépendantes.







BILAN MENSUEL 1999/1998

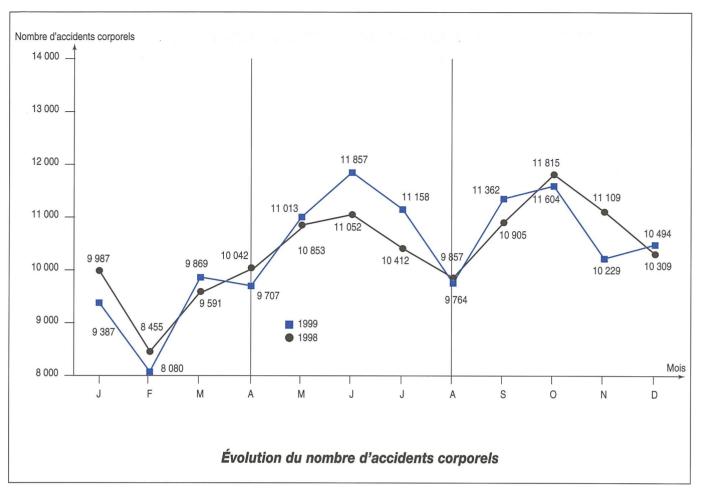
		DENTS ORELS	TU	ÉS	BLESSÉS	BLESSÉS	TOTAL E	BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)	GRAVES	GRAVES LÉGERS	Nombre	Évolution (%)	corporels)
Janvier	9 387	- 6,0	668	+ 1,4	2 313	10 194	12 507	- 5,3	7,12
Février	8 080	- 4,4	523	- 5,8	1 941	8 934	10 875	- 4,9	6,47
Mars	9 869	+ 2,9	556	- 9,0	2 331	10 605	12 936	+ 2,4	5,63
Avril	9 707	- 3,3	601	- 6,2	2 456	10 664	13 120	- 5,8	6,19
1er quadrimestre	37 043	- 2,7	2 348	- 4,8	9 041	40 397	49 438	- 3,4	6,34
Mai	11 013	+ 1,5	666	- 3,2	2 934	11 969	14 903	+ 1,7	6,05
Juin	11 857	+ 7,3	668	- 2,3	3 025	12 866	15 891	+ 6,6	5,63
Juillet	11 158	+ 7,2	762	- 9,6	3 253	12 170	15 423	+ 7,4	6,83
Août	9 764	- 0,9	750	- 2,0	3 021	11 000	14 021	+ 0,2	7,68
2° quadrimestre	43 792	+ 3,8	2 846	- 4,5	12 233	48 005	60 238	+ 4,0	6,50
Septembre	11 362	+ 4,2	725	+ 3,9	2 916	12 051	14 967	+ 1,2	6,38
Octobre	11 604	- 1,8	691	- 13,1	2 783	12 494	15 277	- 3,7	5,95
Novembre	10 229	- 7,9	665	- 11,2	2 498	11 114	13 612	- 8,5	6,50
Décembre	10 494	+ 1,8	754	+ 0,7	2 380	11 660	14 040	+ 1,1	7,19
3° quadrimestre	43 689	- 1,0	2 835	- 5,2	10 577	47 319	57 896	- 2,6	6,49
Année 1999	124 524	+ 0,1	8 029	- 4,8	31 851	135 721	167 572	- 0,6	6,45

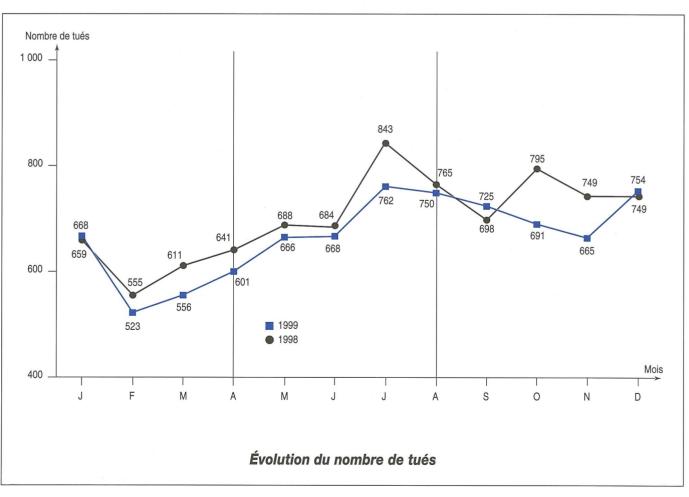
Au cours de l'année 1999, quatre mois enregistrent une diminution de l'ensemble des indicateurs : février, avril, octobre et novembre ; deux mois une augmentation de ces indicateurs : septembre et décembre. Les bilans des six autres mois sont contrastés.

Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels, qui a augmenté en moyenne de 0,1 %, a connu six mois de hausse, les plus fortes se situant en juin (+ 7,3 %) et juillet (+ 7,2 %) et six mois de baisse, la plus forte se situant en novembre (- 7,9 %);
- le nombre de tués, en baisse générale de 4,8 %, n'a connu que trois augmentations : en janvier (+ 1,4 %),

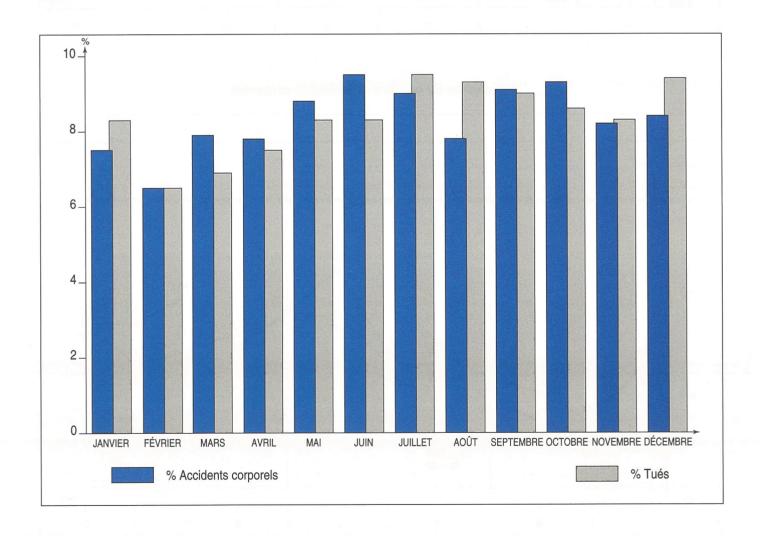
- septembre (+ 3,9 %) et décembre (+ 0,7 %). Quatre très fortes baisses ont ponctué cette année : mars (-9,0 %), juillet (-9,6 %), octobre (-13,1 %) et novembre (-11,2 %);
- le nombre de blessés, en diminution en moyenne sur l'année de 0,6 %, a enregistré sept augmentations, la plus forte en juillet (+ 7,4 %) et cinq diminutions, la plus forte en novembre (- 8,5 %);
- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,45 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en août (7,68) et la plus basse en mars et juin (5,63).





RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE MOIS EN 1999

****	ACCIDENTS	CORPORELS	T	UÉS
MOIS	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	9 387	7,5	668	8,3
Février	8 080	6,5	523	6,5
Mars	9 869	7,9	556	6,9
Avril	9 707	7,8	601	7,5
Mai	11 013	8,8	666	8,3
Juin	11 857	9,5	668	8,3
Juillet	11 158	9,0	762	9,5
Août	9 764	7,8	750	9,3
Septembre	11 362	9,1	725	9,0
Octobre	11 604	9,3	691	8,6
Novembre	10 229	8,2	665	8,3
Décembre	10 494	8,4	754	9,4
Ensemble	124 524	100,0	8 029	100,0

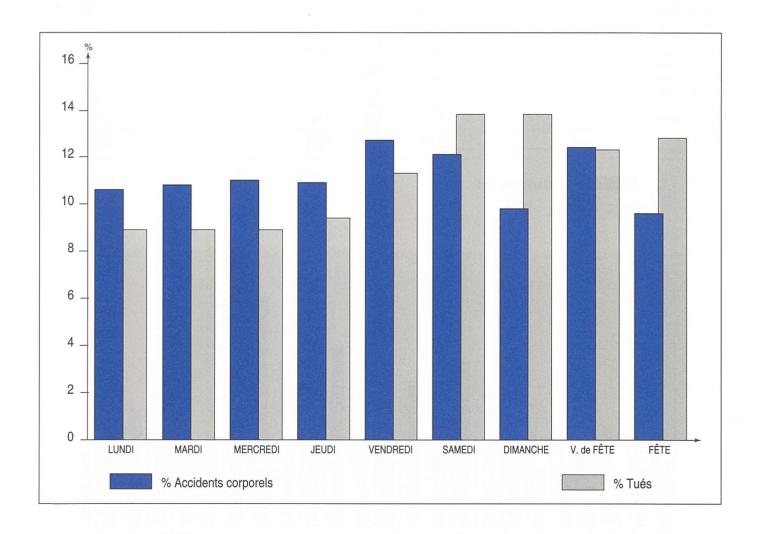


En 1999, c'est au cours du mois de juin que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels. Pour

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 1999

	NOMBRE	ACC	IDENTS CORPO	RELS		TUÉS	
JOURS	DE JOURS	Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	15 888	324	10,6	900	18	8,9
Mardi	51	16 878	331	10,8	918	18	8,9
Mercredi	49	16 611	339	11,0	859	18	8,9
Jeudi	50	16 797	336	10,9	946	19	9,4
Vendredi	48	18 720	390	12,7	1 115	23	11,3
Samedi	46	17 088	371	12,1	1 305	28	13,8
Dimanche	48	14 510	302	9,8	1 365	28	13,8
Veille de fête	11	4 202	382	12,4	278	25	12,3
Fête	13	3 830	295	9,6	343	26	12,8
Ensemble	365	124 524	341	100,0	8 029	22	100,0



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

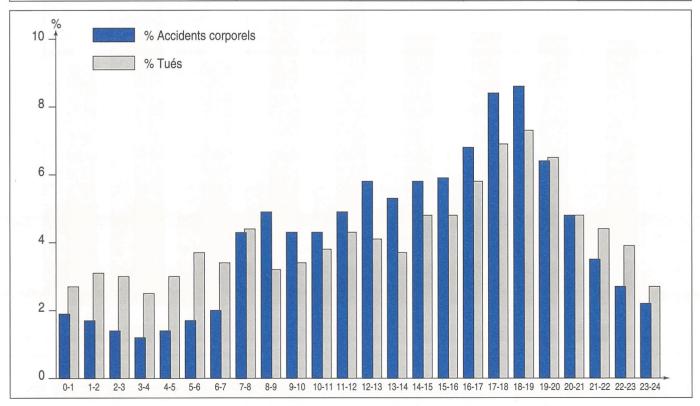
- les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;

- les samedis, dimanches, et vendredis pour les tués.

Les veilles de fêtes et fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON L'HEURE EN 1999

HEURES	ACCIDENTS	CORPORELS	TU	ÉS
HEURES	Nombre	%	Nombre	%
0- 1 heure	2 366	1,9	214	2,7
1- 2 heures	2 106	1,7	251	3,1
2- 3 heures	1 706	1,4	242	3,0
3- 4 heures	1 436	1,2	199	2,5
4- 5 heures	1 732	1,4	240	3,0
5- 6 heures	2 105	1,7	296	3,7
6- 7 heures	2 476	2,0	274	3,4
7- 8 heures	5 312	4,3	350	4,4
8- 9 heures	6 139	4,9	258	3,2
9-10 heures	5 327	4,3	271	3,4
10-11 heures	5 345	4,3	304	3,8
11–12 heures	6 132	4,9	349	4,3
12-13 heures	7 169	5,8	329	4,1
13-14 heures	6 562	5,3	297	3,7
14–15 heures	7 233	5,8	385	4,8
15-16 heures	7 316	5,9	384	4,8
16-17 heures	8 518	6,8	462	5,8
17–18 heures	10 458	8,4	553	6,9
18-19 heures	10 722	8,6	584	7,3
19-20 heures	7 909	6,4	519	6,5
20-21 heures	5 927	4,8	386	4,8
21–22 heures	4 406	3,5	351	4,4
22-23 heures	3 351	2,7	311	3,9
23-24 heures	2 771	2,2	220	2,7
Ensemble	124 524	100,0	8 029	100,0



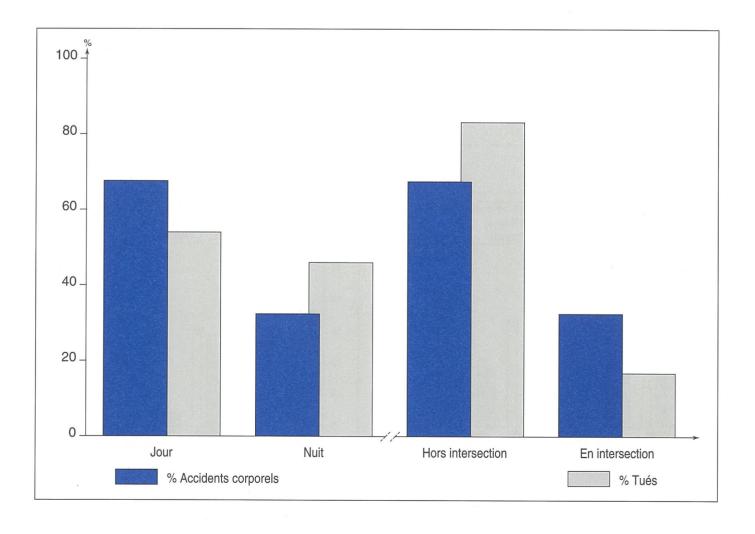
Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 71 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si, au cours des autres plages horaires, les accidents corporels sont moins nombreux (29 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 42 % du nombre total de tués.

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LES CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT ET LA PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION EN 1999

CONDITIONS D'ÉCLAIREMENT	ACCIDENTS	CORPORELS	TU	IÉS
CONSTITUTO D ECCAMENT	Nombre	%	Nombre	%
Jour	84 222	67,6	4 335	54,0
Nuit	40 302	32,4	3 694	46,0
Ensemble	124 524	100,0	8 029	100,0

PRÉSENCE OU NON D'UNE INTERSECTION	ACCIDENTS	CORPORELS	TUÉS		
THESERGE OF ROLL SHE INTERSECTION	Nombre	%	Nombre	%	
Hors intersection	84 035	67,5	6 678	83,2	
En intersection	40 489	32,5	1 351	16,8	
Ensemble	124 524	100,0	8 029	100,0	



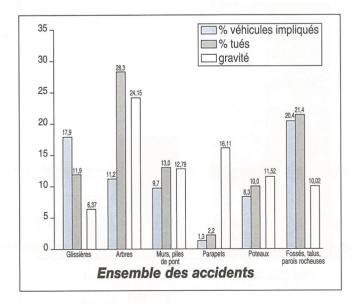
Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un

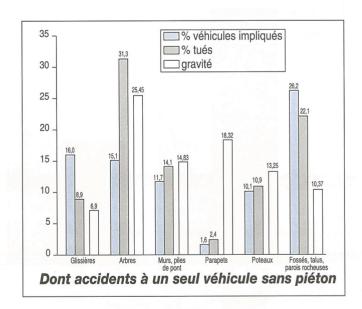
tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 17 % du nombre de tués, ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection.

RÉPARTITION DES NOMBRES DE VÉHICULES ET DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES EN 1999

ENSEMBLE DES ACCIDENTS	VÉHICULES	IMPLIQUÉS	TU	GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)	
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	31 377	100,0	2 999	100,0	9,56
Dont : - glissières	5 624	17,9	358	11,9	6,37
– arbres	3 516	11,2	849	28,3	24,15
- murs, piles de pont	3 058	9,7	391	13,0	12,79
- parapets	416	1,3	67	2,2	16,11
– poteaux	2 595	8,3	299	10,0	11,52
- fossés, talus, parois rocheuses	6 405	20,4	642	21,4	10,02

DONT ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON	VÉHICULES	IMPLIQUÉS	TUI	GRAVITÉ (tués/100 véhicules impliqués)	
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	20 629	100,0	2 537	100,0	12,30
Dont : - glissières	3 291	16,0	227	8,9	6,90
- arbres	3 124	15,1	795	31,3	25,45
murs, piles de pontparapets	2 414	11,7	358	14,1	14,83
	333	1,6	61	2,4	18,32
poteauxfossés, talus, parois rocheuses	2 083	10,1	276	10,9	13,25
	5 410	26,2	561	22,1	10,37



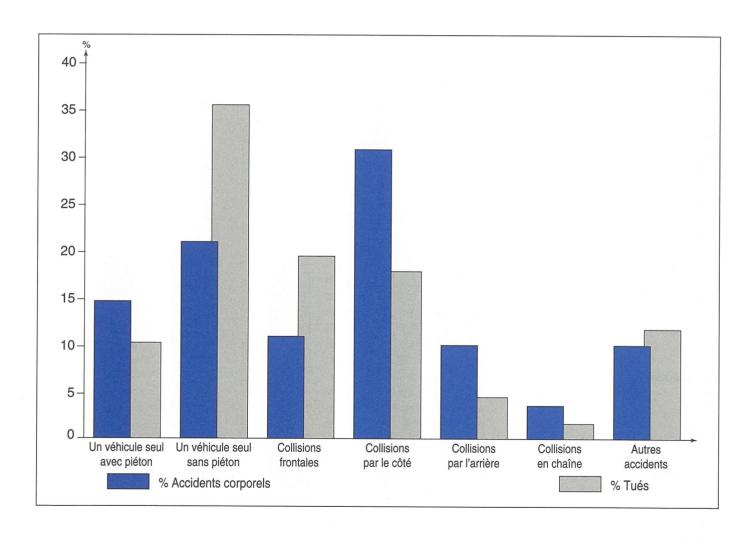


C'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre arbres, contre parapets et contre murs et piles de pont que l'on

retrouve les valeurs les plus élevées (respectivement 24,15, 16,11 et 12,79 pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et 25,45, 18,32 et 14,83 pour les accidents à un seul véhicule sans piéton). Il convient de noter que, dans les accidents contre glissières, elle est plus faible (respectivement 6,37 et 6,90).

RÉPARTITION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUÉS SELON LE TYPE D'ACCIDENT EN 1999

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS	CORPORELS	TUÉS		
TIPES D'ACCIDENTS	Nombre	%	Nombre	%	
Un véhicule seul avec piéton(s)	18 044	14,5	811	10,1	
Un véhicule seul sans piéton	25 947	20,8	2 834	35,3	
Deux véhicules et plus : - collision frontale	13 508	10,8	1 553	19,3	
- collision par le côté - collision par l'arrière	38 143 12 295	30,6 9,9	1 423 350	17,7 4,4	
- collision en chaîne - autres accidents	4 306 12 281	3,5 9,9	129 929	1,6 11,6	
Ensemble	124 524	100,0	8 029	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) :

- $\boldsymbol{\mathsf{-}}$ 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.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR DÉPARTEMENTS

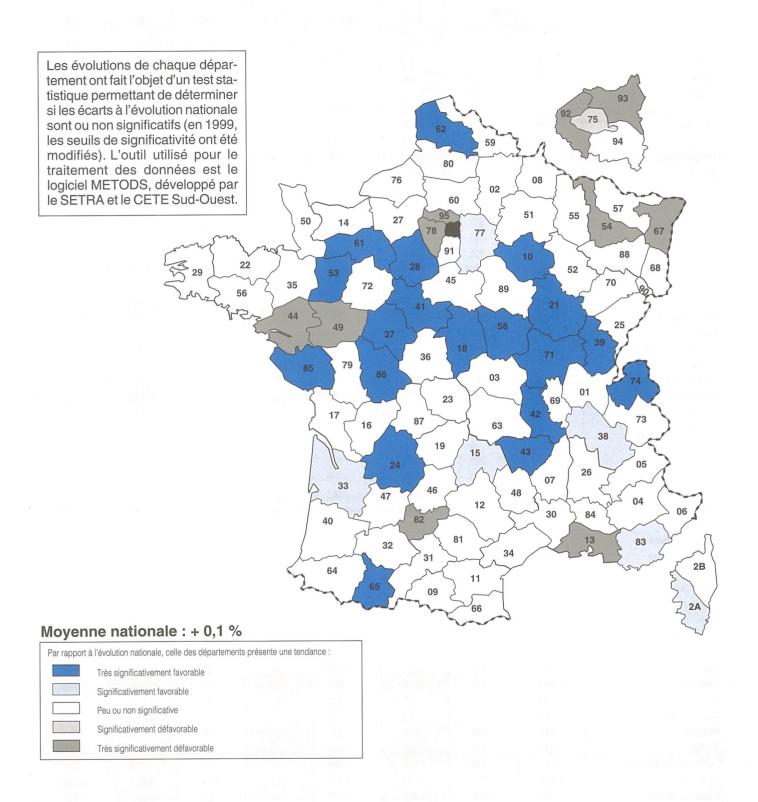
	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	CORPO		TU	ÉS	BLES	SÉS
	(en m sans doub	illiers) ble compte	1999	1998	1999	1998	1999	1998
Ain	515	288	1 102	1 083	112	129	1 571	1 486
Aisne	536	309	802	809	95	105	1 170	1 124
Allier	345	211	771	741	61	76	1 040	1 012
Alpes-de-Haute-Provence	140	70	313	347	28	24	482	518
Hautes-Alpes	121	63	248	259	29	23	382	371
Alpes-Maritimes	1 011	946	4 468	4 316	98	105	5 844	5 659
Ardèche	286	139	473	492	46	44	656	719
Ardennes	290	183	414	429	30	50	553	585
Ariège	137	60	281	299	19	40	434	444
Aube	292	173	601	719	60	79	818	998
Aude	310	165	586	609	86	71	935	914
Aveyron	264	116	376	408	48	56	550	610
Bouches-du-Rhône	1 836	1 730	6 982	6 674	257	241	9 229	8 932
Calvados	648	388	1 383	1 372	107	102	1 883	1 944
Cantal	151	56	217	254	18	22	309	342
Charente	340	159	530	558	65	73	758	786
Charente-Maritime	557	287	1 178	1 183	96	114	1 568	1 599
Cher	314	188	646	749	73	59	876	1 021
Corrèze	233	117	527	550	37	47	714	776
Corse-du-Sud	119	73	565	633	21	19	853	923
Haute-Corse	142	71	628	621	23	27	1 001	981
Côte-d'Or	507	326	1 102	1 220	90	93	1 540	1 681
Côtes-d'Armor	542	245	655	623	82	66	903	897
Creuse	124	30	146	159	21	26	228	250
Dordogne	388	165	747	871	86	81	1 065	1 233
Doubs	499	322	806	864	65	82	1 141	1 160
Drôme	438	281	967	1 028	80	101	1 403	1 520
	541	284	979	1 007	100	120	1 461	1 463
Eure Eure-et-Loir	408	251	817	902	112	113	1 161	1 347
	852	537	1 306	1 285	115	111	1 725	1 686
Finistère	623	443	1 558	1 641	126	148	2 263	2 434
Gard	230-51909		2 245	2 147	136	158	2 887	2 825
Haute-Garonne	1 046	773 60	289	326	55	38	401	423
Gers	172	952	3 350	3 501	204	214	4 732	4 884
Gironde	1 287		1 594	1 520	188	184	2 169	2 099
Hérault	896	678		1 414	123	109	1 883	1 882
Ille-et-Vilaine	868	515	1 432 413	438	47	48	570	580
Indre	231	129		1 342	91	98	1 607	1 901
Indre-et-Loire	554	389	1 179			146	2 440	2 588
Isère	1 094	795	1 681	1 781 408	140	53	470	610
Jura	251	112	334		67		1 019	1 116
Landes	327	159	753	770	93	106		
Loir-et-Cher	315	168	613	691	78	84	861	1 037
Loire	729	593	1 150	1 293	73	97	1 601	1 783
Haute-Loire	209	104	361	421	34	41	512	597
Loire-Atlantique	1 134	817	2 213	2 061	161	178	2 816	2 613

⁽¹⁾ Au 31/03/1999 - chiffres INSEE. (2) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).

	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)		DENTS PORELS	TU	JÉS	BLE	SSÉS
	(en m sans doub		1999	1998	1999	1998	1999	1998
Loiret	618	436	1 372	1 442	147	137	1 870	1 969
Lot	160	54	379	409	44	37	503	608
Lot-et-Garonne	305	184	768	795	67	85	1 066	1 060
Lozère	74	24	157	174	9	13	202	278
Maine-et-Loire	733	436	1 409	1 026	115	105	1 922	1 414
Manche	481	226	959	972	63	76	1 419	1 355
Marne	565	385	902	956	88	102	1 235	1 338
Haute-Marne	195	98	325	326	32	34	477	471
Mayenne	285	134	303	357	34	58	487	484
Meurthe-et-Moselle	714	550	1 662	1 528	85	97	2 235	2 012
Meuse	192	88	381	407	38	48	511	536
Morbihan	644	327	750	722	85	108	997	996
Moselle	1 023	747	1 811	1 848	. 122	143	2 488	2 638
Nièvre	225	122	436	509	49	65	571	691
Nord	2 555	2 269	3 361	3 399	185	197	4 543	4 566
Oise	766	494	1 255	1 232	144	131	1 901	1 834
Orne	292	127	387	462	50	55	543	660
Pas-de-Calais	1 442	1 154	1 876	2 068	156	188	2 567	2 869
Puy-de-Dôme	604	394	1 486	1 568	105	92	1 993	2 101
Pyrénées-Atlantiques	600	414	1 252	1 307	68	70	1 618	1 671
Hautes-Pyrénées	222	131	639	739	31	43	910	1 029
Pyrénées-Orientales	393	289	500	461	63	54	752	698
Bas-Rhin	1 026	709	2 001	1 757	122	122	2 694	2 321
Haut-Rhin	708	518	1 252	1 189	67	89	1 645	1 505
Rhône	1 579	1 402	3 543	3 557	131	116	4 771	4 737
Haute-Saône	230	96	291	315	44	51	416	438
Saône-et-Loire	545	323	1 159	1 299	112	111	1 599	1 814
Sarthe	530	313	985	1 030	90	83	1 307	1 359
Savoie	373	240	542	551	51	45	786	778
Haute-Savoie	632	441	941	1 085	95	92	1 296	1 460
Paris	2 125	2 155	10 129	9 870	93	89	11 960	11 814
Seine-Maritime	1 239	920	2 435	2 348	129	138	3 239	3 181
Seine-et-Marne	1 194	932	2 285	2 398	170	214	3 287	3 459
Yvelines	1 354	1 263	2 674	2 273	134	107	3 592	3 097
Deux-Sèvres	344	169	456	416	59	69	646	593
Somme	556	320	1 244	1 274	96	104	1 702	1 805
Tarn	343	213	741	731	90	84	998	1 008
Tarn-et-Garonne	206	100	619	507	50	46	883	692
Var	898	744	2 452	2 580	154	127	3 333	3 570
Vaucluse	500	377	1 020	1 088	91	94	1 404	1 484
Vendée	540	257	809	895	98	121	1 142	1 225
Vienne	399	211	782	883	82	65	1 083	1 227
Haute-Vienne	354	223	947	935	55	54	1 344	1 290
Vosges	381	258	708	747	68	68	975	1 097
Yonne	333	147	608	653	78	86	904	1 010
Territoire-de-Belfort	137	108	201	209	17	14	276	311
Essonne	1 134	1 077	2 230	2 172	94	108	3 062	3 028
Hauts-de-Seine	1 429	1 408	3 324	2 770	44	29	3 956	3 357
Seine-Saint-Denis	1 383	1 415	3 669	3 142	55	53	4 488	3 762
Val-de-Marne	1 227	1 238	2 637	2 713	46	58	3 241	3 521
Val-d'Oise	1 105	1 043	1 689	1 475	58	61	2 249	1 961
Total France	58 519	42 625	124 524	124 387	8 029	8 437	167 572	168 535

⁽¹⁾ Au 31/03/1999 - 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 1999 PAR RAPPORT À 1998



Aube (10), Jura (39) et Orne (61) sont les trois départements métropolitains pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels en 1999 est la plus marquée (baisse > 16 %).

Maine-et-Loire (49), Bas-Rhin (67), Yvelines (78), Tarn-et-Garonne (82), Hauts-de-Seine (92), Seine-Saint-Denis (93) et Val-d'Oise (95) se démarquent cette

année avec les augmentations les plus prononcées (hausse > 10 %).

Parmi les 60 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale (écarts non significatifs), une diminution du nombre d'accidents corporels est observée pour 41 d'entre eux. En 1999, sur 96 départements, il est enregistré une baisse du nombre d'accidents corporels pour 66 départements (contre 52 en 1998).

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 1999 Année 1998 Différence Évolution	816 811 + 5 + 0,6 %	91 104 - 13 - 12,5 %	417 498 - 81 - 16,3 %	736 653 + 83 + 12,7 %	1 153 1 151 + 2 + 0,2 %	11,15 12,82 - 1,67
Martinique	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	652 673 - 21 - 3,1 %	61 47 + 14 + 29,8 %*	306 324 - 18 - 5,6 %	695 658 + 37 + 5,6 %	1 001 982 + 19 + 1,9 %	9,35 6,98 + 2,37
Guyane	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	828 823 + 5 + 0,6 %	40 44 - 4 - 9,1 %	114 128 - 14 - 10,9 %	944 921 + 23 + 2,5 %	1 058 1 049 + 9 + 0,8 %	4,83 5,35 - 0,52
Réunion	Année 1999 Année 1998 Différence Évolution	804 869 - 65 - 7,5 %	97 101 - 4 - 4,0 %	334 274 + 60 + 21,9 %	757 817 - 60 - 7,3 %	1 091 1 091 0 0,0 %	12,06 11,62 + 0,44

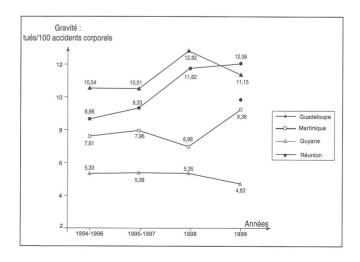
^{*:} Les évolutions en % calculées sur des chiffres compris entre 50 et 100 restent à considérer avec précaution.

Source : Direction départementale de l'équipement

Évolution du nombre d'accidents corporels

Par rapport à la moyenne nationale (+ 0,1 %), le test statistique appliqué aux départements d'Outre-Mer montre que l'évolution du nombre d'accidents corporels, pour chacun des départements, est équivalente à celle de la Métropole.

On rappellera ici que, par rapport à l'an dernier, les seuils ont été modifiés. Ainsi par exemple, la baisse observée cette année pour la Réunion, aurait été qualifiée comme étant « significative », si les seuils précédents avaient été maintenus.



Analyse de la gravité

GRAVITÉ (tués/ 100 accidents corporels)	GRAVITÉ 1999	GRAVITÉ (moyenne 98 à 96)	GRAVITÉ (moyenne 97 à 95)	GRAVITÉ (moyenne 96 à 94)	GRAVITÉ (moyenne 94 à 92)
Guadeloupe	11,15	11,42	10,51	10,54	11,37
Martinique	9,36	7,39	7,96	7,61	7,11
Guyane	4,83	5,41	5,38	5,33	6,14
Réunion	12,06	10,25	9,33	8,66	7,79

- Guadeloupe : si, sur les cinq dernières années, ce département est celui qui, globalement, enregistre le niveau de gravité le plus élevé, la baisse de près de 2 points par rapport à 1998 est à souligner (-1,67).
- Martinique: sur l'ensemble de la période, et aussi sur les cinq précédentes années (8,76 en 1995), le résultat de l'année 1999 est le plus mauvais enregistré.
- Guyane : l'année 1999 marque le meilleur résultat des cinq années précédentes.
- Réunion: un résultat 1999 assez inquiétant qui marque la poursuite d'une hausse assez systématique de la gravité, observée tout particulièrement depuis 1997 (10,82) pour atteindre une différence de l'ordre de 2 points avec les périodes précédentes.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES VICTIMES PAR RÉGIONS

on the grand	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		illiers) ble compte	1999	1998	1999	1998	1999	1998
Nord - Pas-de-Calais	3 997	3 424	5 237	5 467	341	385	7 110	7 435
Picardie	1 858	1 123	3 301	3 315	335	340	4 773	4 763
Ile-de-France	10 952	10 531	28 637	26 813	694	719	35 835	33 999
Centre	2 440	1 560	5 040	5 564	548	539	6 945	7 855
Haute-Normandie	1 780	1 204	3 414	3 355	229	258	4 700	4 644
Basse-Normandie	1 422	741	2 729	2 806	220	233	3 845	3 959
Bretagne	2 906	1 624	4 143	4 044	405	394	5 508	5 461
Pays de la Loire	3 222	1 956	5 719	5 369	498	545	7 674	7 095
Poitou-Charentes	1 640	826	2 946	3 040	302	321	4 055	4 205
Limousin	711	370	1 620	1 644	113	127	2 286	2 316
Aquitaine	2 908	1 874	6 870	7 244	518	556	9 500	9 964
Midi-Pyrénées	2 552	1 508	5 569	5 566	473	502	7 566	7 639
Champagne-Ardenne	1 342	838	2 242	2 430	210	265	3 083	3 392
Lorraine	2 310	1 643	4 562	4 530	313	356	6 209	6 283
Alsace	1 734	1 228	3 253	2 946	189	211	4 339	3 826
Franche-Comté	1 117	639	1 632	1 796	193	200	2 303	2 519
Bourgogne	1 610	918	3 305	3 681	329	355	4 614	5 196
Auvergne	1 309	766	2 835	2 984	218	231	3 854	4 052
Rhône-Alpes	5 645	4 180	10 399	10 870	728	770	14 524	15 071
Languedoc-Roussillon	2 296	1 600	4 395	4 405	472	470	6 321	6 423
Provence - Alpes - Côte d'Azur	4 506	3 930	15 483	15 264	657	614	20 674	20 534
Corse	260	145	1 193	1 254	44	46	1 854	1 904
Total France	58 519	42 625	124 524	124 387	8 029	8 437	167 572	168 535

⁽¹⁾ Au 30/03/1999 - chiffres INSEE.

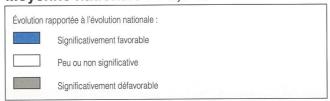
Les comparaisons départementales et régionales doivent être faites avec prudence ; voir à ce propos les remarques préalables au domaine international.

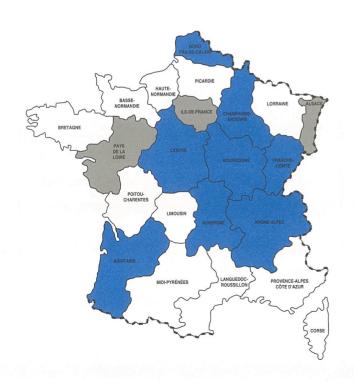
Evolution du nombre d'accidents corporels

Des trois régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la métropole, c'est la troisième année consécutive que l'on observe cette tendance pour l'Ile-de-France. Pour les régions Alsace et Pays-de-la-Loire, ce résultat représente par rapport à leur situation en 1998 une inversion de tendance.

Sur les huit régions pour lesquelles l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la métropole, on retiendra que c'est la troisième année consécutive que l'on observe cette tendance pour la Franche-Comté et la deuxième pour la région Centre. Pour les régions Aquitaine et Rhône-Alpes, ce résultat représente une inversion de tendance. En 1999, tout comme en 1998, 15 régions sur 22 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels (11 sur 22 en 1997).

Moyenne nationale: + 0,1 %





⁽²⁾ Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).

3 LES 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 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, la périodicité des mesures des vitesses en rase campagne, de jour, a été modifiée. Ces mesures, auparavant bimestrielles, sont désormais effectuées tous les guatre 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.

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES VOITURES DE TOURISME

	1995	1996	1997	1998	1999	1999 intempéries
Autoroutes de liaison (1)						
(130 km/h)		440	101	400	100	116
Vitesse moyenne (km/h)	120	119	121	122	123 41	116 51
% de dépassement de vitesse limite	35	30 15	35 20	40 22	23	30
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	19	15	20		23	30
Autoroutes de dégagement (2)	!					
(110 km/h) Vitesse moyenne (km/h)	106	106	104	109	109	95
% de dépassement de vitesse limite	43	44	42	53	51	36
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	23	24	23	32	31	18
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées						
(110 km/h)						405
Vitesse moyenne (km/h)	110	111	111	111	112	105
% de dépassement de vitesse limite	52	57	54	53	60	65
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	30	34	30	31	37	44
Routes nationales						
(90 km/h) Vitesse moyenne (km/h)	90	90	90	89	88	ND
% de dépassement de vitesse limite	52	56	50	50	48	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	29	31	26	27	26	ND
Routes départementales à grande circulation				1		
(90 km/h) Vitesse moyenne (km/h)	93	93	92	92	92	90
% de dépassement de vitesse limite	58	62	55	56	59	67
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	34	37	31	32	33	39
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	64	62	61	60	59
% de dépassement de vitesse limite	82	85	82	81	79	78
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	52	58	53	51	49	48
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants)						
par artères en agglomération (50 km/h)						
(50 km/n) Vitesse moyenne (km/h)	52	52	51	50	51	49
% de dépassement de vitesse limite	55	55	51	51	50	38
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	25	23	21	23	13
			-			
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	60	63	62	62	61	62
% de dépassement de vitesse limite	<i>79</i>	85	84	84	81	83
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	46	56	55	54	49	51

⁽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.

Globalement, de jour, en 1999, en gardant à l'esprit les limites de comparaisons avec les chiffres des années antérieures (cf. encadré), les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont restées stables sur l'ensemble du réseau, aucune variation ne dépassant 1 km/h par rapport à l'année précédente. Il convient de rappeler toutefois que l'année 1998 avait présenté une détérioration des vitesses relevées sur autoroutes de dégagement. Les pourcentages de dépassements de la vitesse limite autorisée sont par contre en hausse sensible sur l'ensemble du réseau autoroutier. Sur les autoroutes de dégagement, c'est désormais plus de la moitié des automobilistes qui est en infraction.

Par ailleurs, on constate que la vitesse moyenne se situe toujours très au dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (de plus de 10 km/h), excepté lors de la traversée des centres villes d'agglomérations importantes.

En ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses limites autorisées en milieu urbain, on constate, même si l'on enregistre en 1999 un léger progrès, qu'ils se situent toujours à des niveaux élevés, notamment lors des entrées/sorties d'agglomérations moyennes et de moins de 5 000 habitants, ou 4 conducteurs sur 5 sont en infraction.

Nous avons isolé, d'autre part, les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorologiques défavorables (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 favorables sur les réseaux permettant une vitesse élevée. L'influence des conditions météorologiques en milieu urbain est beaucoup moins sensible.

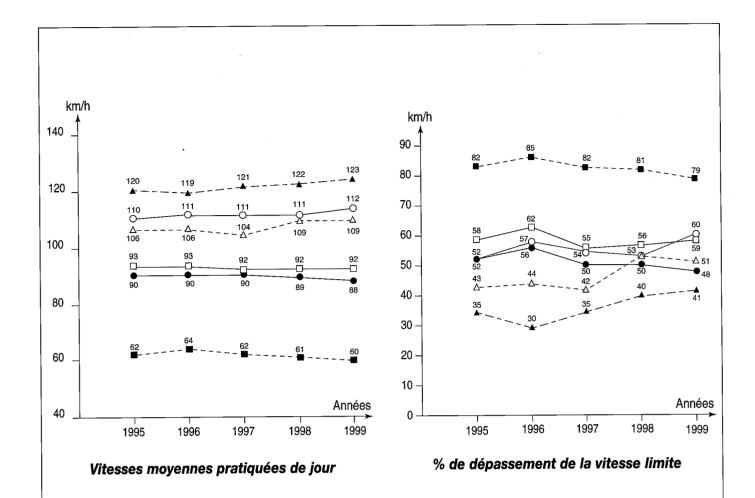
Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h selon les réseaux de rase campagne, on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+ 1 km/h et + 10 km/h) avec les limitations réglementaires par temps de pluie. On constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est généra-

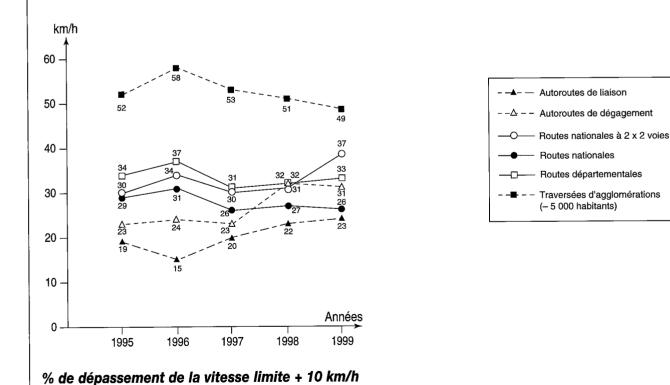
lement plus fort que l'infractionnisme sans intempéries. La seule exception se rapporte aux autoroutes de dégagement, mais avec, sous intempéries, une vitesse moyenne nettement en retrait (– 14 km/h).

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 :

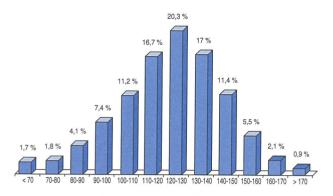
VITESSES DE JOUR	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	110-130 km/h	8,5 %	3,0 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	13,7 %	5,2 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-120 km/h	14,6 %	5,2 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-90 km/h	8,7 %	3,1 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	11,6 %	4,1 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	21,0 %	7,0 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	5,8 %	1,2 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	19,7 %	6,4 %

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 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.

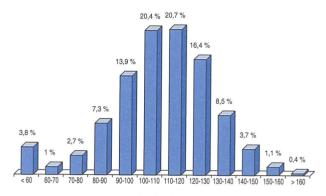




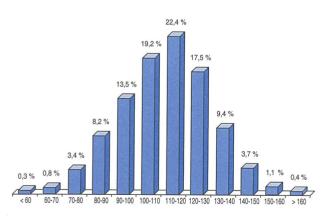
Répartition par classes de vitesse des voitures de tourisme le jour



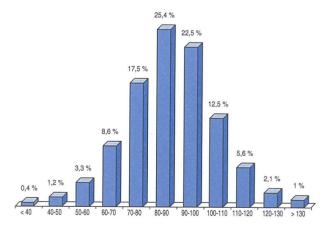
Autoroutes de liaison



Autoroutes de dégagement

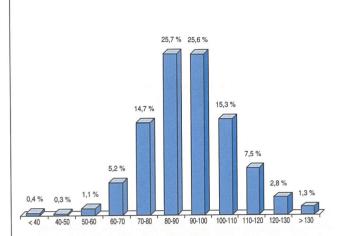


Routes nationales à 2 x 2 voies

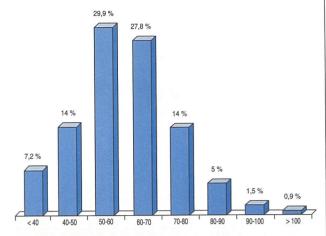


Routes nationales à 2 ou 3 voies

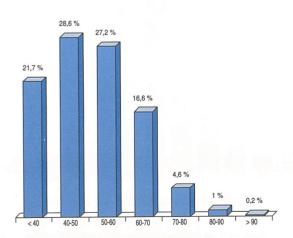
Répartition par classes de vitesse des voitures de tourisme le jour



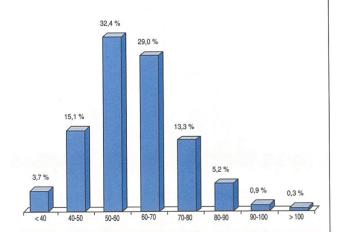
Routes départementales à grande circulation



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

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1)					
(130 km/h)				3.25	
Vitesse moyenne (km/h)	116	120	116	120	115
% de dépassement de vitesse limite	23	32	39	40	28
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	10	19	28	27	15
Autoroutes de dégagement (2)					
(110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	111	116	111	114	112
% de dépassement de vitesse limite	53	60	55	56	57
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	32	39	35	37	36
Routes nationales à 2 ou 3 voies		er , ii	37	553	
(90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	93	97	96	97	96
% de dépassement de vitesse limite	62	66	63	64	67
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	36	43	39	40	36
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)		1 1			
Vitesse moyenne (km/h)	07				
% de dépassement de vitesse limite	67 86	70	68	69	68
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	66	89	89	91	89
// de depassement de vitesse illilité + 10 km/m	00	67	68	67	68
Traversées d'agglomérations					
(20 000 à 100 000 habitants)			1		
par artères en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	57	61	61	60	57
% de dépassement de vitesse limite	67	80	79	78	66
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	36	48	49	44	36
Traversées d'agglomérations		TyT L			
(20 000 à 100 000 habitants)					
par voies d'entrée en agglomération					
(50 km/h)			Programme add	Tapl Lage	
Vitesse moyenne (km/h)	69	67	71	69	65
% de dépassement de vitesse limite	94	87	93	92	88
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	72	69	74	69	59

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

Par rapport à l'année précédente, les vitesses moyennes relevées la nuit en 1999 sont en retrait général sur l'ensemble des réseaux. Les baisses les plus sensibles affectent les autoroutes de liaison et les traversées d'agglomérations moyennes par voies d'entrée/sortie. 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 supérieur la nuit que le jour.

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

VITESSES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS

1. Définition

Les enquêtes spécialisées pour les relevés des vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992 (cf. tableau supra), les techniques

de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

2. Réglementation

Avant le 1° décembre 1992	Transports de i	Transports de marchandises Transports de matières dangereuses en com		
	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.

Date to desify and have 4000	Transports de marchandises			Control of the Contro		Transports en commun
Depuis le 1° décembre 1992	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.

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

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1)	91	87	90	92	93
Autoroutes de dégagement (2)	82	81	80	85	85
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	91	91	90	92	95
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81	81	79	78	78
Routes départementales à grande circulation	81	81	80	80	80
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	58	61	58	57	56

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

^{(2) 70} km/h si muni d'un freinage ABS.

^{(3) 100} km/h si muni d'un freinage ABS.

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

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

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1)	85	85	83	87	87
Autoroutes de dégagement (2)	79	81	77	81	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	82	85	86	87	89
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80	77	79	80	80
Routes départementales à grande circulation	77	80	80	80	82
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	58	58	54	59	59

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

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

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1)	86	84	85	89	88
Autoroutes de dégagement (2)	82	81	81	84	85
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	87	88	87	86	89
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81	81	80	81	81
Routes départementales à grande circulation	80	81	81	80	82
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	58	61	59	60	58

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

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

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1)	85	82	83	84	86
Autoroutes de dégagement (2)	82	78	79	80	83
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	78	80	80	80	84
Routes nationales à 2 ou 3 voies	73	75	76	76	74
Routes départementales à grande circulation	72	75	77	70	71
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	56	57	56	56	57

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

7. Commentaires

Globalement, en 1999 par rapport à 1998, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds ne subissent que de faibles variations, excepté sur le réseau des nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées où l'on constate une hausse générale, quel que soit le nombre d'essieux.

Etant 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 mesu-

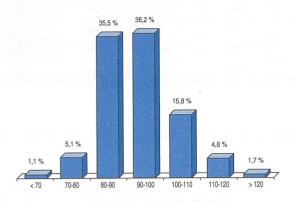
rée par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant, les distributions des vitesses par couple véhicule lourd/réseau peuvent donner des informations sur la dispersion des vitesses des véhicules lourds autour de la moyenne de leurs vitesses. On observe aisément sur les graphiques des distributions 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.

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

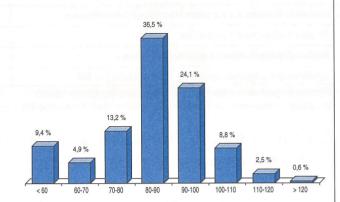
⁽²⁾ Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

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

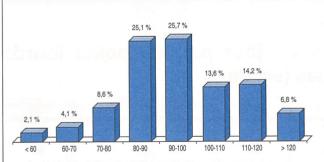
Répartition par classes de vitesse des poids lourds de 2 essieux



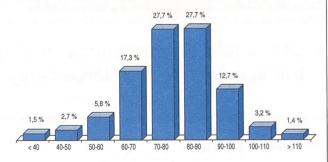
Autoroutes de liaison



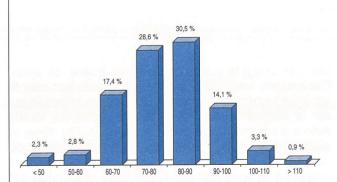
Autoroutes de dégagement



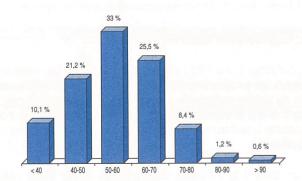
Routes nationales à 2 x 2 voies



Routes nationales à 2 ou 3 voies

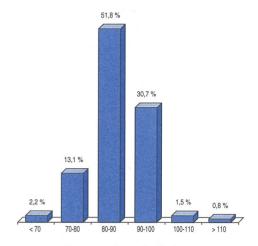


Routes départementales à grande circulation

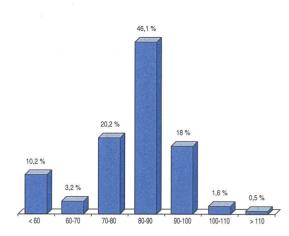


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

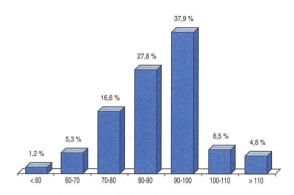
Répartition par classes de vitesse des poids lourds de 3 essieux



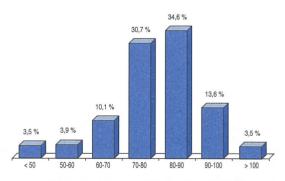
Autoroutes de liaison



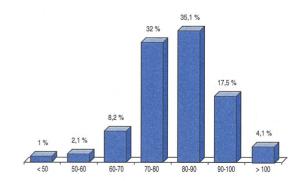
Autoroutes de dégagement



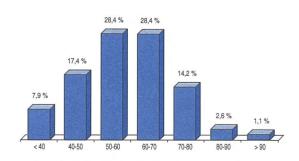
Routes nationales à 2 x 2 voies



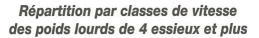
Routes nationales à 2 ou 3 voies

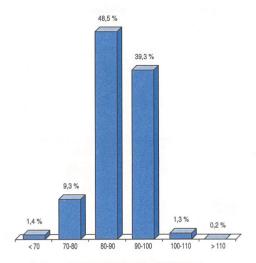


Routes départementales à grande circulation

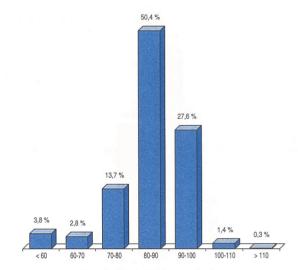


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

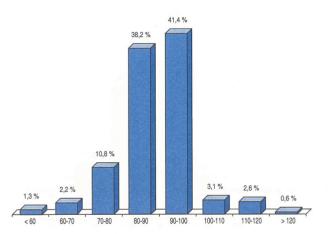




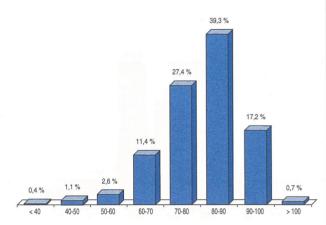
Autoroutes de liaison



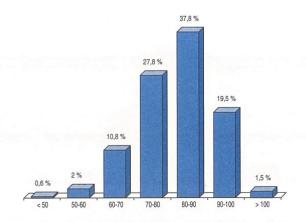
Autoroutes de dégagement



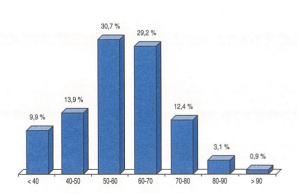
Routes nationales à 2 x 2 voies



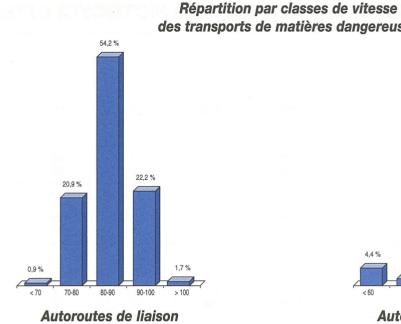
Routes nationales à 2 ou 3 voies

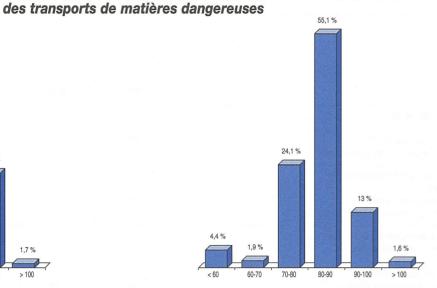


Routes départementales à grande circulation

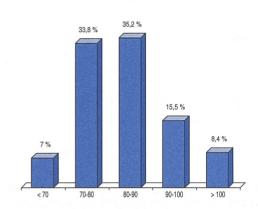


Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

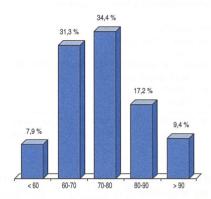




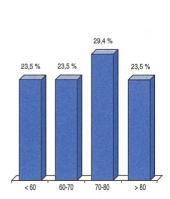
Autoroutes de dégagement



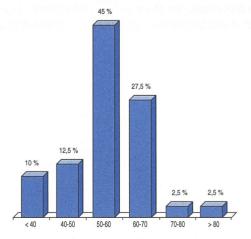
Routes nationales à 2 x 2 voies



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

				1	
	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de vitesse limite	126 45	129 <i>40</i>	125 43	132 57	130 50
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de vitesse limite	111 <i>51</i>	110 52	112 53	116 58	120 61
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)		- 1			
Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de vitesse limite	115 60	116 63	118 62	114 55	114 53
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de vitesse limite	100 67	104 78	104 75	102 71	103 71
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)			1.00		
Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de vitesse limite	101 63	109 74	106 84	106 72	103 64
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)					
Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de vitesse limite	<i>68</i> 87	73 91	71 91	68 86	70 94

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

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Si l'on se réfère au calcul 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. Dans tous les cas sans exception, la vitesse moyenne pratiquée

par les motocyclistes se situe à la limite (autoroutes de liaison) ou au-dessus (reste du réseau) de la vitesse réglementaire et au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 7 km/h sur les autoroutes de liaison, + 15 km/h sur routes nationales et + 11 km/h sur les routes départementales!).

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

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

Les mesures 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 %)	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison	96	96	96	96	96
Autoroutes de dégagement	91	90	92	90	91
Routes nationales	92	93	94	94	94
Routes départementales à grande circulation	93	93	93	94	94

2. En agglomération

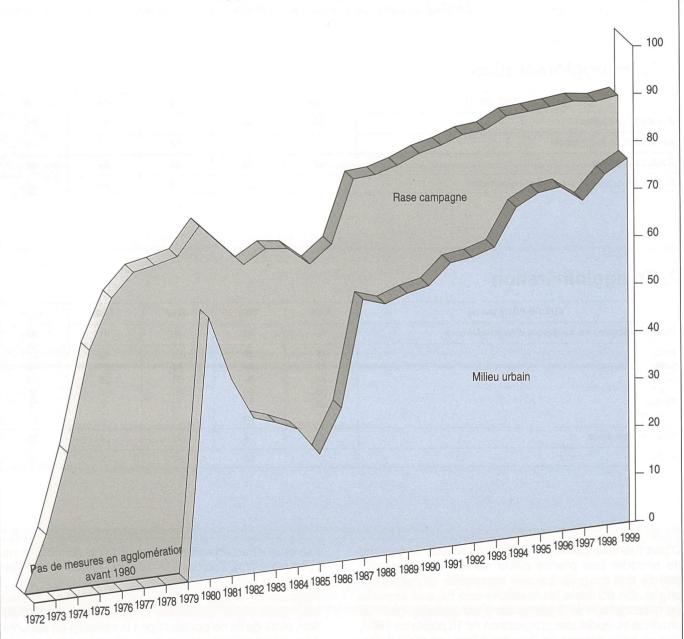
TAUX DE PORT (en %)	1995	1996	1997	1998	1999
Routes nationales en traversées d'agglomérations	90	90	89	91	92
Metz	85	88	81	86	84
Lille	85	86	86	83	84
Nantes	84	83	91	88	90
Lyon	60	60	61	64	65
Toulouse	69	70	73	74	78
Avignon	50	56	46	53	60
Ensemble province	72	74	71	74	76
Paris	71	66	62	72	79

D'une manière générale, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant demeure constant ou dénote une progression peu importante en rase campagne. On constate en revanche une hausse sensible en milieu urbain (+ 2 points dans les grandes villes de province et, après une progression de 10 points en 1998, une nouvelle hausse de 7 points à Paris en 1999!). Par ailleurs, le taux de port est en progrès dans les villes où

il se situe « traditionnellement » à un faible niveau comme Lyon (+1 point), Toulouse (+ 4 points) et surtout Avignon (+ 7 points).

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.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 1999 aux places avant des voitures de tourisme



ÉVOLUTION DES PRINCIPALES INFRACTIONS ENTRE 1989 ET 1998

(L'année 1999 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 jusqu'en 1997 malgré le ralentissement intervenu en 1995 (– 7,2 %) et qu'il faut sans 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 en 1997 (+ 4,3 %), mais les résultats de 1998 indiquent à nouveau une baisse (– 11,7 %).

Les contraventions aux règles de stationnement ont une évolution en dents de scie, avec des périodes de croissance (+ 6,6 % en 1996 et + 7,7 % en 1997) entrecoupées de brusques régressions (- 10,1 % en 1991, - 11,5 % en 1995 et - 4,0 % en 1998). Avec 9 536 904 procès-verbaux établis, ce type de contraventions représente 66,1 % de l'ensemble des infractions sanctionnées en 1998.

Au cours de la période considérée, l'évolution du nombre des délits routiers constatés est dans l'ensemble positive bien que, depuis plusieurs années, la tendance soit à la baisse. En effet, le nombre des délits a augmenté régulièrement jusqu'en 1993 (+ 23,5 % cette année-là) et, depuis, il décroît chaque année un peu plus. La très légère hausse enregistrée en 1997 (+ 1,1 %) n'est donc qu'une péripétie dans une tendance.

Le nombre d'heures de contrôle de la vitesse a connu une évolution par à-coups avec de relativement faibles variations, tantôt positives, tantôt négatives, qui permettent de parler d'une certaine stabilisation des contrôles, du moins jusqu'en 1994. Depuis, après la forte baisse enregistrée en 1995 (– 11,5 %) essentiellement du fait de la mise en place du plan Vigipirate, la tendance en 1996 et 1997 semblait être revenue à la hausse, mais d'une façon très modeste qui n'a pas permis de revenir au niveau de contrôle de l'année 1994. Les résultats de l'année 1998 sont les plus bas de la décennie et montrent une baisse de l'activité des forces de police et de gendarmerie dans le domaine des contrôles de vitesse.

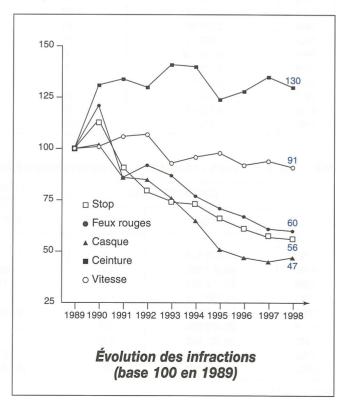
La lutte contre l'alcoolémie excessive des conducteurs mobilise davantage (et même fortement) les forces de police et de gendarmerie. Après avoir augmenté de près de 250 % entre 1987 et 1995, le nombre total de dépistage pratiqués reste relativement stable de 1996 à 1998. Ils atteignent cette année leur plus haut niveau. L'évolution est identique pour les contrôles préventifs qui se sont multipliés jusqu'en 1995 (+ 491,75 %) puis se sont stabilisés autour de 6,5 millions qui, eux aussi, atteignent leur plus haut niveau. Dans le même temps le nombre de dépistages positifs a augmenté de 90,4 % (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 quatrième classe). Les hausses de 1997 (+ 13,1 %) et 1998 (+ 4 %) peuvent certes résulter d'une

modification du comportement des conducteurs qui sont peut-être moins sensibles aux contrôles préventifs, mais aussi et surtout de l'intensification de ces contrôles.

Pour 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 hausses ponctuelles. le nombre d'infractions à la limitation de la vitesse reste relativement stable, marqué cependant par une tendance à la baisse, tendance que les résultats de 1998 (-2,9 %) semblent confirmer, tout comme la réduction du nombre d'heures de contrôle qui n'est pas liée au recours - pourtant de plus en plus fréquent – aux appareils de relevé automatique des infractions. Il ne semble pas non plus que les automobilistes aient à ce point modifié leurs habitudes de conduite. C'est la raison pour laquelle le CISR, dans le but de relancer les contrôles de vitesse, a décidé un programme d'équipement des forces de l'ordre en matériel moderne.

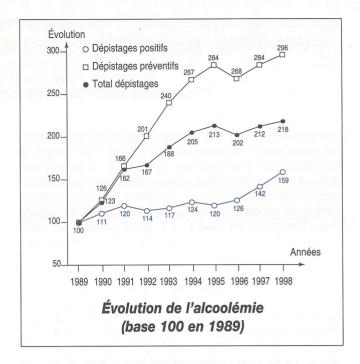
Il en va de même pour les défauts de port de la ceinture de sécurité qui ont été globalement en hausse jusqu'en 1993 puis ont évolué à la baisse. Depuis 1996, leur nombre recommence à croître assez régulièrement (+ 3,0 % et + 4,9 %), mais l'année 1998 est marquée par une inversion des résultats dont le nombre baisse de 3,5 %.

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 ; toutefois, en 1998, leur nombre recommence à croître.



Enfin, le nombre de 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 % par rapport aux résultats obtenus en 1990. Il est loisible de penser que les forces de l'ordre n'attachent pas à cette catégorie d'infractions l'importance qu'elle mérite, peut-être en raison des risques de contentieux.

Depuis dix ans, 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 qui, dans un nombre croissant de préfectures, ne sont plus réunies.



ANNEXE

Évolution des contrôles

e rede ens	HEURES DE CONTRÔLES DE LA VITESSE				
STRUCK OF	Nombre	Évolution*			
1998	2 017 116	90			
1997	2 168 311	96			
1996	2 134 071	95			
1995	2 057 299	91			
1994	2 327 826	103			
1993	2 234 050	99			
1992	2 256 671	100			
1991	2 256 800	100			
1990	2 176 478	97			
1989	2 252 377	100			

Infractions relevées - répartition contraventions/délits

	CONTRAVENTIONS		DONT CONTRAVENTIONS HORS STATIONNEMENT		DÉLITS	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1998	18 884 117	97	9 347 213	87	226 597	126
1997	21 379 104	109	11 446 809	107	234 106	130
1996	20 507 039	105	11 280 974	105	231 496	128
1995	20 172 624	103	11 518 768	108	240 085	133
1994	21 732 744	111	11 950 824	112	251 379	139
1993	21 732 395	111	12 685 502	119	274 620	152
1992	20 586 038	106	12 171 408	114	222 375	115
1991	20 531 892	106	12 314 677	115	187 761	104
1990	20 601 975	107	11 459 850	107	201 617	112
1989	19 527 804	100	10 694 029	100	180 278	100

^{*} base 100 en 1989.

Suspensions administratives du permis de conduire

	SUSPENSIONS PRONONCÉES				
	Nombre	Évolution*			
1998	94 954	20			
1997	93 983	20			
1996	111 988	24			
1995	154 464	33			
1994	181 442	38			
1993	183 118	39			
1992	297 883	63			
1991	390 625	83			
1990	469 275	99			
1989	472 881	100			

Alcoolémie

	DÉPISTAGES		dont PRÉVENTIFS		dont POSITIFS	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1998	8 618 406	218	6 836 119	296	167 465	159
1997	8 376 939	212	6 572 783	284	149 620	142
1996	7 990 692	202	6 188 748	268	132 283	126
1995	8 426 940	213	6 557 921	284	126 547	120
1994	8 105 975	205	6 163 480	267	129 910	124
1993	7 439 078	188	5 547 117	240	122 779	117
1992	6 615 717	167	4 638 200	201	119 601	114
1991	6 393 439	162	3 830 563	166	125 866	120
1990	4 868 579	123	2 907 551	126	116 613	111
1989	3 956 734	100	2 310 553	100	105 027	100

Autres infractions

	INFRACTIONS VITESSE		NON-PORT DE LA CEINTURE		NON-PORT DU CASQUE	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1998	1 084 010	91	608 505	130	87 442	47
1997	1 116 788	94	630 859	135	83 791	45
1996	1 097 056	92	601 352	128	87 522	47
1995	1 165 347	98	583 597	124	95 225	51
1994	1 145 778	96	656 561	140	121 682	65
1993	1 107 112	93	659 404	141	142 153	76
1992	1 273 184	107	610 595	130	157 721	85
1991	1 259 590	106	628 712	134	159 274	86
1990	1 153 539	101	612 862	131	189 773	102
1989	1 190 403	100	468 956	100	186 121	100

	FRANCHISSEMENT	FEUX ROUGES	FRANCHISSEMENT STOP		
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	
1998	178 622	60	75 004	56	
1997	180 499	61	76 750	57	
1996	198 530	67	82 292	61	
1995	208 432	71	88 089	66	
1994	227 963	77	97 652	73	
1993	256 909	87	99 160	74	
1992	273 095	92	106 476	79	
1991	254 183	86	121 548	91	
1990	358 540	121	152 826	114	
1989	295 618	100	134 030	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 Police aux Frontières)

Les chiffres contenus dans les cinq tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans l'étude « évolution des principales infractions de 1989 à 1998 » qui donne les chiffres, année par année, pour l'ensemble des services. Dans les tableaux ci-dessous, l'activité des forces

de l'ordre est détaillée uniquement pour la Gendarmerie, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité, les données pour la Préfecture de police de Paris et la Police aux Frontières n'étant pas encore disponibles.

Contrôles de la vitesse

VITESSE		VITESSE GENDARMERIE SÉCURITÉ NATIONALE PUBLIQUE		CRS	TOTAL	
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 1999 Année 1998 Année 1997 Année 1996 Année 1995	1 853 262 1 766 995 1 800 131 1 829 844 1 851 034	308 143 288 448 220 960 191 937 215 299	37 334 38 436 97 540 138 751 113 645	2 198 739 2 093 879 2 118 631 2 160 532 2 179 978	
Nombre d'infractions relevées	Année 1999 Année 1998 Année 1997 Année 1996 Année 1995	751 667 729 644 767 152 743 327 710 003	275 506 210 937 232 361 209 033 217 505	137 333 128 599 129 741 157 102 160 956	1 164 506 1 069 180 1 129 254 1 109 462 1 088 464	

Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		JRE DE SÉCURITÉ GENDARMERIE SÉCUR NATIONALE PUBLIC		CRS	TOTAL	
Nombre d'infractions	Année 1999	465 628	128 755	39 813	634 196	
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	

Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1999 Année 1998 Année 1997 Année 1996 Année 1995	7 278 078 6 424 438 5 997 307 5 619 187 5 802 606	584 449 432 001 622 012 578 106 720 744	63 077 52 493 58 489 89 126 127 340	7 925 604 6 908 932 6 677 808 6 286 419 6 650 690
Nombre de dépistages positifs	Année 1999 Année 1998 Année 1997 Année 1996 Année 1995	103 795 95 203 81 658 66 239 61 320	7 722 4 097 6 555 5 565 6 855	417 265 374 495 933	111 934 99 565 88 587 72 299 69 108

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1999	237 274	168 555	33 711	439 540
	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
Nombre de dépistages positifs	Année 1999	17 202	10 726	716	28 644
	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

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1999 Année 1998 Année 1997 Année 1996 Année 1995	1 126 680 1 327 981 1 323 593 1 319 719 1 345 996	162 568 130 044 158 892 154 677 172 083	42 774 33 926 40 300 58 055 77 628	1 332 022 1 491 951 1 522 785 1 532 461 1 595 707
Nombre de dépistages positifs	Année 1999 Année 1998 Année 1997 Année 1996 Année 1995	21 382 27 972 26 404 24 043 24 674	29 008 21 724 18 989 19 308 21 358	832 874 722 702 622	51 222 50 570 46 115 44 053 46 654

En 1999, par rapport à 1998,

- le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la Gendarmerie nationale, la Sécurité publique et les Compagnies républicaines de sécurité augmente (+ 5,0 %) ainsi que le nombre d'infractions constatées (+ 8,9 %);
- le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité augmente (+ 9,7 %);
- le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie pratiqués augmente (+ 14,7 %) ainsi que le nombre de dépistages positifs (+ 12,4 %);
- le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, et d'infractions diminue (- 0,5 %) alors que le nombre de dépistages positifs augmente très fortement (+ 17,7 %);
- mais, surtout, la proportion de dépistages positifs, quel que soit le type de contrôle, augmente de façon sensible.

Contrôles spécifiques

Quelques grands chiffres sont d'ores et déjà connus pour l'année 1999. Comparés à ceux de l'année 1998, les procès-verbaux dressés en matière de contrôles « spécifiques » montrent une augmentation des défauts de port du casque (87 442 en 1998 et 90 015 en 1999, soit

+ 2,9 %), de la ceinture de sécurité (608 505 en 1998 et 656 183 en 1999, soit + 7,8 %), des franchissements de feux rouges (178 622 en 1998 et 202 713 en 1999, soit +13,5 %) et des franchissements du panneau « stop » (75 004 en 1998 et 83 711 en 1999, soit + 11,6 %).

CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE, HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEURS EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 1998

Avant-propos

L'analyse des condamnations prononcées pour infraction 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 1998 provisoires sont disponibles depuis le troisième trimestre 1999. Les condamnations prononcées en 1998 inscrites après juillet 1999 ont été estimées. Elles représentent environ 5 % de l'ensemble des condamnations.

L'ensemble du champ couvert par les données statistiques de la justice est constitué des délits et des contraventions de 5° 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 –). Par ailleurs, depuis le 26 mars 1998, date de l'entrée en vigueur de l'article R 232-1 du Code de la route, les excès de vitesse de plus de 50 km/h sont des contraventions de 5° classe.

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 1998 portera sur l'infraction principale sanctionnée et la peine principale prononcée.

Tableau 1 - Nombre de condamnations prononcées et d'infractions sanctionnées en 1987 et 1998 selon la nature de l'infraction (rang 1 : infraction citée en premier en cas de pluralité d'infractions)

	(infraction	Nombre de condamnations (infractions uniques et de rang 1)		'infractions nées dans amnations
	1998	1987	1998	1987
DÉLITS	135 318	116 293	152 449	133 654
Circulation routière conduite en état alcoolique délit de fuite refus d'obtempérer refus de vérification de l'état alcoolique conduite malgré suspension de permis défaut de plaques ou usage de fausses plaques conduite sans permis (récidive) autres	124 901 103 328 9 015 5 190 1 323 4 886 411 565 183	97 620 75 252 12 105 4 367 1 239 3 510 658 330 159	141 215 106 011 11 543 8 511 3 781 8 874 1 436 822 237	113 619 78 216 15 246 6 982 4 720 5 729 1 933 535 258
Homicides involontaires • par conducteur • par conducteur en état alcoolique	2 041 1 572 469	3 235 2 452 783	2 084 1 596 488	3 336 2 515 821
Blessures involontaires • par conducteur • par conducteur en état alcoolique ITT ≤ 3 mois • par conducteur en état alcoolique ITT > 3 mois	8 376 4 300 3 524 552	15 438 8 970 4 976 1 492	9 150 4 524 3 947 679	16 699 9 413 5 530 1 756
CONTRAVENTIONS DE 5° CLASSE	63 083	67 753	90 333	89 016
Circulation routière • défaut d'assurances • conduite sans permis • appareils perturbateurs d'instrument de police • excès de vitesse d'au moins 50 km/h • autres	50 065 34 299 9 783 705 4 756 522	44 052 33 340 9 327 859 0 526	74 643 47 866 20 671 722 4 818 566	62 198 42 345 18 321 993 0 539
Blessures involontaires • par conducteur avec ITT ≤ 3 mois	13 018 13 018	23 701 23 701	15 690 15 690	26 818 26 818

LES CONDUITES EN ÉTAT ALCOOLIQUE

En 1998, plus de 103 000 condamnations pour conduite en état alcoolique (CEA) ont été prononcées par les juridictions pénales. Ce nombre est en forte hausse par rapport à 1997 puisqu'on enregistre une progression de 7,8 %, soit 7 500 condamnations de plus. Si depuis 1992, le nombre moyen de condamnations est de 100 000 par an, d'une année sur l'autre, ce nombre peut varier fortement. Ainsi après une année 1995 très élevée avec plus de 106 000 condamnations, 1996 et 1997 se situent en

net recul (95 000 condamnations) et 1998 à l'inverse affiche un regain significatif avec le deuxième total de la décennie après 1995.

La CEA représente à elle seule 23 % des délits condamnés en 1998. La part des autres délits ne dépasse pas les 5 % à l'exception du vol simple et des coups et violences volontaires qui se situent respectivement à 10 % et 8,5 %. 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

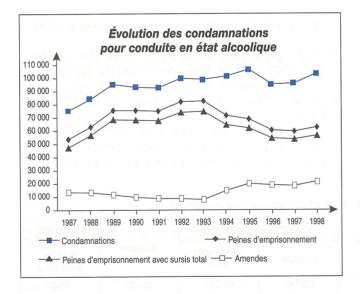
		Évolutio	on (en %)	D.	Peine d'emp	risonnement		Peine de
	Ensemble	par an	par rapport à 1987	Dispense de peine	nombre	dont sursis total	Amende	substitution et mesure éducative
1987	75 252			19	53 743	47 317	13 533	7 957
1988	84 059	+ 11,7	+ 11,7	29	62 982	56 682	13 298	7 750
1989	95 304	+ 13,4	+ 26,6	23	75 497	68 541	11 585	8 199
1990	93 043	- 2,4	+ 23,6	28	75 490	68 212	9 699	7 826
1991	92 565	- 0,5	+ 23,0	48	74 958	67 684	8 775	8 784
1992	99 725	+ 7,7	+ 32,5	48	82 026	73 967	8 623	9 028
1993	98 980	- 0,7	+ 31,5	39	82 593	74 696	7 838	8 510
1994	101 274	+ 2,3	+ 34,6	89	71 563	64 501	14 719	14 903
1995	106 529	+ 5,2	+ 41,6	162	68 819	61 938	19 971	17 577
1996	95 251	- 10,6	+ 26,6	128	60 424	54 367	18 834	15 865
1997r	95 870	+ 0,6	+ 27,4	215	59 521	53 643	18 347	17 787
1998p	103 328	+ 7,8	+ 37,3	258	62 561	56 560	21 282	19 227

r : rectifié p: provisoire

Marginales il y a encore 10 ans, les condamnations pour récidive de conduite en état alcoolique représentent près de 10 % du total des condamnations pour CEA en 1998 comme en 1997. Pour la première fois, ce nombre dépasse 10 000, soit quatre fois plus qu'en 1988. Contrairement au nombre total de condamnations pour CEA, le nombre de récidives s'accroît chaque année. Il s'agit d'une conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant.

Tableau 3 - Conduite en état alcoolique : caractéristiques des condamnés

E. N. P. P.				
	199	98	198	38
	Ensemble	%	Ensemble	%
Total	103 328	100,0	84 059	100,0
Hommes	97 667	94,5	81 139	96,5
Femmes	5 661	5,5	2 920	3,5
Français	95 319	92,2	79 279	90,7
Étrangers	6 499	6,3	3 157	7,3
Non déclarés	1 510	1,5	1 623	2,0
Mineurs	62	0,1	148	0,2
18-19 ans	1 212	1,2	2 421	2,9
20-24 ans	11 349	11,0	14 845	17,7
25-29 ans	15 536	15,0	15 381	18,3
30-39 ans	30 966	30,0	26 698	31,8
40-59 ans	39 681	38,4	22 431	26,7
60 ans et +	4 522	4,4	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 9,5 mois pour l'ensemble des délits. 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 CEA en organisant des audiences spéciales consacrées exclusivement à ce contentieux. En 1998, 50 % des condamnations ont été prononcées moins de deux 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 1998 sensiblement les mêmes qu'en 1997. Les hommes dominent très largement puisqu'ils constituent près de 95 % des condamnés. La part des femmes (5,5 %) augmente légèrement comme chaque année mais demeure faible pour ce contentieux, notamment au regard d'une infraction comme le vol où elle atteint 18,7 %. Pour l'ensemble des délits elle est de 9,3 %.

La part des personnes de nationalité étrangères parmi les condamnés pour CEA (6,5 %) est stable en 1998 par rapport à 1997. Cette part est particulièrement faible au regard de la part des étrangers pour l'ensemble des délits autres que la CEA puiqu'elle est supérieure à 18 %.

On observe aussi une grande stabilité entre 1997 et 1998 pour ce qui est de la structure d'âge des condamnés pour CEA. En 10 ans, l'âge moyen 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 fortement passant de plus de 20 % à 12 % et celle des plus de 40 ans s'est elle accrue de plus d'un tiers pour atteindre 43 % en 1998. Les classes d'âge intermédiaires ont connu des baisses modérées.

Les peines – tableau 2 et graphique

En 1998, une peine d'emprisonnement a été prononcée à l'encontre de six condamnés pour conduite en état alcoolique sur dix. Il s'agit à plus de 90 % de peines assorties d'un sursis total. Si l'emprisonnement demeure la sanction la plus fréquente, sa part n'en a pas moins connu une baisse rapide depuis 1993 où elle culminait à 83 %. Cette évolution s'est faite au profit des amendes et des mesures de substitution dont les parts respectives atteignent 20,6 % et 18,6 % en 1998. Pour ce qui est des peines de substitution, il s'agit du plus haut niveau jamais atteint tant en volume qu'en part relative.

Plus de 77 % des peines d'emprisonnement avec sursis total ne sont accompagnées d'aucune mesure probatoire. Les sursis avec mises à l'épreuve représentent 19 % du sursis total pour la CEA, cette part qui a été multipliée par trois depuis 1990 demeure cependant inférieure à celle constatée pour l'ensemble des autres délits (22 %). Le sursis TIG est en recul puisqu'il n'est plus prononcé en 1998 que dans 3 % des peines d'emprisonnement avec sursis total contre 3,5 % en 1997.

La baisse du nombre d'emprisonnements fermes pour conduite en état alcoolique se poursuit en 1998. Pour la première fois depuis 1985, les emprisonnements fermes représentent moins de 6 % des condamnations.

En revanche, la durée moyenne de détention augmente de 3 ou 4 jours chaque année depuis 1994, passant de 2 mois et 1 semaine à plus de 2 mois et 3 semaines en 1998. La part des peines courtes (inférieures à un mois) baisse continûment, en 1998 elle est de 9 % contre 12 % en 1996 et 17 % en 1994. 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 39 %. La

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

1998	Ensemble	Dispense	Peines d'emp	prisonnement	Amende	Peine de
	Litocinibic	de peine	nombre	dont sursis total	Amende	substitution et mesure éducative
Ensemble	103 328	258	62 561	56 560	21 282	19 227
%	100	0	60	55	21	19
Infraction unique	89 067	254	51 136	48 332	20 217	17 460
%	100	0	- 57	54	23	20
Infractions multiples	14 261	4	11 425	8 228	1 065	1 767
%	100	0	80	58	8	12

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

	Ensemble		Emprisonner	ment ferme avec ou	ı sans sursis		
1998		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	Moyenne (en mois)
Ensemble %	6 001 100	547 9	3 100 <i>52</i>	1 626 <i>27</i>	589 10	139 <i>2</i>	2,7
Infraction unique %	2 804 100	388 14	1 706 <i>61</i>	570 <i>20</i>	118 <i>4</i>	22 1	2,0
Infractions multiples %	3 197 100	159 <i>5</i>	1 394 <i>44</i>	1 056 <i>33</i>	471 <i>15</i>	117 4	3,3

hausse concerne principalement les peines de trois à six mois (27 % des emprisonnements fermes en 1998).

Le montant moyen des amendes, lui, décroît d'année en année de quelques dizaines de francs. Il était en 1998 de 1 855 F contre 1 875 F en 1997 et 1 895 F en 1996.

Les peines de substitution sont plus de quatre fois sur cinq des mesures restrictives du permis de conduire, la suspension du permis de conduire représentant à elle seule 75 % de ces peines, et l'annulation 10 %. Les TIG (7 %) et les jours amendes (6 %) sont peu fréquents.

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

La structure et la durée des peines prononcées varient selon que l'infraction sanctionnée est unique ou associée à d'autres infractions. Dans le cas de la conduite en état alcoolique, plus de 86 % des condamnations sanctionnent cette seule infraction. Lorsqu'elle est accompagnée d'autres infractions, les peines sont plus sévères : l'emprisonnement est décidé 8 fois sur 10 et le sursis total ne représente plus 90 % des peines d'emprisonnement mais 72 %.

Cet alourdissement se fait essentiellement au détriment des amendes qui ne représentent plus que 7 % des peines prononcées à titre principal au lieu de 20 % pour les infractions uniques.

Une plus grande sévérité se retrouve également dans les durées moyennes d'emprisonnement ferme. Cellesci se situent à 2 mois quand l'infraction est unique contre 3,3 mois quand elle est multiple. Près de 50 % des peines sont d'une durée supérieure à 3 mois pour les infractions multiples soit deux fois plus que pour la CEA seule.

HOMICIDES ET BLESSURES

INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR

EN ÉTAT ALCOOLIQUE

Les homicides involontaires – tableau 6

En 1998, 469 condamnations ont été prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique. Ce chiffre est en hausse pour la première fois depuis 1992 (+ 5 % par rapport à 1997), même s'il demeure inférieur aux valeurs enregistrées sur la période 1987-1996.

A titre de comparaison, les condamnations pour homicides involontaires par conducteur (sans état alcoolique) sont près de 3,5 fois plus nombreuses (1 572 condamnations en 1998). Elles ont diminué de 36 % depuis 1987, soit un peu moins que les condamnations pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique sur la même période (– 40 %).

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

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

Par rapport à 1997, la part du sursis total est en hausse, passant de 43 % à 47 % en 1998. Les peines d'amende ont totalement disparu et les peines de substitution se maintiennent à un niveau très faible.

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

No Table 1 etc.	Encombio	Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Ame	ende	Peine de substitution et mesure éducative	
4	Ensemble		nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
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	444	0	435	98,0	186	42,8	2	0,4	7	1,6
1998	469	1	461	98,3	217	47,1	0	0,0	7	1,5

La durée moyenne des emprisonnements fermes s'établit en 1998 à 9,1 mois, soit une légère hausse par rapport à 1997. L'évolution de la durée des peines fermes traduit aussi une plus grande fermeté des juges. La part des peines supérieures à 6 mois est en 1998 de 65 % contre 57 % en 1994 par exemple.

Si l'homicide involontaire est associé à d'autres infractions la sanction est plus lourde, la durée moyenne

d'emprisonnement ferme est alors de 11 mois contre 7,3 mois en cas d'infraction unique.

La durée moyenne des procédures en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique qui s'établit à 10,7 mois en 1998, est en baisse. Elle était de 11,3 mois en 1997 et de 12 mois en 1996.

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

4000	Formula	Empriso	onnement	Dispense	Peine de substitution
1998	Ensemble	nombre	dont sursis total	Dispense	et mesure éducative
Ensemble	469	461	217	1	7
%	100	98	46	0	1
Infraction unique	248	244	126	0	4
%	100	98	51	0	2
Infractions multiples	221	217	91	1	3
%	100	98	41	0	1

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

	Ensemble	Emprisonnement ferme avec ou sans sursis							
1998		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	(en mois)		
Ensemble	244	1	32	53	80	78	9,1		
%	100	0	13	22	33	32	to a suite of		
Infraction unique	118	1	20	29	41	27	7,3		
%	100	1	17	25	35	23	La ne len		
Infractions multiples	126	0	12	24	39	51	10,9		
%	100	0	10	19	31	40			

Les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique – tableau 9

Les condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique en 1998 sont en nombre égal à celles de 1997. Elles atteignent avec 4 076 condamnations leur niveau le plus faible depuis 10 ans. En 1987, on comptait 6 500 condamnations soit 60 % de plus.

Parallèllement, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur sans état alcoolique sont en légère hausse de 1997 à 1998, les délits (ITT > 3 mois) passent de 4 292 à 4 300 condamnations et les contraventions de 5 $^{\circ}$ classe (ITT \leq 3 mois), de 12 903 à 13 018 condamnations.

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

	Ensemble	Dispense	Peine d'emprisonnement				Ame	ende		ubstitution éducative
	Encombic	de peine	nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%
1987	6 467	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	6 344	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	4 076	3	3 362	82,5	3 032	90,2	311	7,6	400	9,8
1998	4 076	0	3 314	81,3	2 968	89,6	341	8.4	421	10.3

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

En 1998, comme en 1997, l'emprisonnement est la peine la plus fréquente pour sanctionner les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique (81 %), viennent ensuite les peines de substitution (10,3 %) et les amendes (8,4 %).

Depuis 1992, les peines d'emprisonnement ont diminué de plus de 11 %. Comme pour les sanctions en matière de simple conduite en état alcoolique, l'emprisonnement baisse au profit des amendes et des mesures de substitution dont les parts respectives ont été multipliées par deux en cinq ans.

La part du sursis total dans les peines d'emprisonnement (89,6 % en 1998) est en léger recul par rapport à 1997. Le sursis simple prédomine largement et sa part est même supérieure en 1998 à celle de 1997 (83,2 % contre 82,1 %). Le sursis avec mise à l'épreuve, qui avait connu

une hausse régulière jusqu'en 1997, baisse de 2,5 % en 1998 pour atteindre à peine 13 % tandis que les sursis TIG sont encore moins fréquents (moins de 4 % des condamnés).

L'emprisonnement ferme est décidé dans 8,5 % des condamnations, il est en hausse modérée par rapport à 1997, ce qui infirme la baisse de 1997. La durée moyenne des emprisonnements fermes remonte aussi, elle se situe à 3,7 mois en 1998, soit une semaine de plus qu'en 1997.

En cas d'infractions multiples, la part de l'emprisonnement augmente, 88 % contre 80 % en cas d'infraction unique, et la proportion d'emprisonnements fermes atteint 22 % contre à peine 7 %. La durée moyenne des emprisonnements fermes est de 4,4 mois quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions soit 1,5 mois de plus qu'en cas d'infraction unique.

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

1998	Ensemble	Peines d'em	prisonnement	Amanda	Peine de	
1990	Liiseiiibie	nombre	dont sursis total	Amende	substitution et mesure éducative	
Ensemble	4 076	3 314	2 968	341	421	
%	100	81	73	8	10	
Infraction unique	3 227	2 571	2 408	310	346	
%	100	80	75	10	11	
Infractions multiples	849	743	560	31	75	
%	100	88	66	4	9	

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

2 1 1 1 1 1 1 2 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	Ensemble		Emprisonnement ferme avec ou sans sursis							
1998		moins d'1 mois	1 mois à moins de 3 mois	3 mois à moins de 6 mois	6 mois à moins d'1 an	plus d'1 an	Moyenne (en mois)			
Ensemble	346	14	143	118	50	21	3,7			
%	100	4	41	34	15	6				
Infraction unique	163	10	79	48	22	4	3,0			
%	100	6	49	29	14	3	- The char			
Infractions multiples	183	4	64	70	28	17	4,4			
%	100	2	35	38	15	9				

DÉLITS DE FUITE

En 1997, le nombre de condamnations pour délit de fuite est de 9 015 soit le nombre le plus faible de la période. Après la forte baisse de 1997, on enregistre une baisse plus mesurée en 1998 (– 1,4 %). Depuis 1987, 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 1998 pour délit de fuite connaissent quelques variations par rapport à 1997. La part des emprisonnements baisse, passant de 49 % en 1997 à 46 % en 1998. Cette évolution se fait au profit des peines de substitution qui, avec 34 %, atteignent la part la

plus élevée de la période. Les amendes restent pratiquement inchangées (18,6 % en 1998).

La part du sursis total dans les peines d'emprisonnement augmente, passant de 76,5 % en 1997 à 77,5 % en 1998.

Le sursis simple qui en 1998 représente 83 % de l'emprisonnement avec sursis total est en baisse au profit des sursis avec mises à l'épreuve qui passent de 10,3 % à 12 % des emprisonnements avec sursis en 1998. Le sursis TIG reste stable en-dessous de 5 %.

Le nombre d'emprisonnements fermes pour délit de fuite varie chaque année de façon contrastée. Il est de 936 en 1998, soit 11,4 % de moins qu'en 1997. La part des peines fermes dans les condamnations pour délit de fuite décroît, passant de 11,6 % en 1997 à 10,5 % en 1998.

Tableau 12 - Délits de fuite : condamnations et peines principales

		Dispense de peine	Peine d'emprisonnement				Ame	nde		Peine de substitution et mesure éducative	
	Ensemble		nombre	%	dont sursis total	%	nombre	%	nombre	%	
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	9 142	134	4 478	49,0	3 422	76,4	1 661	18,2	2 869	31,4	
1998	9 015	137	4 143	46,0	3 207	77,4	1 678	18,6	3 057	33,9	

Tableau 13 - Délits de fuite : structure des peines principales

1000	E	Dispense	Empris	sonnement	Amende	Peine de substitution et	
1998	Ensemble	de peine	nombre	dont sursis total	Amende	mesure éducative	
Ensemble	9 015	137	4 143	3 207	1 678	3 057	
%	100	2	46	36	19	34	
Infraction unique	5 449	126	1 787	1 500	1 422	2 114	
%	100	2	33	28	26	39	
Infractions multiples	3 566	11	2 356	1 707	256	943	
%	100	0	66	48	7	26	

Une peine principale 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 étant à elle seule décidée dans 86 % des peines de substitution.

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 deux tiers des condamnations et l'emprisonnement ferme dans presque un cinquième. Quand le délit de fuite est la seule infraction, 33 % des peines sont des emprisonnements et moins de 5 % sont des emprisonnements fermes.

4 LES COMPARAISONS

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Remarque préalable

Les pays membres de l'Union européenne offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques et socioéconomiques (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 1999

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 1999/1998 de chaque pays.

PAYS DE	NOMBRE		DENTS ORELS	TU	ÉS	BLESSÉS	
L'UNION EUROPÉENNE	DE MOIS DISPONIBLES	Nombre	Évolution 1999/1998 (en %)	Nombre	Évolution 1999/1998 (en %)	Nombre	Évolution 1999/1998 (en %)
Allemagne	12	393 138	+ 5	7 759	+ 2	519 512	+ 6
Autriche	12	36 981	+ 6	1 048	+ 12	48 451	+ 6
Belgique	6	24 839	- 1	553	- 14	34 189	- 2
Danemark	12	7 724	+ 6	508	+ 13	9 407	+ 8
Espagne	11	82 272	- 2	4 852	- 6	120 568	- 1
Finlande	12	6 864	+ 1	413	+ 10	8 912	- 1
France	12	124 524	0	8 029	- 5	167 572	- 1
Grèce	11	22 335	- 3	1 957	- 6	29 820	- 4
Irlande	5	2 541	- 8	192	- 8	3 717	- 8
Italie	0	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Luxembourg	10	961	+ 20	52	+ 18	1 149	+ 4
Pays-Bas	9	31 094	0	717	- 9	37 750	+ 2
Portugal	11	43 033	- 5	1 761	- 9	58 200	- 5
Royaume-Uni	0	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Suède	10	12 848	+ 5	451	+ 11	17 839	+ 5
Ensemble Union Européenne			+ 2		- 3		+ 3

ND : non disponible.

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union européenne/ Direction générale des transports (DG VII B du 03/03/2000) sauf pour la France, origine ONISR.

Nota : ces résultats, provisoires et souvent incomplets, sauf pour la France, sont ceux qui étaient connus de la Commission européenne (DG VII) en mars 2000.

Synthèse des résultats

Pour les pays dont les résultats sont connus sur au moins dix mois, on constate que six d'entre eux enregistrent à la fois des augmentations des nombres d'accidents corporels et de tués : l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la Finlande, le Luxembourg et la Suède, deux des diminutions : l'Espagne et la Grèce. La France montre une quasi-stabilité du nombre d'accidents corporels et une diminution du nombre de tués.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (A 30 JOURS)

PAR MILLION D'HABITANTS

Pays de l'Union européenne	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Allemagne*	134	128	126	117	133	123	119	116	106	104	93
Autriche	MINISTER OF	5 0- 15.	194	210	196	180	164	150	127	137	117
Belgique	198	201	199	186	167	165	169	128	124	134	149
Danemark	139	130	123	117	113	108	109	113	101	93	86
Espagne	211	239	230	223	200	163	142	147	140	143	142
Finlande	-	-	129	126	119	95	92	87	79	85	74
France**	206	205	198	183	172	166	155	153	146	144	152
Grèce	196	191	194	195	194	219	202	211	ND	209	213
Irlande	131	ND	139	126	118	122	116	122	123	128	ND
Italie	129	119	ND	136	130	124	115	122	ND	117	102
Luxembourg	223	178	185	208	188	195	190	167	174	140	140
Pays-Bas	92	98	92	86	82	82	85	86	78	75	68
Portugal	335	317	ND	357	334	291	265	276	276	257	244
Royaume-Uni	92	94	92	81	75	68	66	62	64	59	58
Suède	-	-	94	86	87	72	67	65	53	61	55

ND : non disponible.

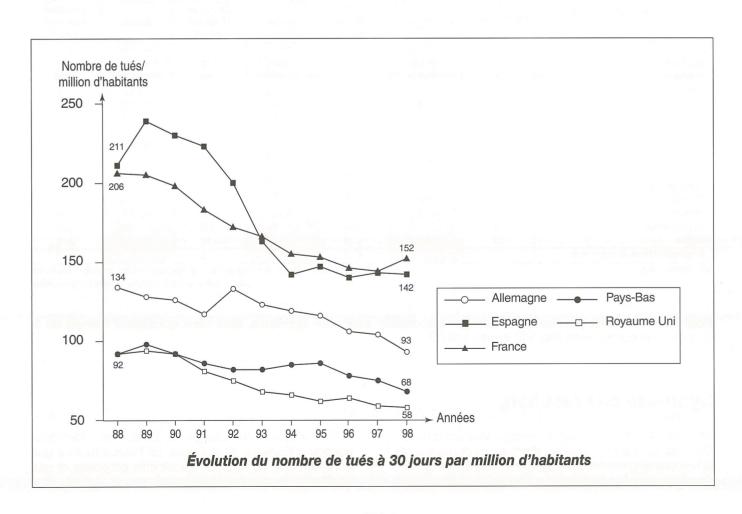
* Jusqu'en 1991, République fédérale d'Allemagne.

Sources: CEMT, DG VII, BICAR (IRTAD).

Sur onze ans, la plupart des États membres de l'Union européenne progresse, sauf la Grèce.

En 1998, par rapport à 1997, sur les quatorze pays pour lesquels nous disposons de données complètes, dix

voient leur nombre de tués par million d'habitants diminuer, trois augmenter : la Belgique, la Grèce et la France et un rester stable : le Luxembourg.



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

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (À 30 JOURS)

PAR MILLION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Pays de l'Union européenne	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Allemagne*	265	250	239	222	250	282	269	222	181	174	156
Autriche	-	-	469	467	446	393	354	286	226	236	200
Belgique	490	480	460	422	373	366	370	ND	259	255	281
Danemark	376	353	332	317	308	286	288	303	234	222	198
Espagne	635	672	624	567	486	386	328	316	281	276	276
Finlande	-	-	290	284	269	223	213	205	180	191	164
France**	424	413	394	369	341	325	306	296	280	272	286
Grèce	764	816	771	694	689	ND	702	689	620	543	553
Irlande	520	ND	496	446	418	418	384	401	338	330	ND
Italie	285	255	ND	246	239	222	188	198	190	179	156
Luxembourg	433	345	348	379	346	329	307	294	286	ND	ND
Pays-Bas	236	246	223	207	199	195	198	203	175	172	153
Portugal	1 163	1 008	ND	916	779	629	540	630	593	422	400
Royaume-Uni	217	219	207	187	175	154	148	146	139	136	124
Suède	-	-	197	189	194	163	151	147	122	122	109

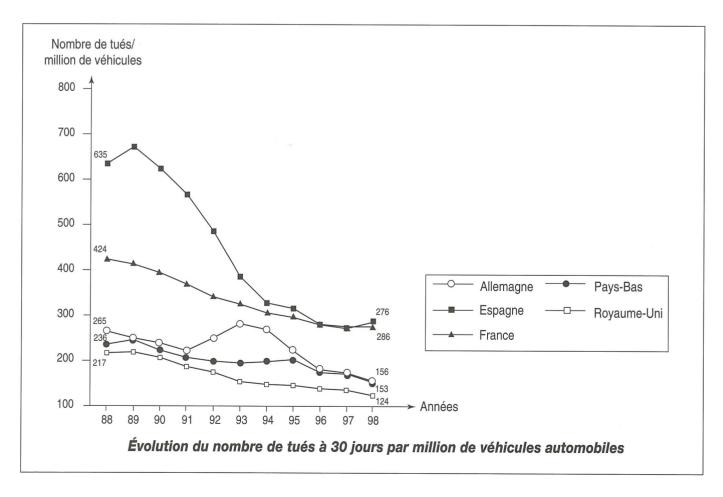
ND : non disponible.

La progression favorable de l'ensemble des états membres de l'Union européenne est une tendance longue. En 1998, par rapport à 1997, sur les dix pays

pour lesquels nous disposons de données complètes,

sept voient leur nombre de tués par million de véhicules automobiles diminuer. Ce nombre reste stable pour l'Espagne mais augmente pour la France et la Grèce.

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.

COMPARAISONS AVEC D'AUTRES MODES DE TRANSPORT EN 1998

De véritables comparaisons entre les différents modes de transport sont rendues difficiles par l'absence de définitions et de références communes, aussi se limitera-ton 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 1998.

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.	Aviation générale (2)	Travail aérien (3)	Ensemble
Nombre d'accidents corporels	3	84	9	96
Nombre de tués (4)	14	51	2	67
Nombre de blessés	8	84	8	100

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 et 1998 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 (Source : Direction générale de l'aviation civile et Air France) s'élevait en 1998 à :

- 108,7 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	407
Accidents de train	109
dont : - collisions	62
déraillements	47
Accidents de car	0
Accidents individuels (1)	142
Autres accidents (2)	156
Nombre de tués (3)	85
Agents en service (4) (5)	2
Voyageurs (5)	14
dont voyageurs par accident de train (5)	0
Autres personnes (6)	69
Nombre de blessés graves (7)	67
Agents en service (4) (5)	6
Voyageurs (5)	26
dont voyageurs par accident de train (5)	4
Autres personnes (6)	35

Accidents de passage à niveau (8)

Nombre d'accidents	177
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	3
 avec signalisation automatique 	117
 non gardés (sans barrière ni signalisation) 	35
Accidents de piétons	21
Nombre de tués (9)	53
Nombre de blessés graves (9)	24

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 1998 : 654,8 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 64,5 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 55,1 milliards de tonnes-kilomètres de frêt (51,5 en 1990).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le bilan des accidents corporels était le suivant en 1998 :

- 124 387 accidents corporels;
- 8 437 tués à 6 jours, dont 5 491 usagers de VL :
- 168 535 blessés.

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues (à l'exception des bicyclettes) représentait 34,2 millions de véhicules dont 26,1 millions de voitures particulières.

Le nombre de voyageurs x kilomètres en véhicule particulier s'élevait en 1997 à 708 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 1994 à 1998, l'avion est 2,2 fois plus sûr que le train ou 56 fois plus que l'automobile.

Évaluation du risque encouru par l'usager hors attentat

			Nombre	e de tués			tués por			Nombre moyen de tués pour 1 milliard de			
	1994	1995	1996	1997	1998	Moy.	1994	1995	1996	1997	1998	Moy.	passagers x km
Transports aériens	11	30	1	10	14	13,2	83,5	78,7	96,7	103,0	108,7	94,1	0,14
Transports ferroviaires	20	22	14	22	14	18,4	59	55,5	59,8	61,8	64,5	60,1	0,31
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 423	5 389	5 240	5 069	5 491	5 322,4	651,2	664	674	685	708	676,4	7,87

5

ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION

ENSEMBLE DES ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS DE 1988 A 1998

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: un sinistre est avec suite lorsqu'il entraîne un débours de la part de la société d'assurances. Dans le cas contraire, il est sans suite.

Véhicule année: un véhicule année représente 365 jours d'assurance de véhicule, soit un véhicule assuré du 1^{er} janvier au 31 décembre ou deux véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 juin ou trois véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 avril.

Fréquence : la fréquence est obtenue en faisant le rapport du nombre de sinistres avec suite à celui des véhicules année. Elle est de par la loi des grands nombres un indicateur de la probabilité de survenance d'un accident.

Coût moyen: le coût moyen est obtenu en rapportant la charge des sinistres, soit les sommes payées ou provisionnées, au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1988 A 1998

RESPONSABILITÉ CIVILE

Ces résultats obtenus par la Statistique commune automobile concernent les véhicules de première catégorie, soit les voitures particulières et les véhicules utilitaires dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes accessibles avec un permis B.

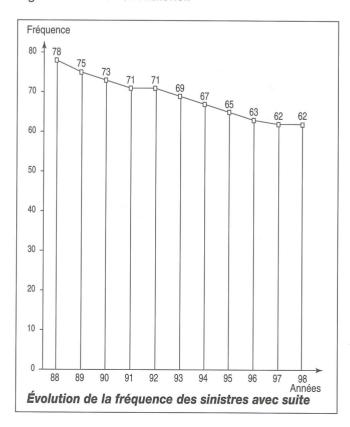
Ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants. L'ensemble de ces portefeuilles constitue un parc d'environ 4 100 000 véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens par garantie.

Evolution de la fréquence des véhicules de première catégorie en responsabilité civile

	FRÉQUENCE 0/00							
Années	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	55,8	7,2	63	-3,1				
1997	54,8	7,2	62	- 1,6				
1998	54,8	7,2	62					

Source : Statistique commune automobile.

La fréquence a continué de diminuer entre 1988 et 1998, même si cette tendance est moins marquée que sur la période 1975-1988. La fréquence des accidents corporels de responsabilité civile s'est réduite plus rapidement sur le moyen terme que celle des sinistres matériels. Cependant, depuis 1996, il est possible d'observer une stagnation de la fréquence en corporel couplée à une légère diminution en matériel.



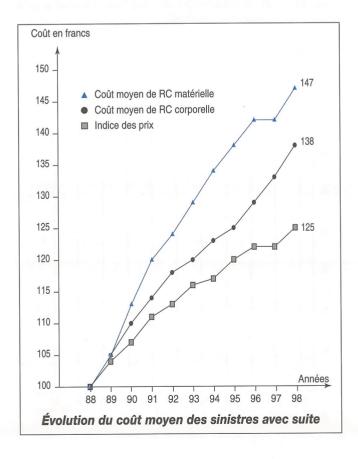
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1988 A 1998 - RESPONSABILITÉ CIVILE

Evolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1988)

Années	Coût moyen de RC corporelle	Coût moyen de RC matérielle	Indice des prix
1988	100	100	100
1989	105	105	104
1990	110	113	107
1991	114	120	111
1992	118	124	113
1993	120	129	116
1994	123	134	117
1995	125	138	120
1996	129	142	122
1997	133	142	122
1998	138	147	125

Source: statistique commune automobile

La progression du coût moyen des sinistres matériels est bien plus rapide que celle de l'indice des prix. Cette tendance existe aussi, mais est moins marquée, pour les sinistres corporels. Il faut toutefois remarquer que si les écarts subsistent, les variations de coût des sinsitres tendent, comme celles de l'indice des prix, à se tasser depuis quelques années.



ESTIMATION DU NOMBRE

D'ACCIDENTS MATÉRIELS

ET CORPORELS EN 1998

En 1998, 4 045 700 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 2 350 000. Il s'agit d'accidents sur la voie publique faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurances.

Pour les accidents survenus en 1998, les sociétés d'assurances ont payé ou provisionné 71,6 milliards de francs (hors frais de gestion) dont 50,5 milliards de francs pour les dommages matériels (+ 4 % par rapport à 1997) et 21,1 milliards de francs pour les sinistres corporels (+ 7 % par rapport à 1997).

CONVENTION GÉNÉRALE

D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ

ET DE RECOURS ENTRE

SOCIÉTÉS D'ASSURANCES AUTOMOBILE

Le 1er janvier 1997, l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :

- il y a collision entre deux véhicules à moteur,
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié.
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

Années de présentation	Nombre (en milliers)	Montant (en milliers de francs)	Coût moyen (en francs)	Forfait (en francs)
1988	1 856 000	8 507 904	4 584	5 120
1989	1 829 000	8 782 858	4 802	5 400
1990	1 855 000	9 638 580	5 196	5 400
1991	1 873 000	10 323 976	5 512	5 800
1992	1 870 000	10 696 400	5 720	5 800
1993	1 828 000	10 898 536	5 962	5 800
1994	1 781 000	11 061 791	6 211	6 200
1995	1 716 000	11 025 300	6 425	6 200
1996	1 700 265	11 288 059	6 639	6 400
1997	1 687 148	11 511 411	6 823	6 400
1998	1 741 182	12 341 498	7 088	6 800

RÉPARTITION DE 100 FRANCS

DE SINISTRES PAYÉS AU TITRE

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

PAR NATURE D'INDEMNITÉS EN 1998

Ces estimations sont élaborées à partir de différents sondages et d'enquêtes effectués par la FFSA (fédération française des sociétés d'assurances).

Globalement pour 100 francs de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :

Responsabilité civile Dommages tous accidents Vol. Bris de glaces Garantie du conducteur responsable	31,3 9,1 5,2
Total toutes garanties	100,0

Plus spécialement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge se ventile de la manière suivante :

Dommages matériels et réparations Main-d'œuvre	13,9 20,4 11,0 45,3 4,3
Dommages corporels Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation Incapacité temporaire Capitaux constitutifs Pretium doloris Préjudice esthétique Préjudice moral Autres Total des dommages corporels	11,2 5,8 12,3 6,7 2,0 6,3 5,9 50,2
Frais* Total des frais de justice, d'expertises (*) *Les frais de gestion sont exclus	4,5
TOTAL GÉNÉRAL	. 100
Globalement sur 100 francs de sinistres payés : • 50,2 concernent les dommages corporels, • 45,3 les dommages matériels, • 4,5 les frais divers.	

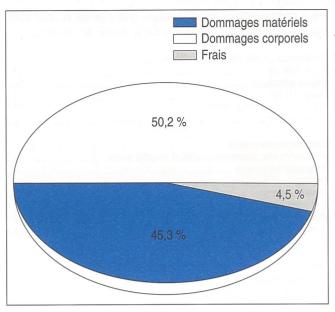
Distribution des sinistres de responsabilité civile survenus en 1996

TRANCHES DE COÛT (en francs) Moins de 1 000 Moins de 2 000 Moins de 3 000 Moins de 5 000	SINISTRES	MATÉRIELS	SINISTRES CO	ORPORELS
	Nombre % cumulés	Montant % cumulés	Nombre % cumulés	Montant % cumulés
Moins de 1 000	4,1	0,3	2,1	0,0
Moins de 2 000	13,8	2,3	4,5	0,1
Moins de 3 000	25,9	6,4	6,1	0,1
Moins de 5 000	48,9	18,7	13,5	0,5
Moins de 7 500	68,3	34,8	27,0	1,5
Moins de 10 000	79,5	47,9	35,1	2,3
Moins de 15 000	90,4	65,6	45,7	3,9
Moins de 20 000	94,9	76,0	52,3	5,3
Moins de 50 000	100,0	95,1	76,5	15,0
Moins de 100 000	100,0	98,4	87,6	24,3
Moins de 500 000	100,0	99,5	97,7	50,3
Moins de 1 000 000	100,0	99,6	99,1	61,9
Moins de 2 000 000	100,0	100,0	99,6	70,0
Moins de 5 000 000	100,0	100,0	99,8	80,8
Moins de 10 000 000	100,0	100,0	100,0	91,0
Plus de 30 000 000	100,0	100,0	100,0	100,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

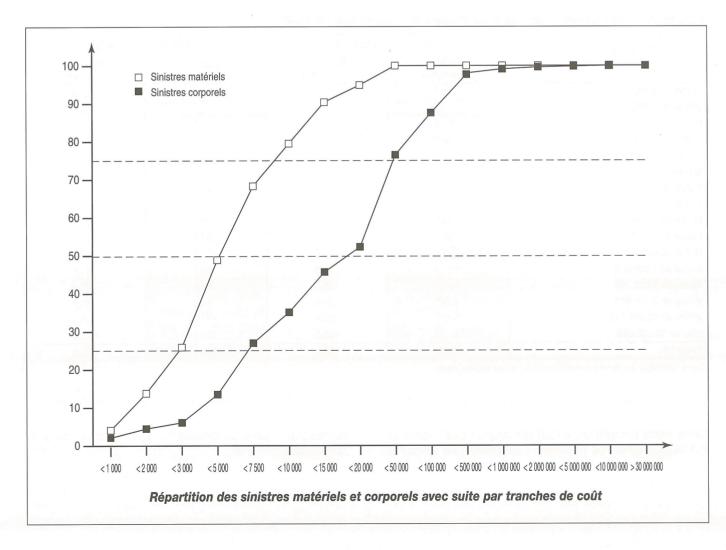
Source : statistique commune automobile et enquête sur les sinistres graves

Dans cette répartition, il faut remarquer que moins de 0,1 % des sinistres dépassent un million de francs et

représentent près du cinquième de la charge totale de responsabilité civile.



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



LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1999

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 socioéconomiques 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	Coûts médicaux et sociaux	12 100 F	28 200 F	10 400 F	17 700 F
directs	Coûts matériels Frais généraux	55 600 F 155 400 F	55 600 F 16 200 F	55 600 F 3 500 F	55 600 F 8 700 F
Coûts marchands indirects (perte de production) (*)	ne see stresierfoornoose s	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 1999 s'établit comme suit avec un taux d'accroissement de la consommation de 1,2 % pour 1997, 0,3 % pour 1998 et 1,5 % en 1999:

	Tué	Blessé grave	Blessé léger	Dégâts matériels
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
1999	3 950 380 F	406 812 F	86 478 F	22 025 F

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1999

1. Estimation du coût des accidents corporels en 1999

Nombre de tués à 30 jours : 8 487 ; coût des tués : 33,5 milliards de francs.

Nombre de blessés graves : 31 393 , coût des blessés graves : 12,8 milliards de francs.

Nombre de blessés légers : 135 721 ; coût des blessés légers : 11,7 milliards de francs.

Soit un coût de 58 milliards de francs 1999.

2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels (coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance) : 61 milliards de francs 1999.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EST ESTIMÉ A 119 MILLIARDS DE FRANCS EN 1999

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);
- les usagers paieraient 10 milliards de francs en charges de sinistres matériels non déclarés;
- la Sécurité sociale paierait 7 milliards de francs en frais de soins;
- la perte de production correspondant au reste.

LE PERMIS A POINTS EN 1999

1. Un nouvel accroissement dans les retraits de points

Pour sa septième année de fonctionnement, le système du permis à points connaît une nouvelle progression dans le nombre de dossiers traités: +5,72 % et corrélativement dans le nombre de points retirés: +4,22 %.

Après les années 1997 et 1998 qui avaient connu un palier succédant à des années de forte croissance : + 103 % en 1994 et + 25 % en 1996 ; 1999 s'inscrit dans le cadre d'un accroissement mesuré mais certain.

En 1999 on commet plus d'infractions qu'en 1998 : 1 124 419 pour 1 064 921, mais il est également possible qu'une présence plus forte des forces de l'ordre sur le bord de la route ait influencé les résultats.

Le nombre d'invalidations du permis de conduire par défaut de points est de 10 548 en 1999, en baisse de 4,59 % par rapport à 1998. Rappelons les chiffres des années antérieures : 11 055 en 1998 ; 10 387 en 1997. La progression continue et significative depuis 1995 est non seulement stoppée mais devient négative. L'invali-

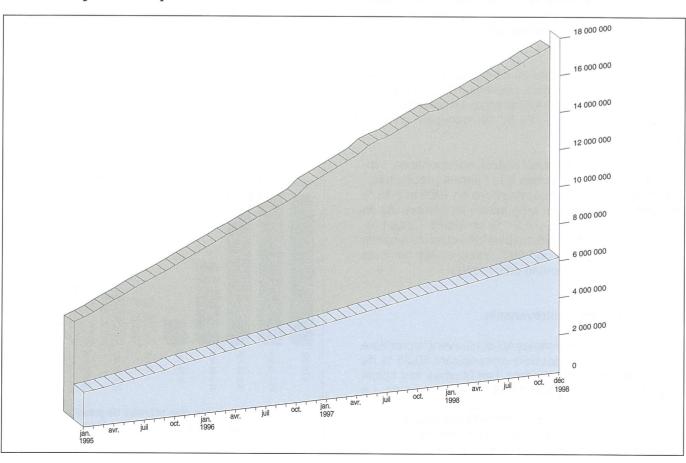
dation est ressentie par les conducteurs comme une mesure sévère puisqu'elle ne comporte pas d'aménagement et le délai de six mois avant de pouvoir repasser l'examen est obligatoire et incompressible.

Au 31 décembre 1999, le nombre de dossiers traités, correspondant à des conducteurs sanctionnés depuis le 1^{er} juillet 1992, est de 6 194 213 dont 1 103 179 pour l'année 1999 à qui 17 325 024 points ont été retirés, dont 2 940 562 pour cette même année 1999.

10 548 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points au cours de 1999. Ils étaient 11 055 en 1998. Depuis 1993, 49 544 conducteurs ont perdu leur capital de points.

Enfin, en 1999, 789 827 conducteurs ont recouvré leur capital initial de 12 points à l'issue d'une période de trois années sans commettre de nouvelle infraction. Ils avaient été 593 129 en 1998. Le nombre total de conducteurs ayant bénéficié de cette mesure depuis 1995 est de 2 539 337.

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



Les retraits de points

Comme pour les années antérieures, ce sont les infractions entraînant le retrait d'un point qui constituent le plus grand nombre de dossiers : 323 299, en légère augmentation par rapport à 1998 : + 3,16 % (313 401 dossiers en 1998).

Viennent en seconde position, les infractions causant la perte de trois points : 265 804 dossiers, en augmentation de 12,21 % (236 876 dossiers en 1998). L'accroissement entre 1998 et 1997 avait été de + 3,4 %.

Les infractions à deux points prennent la troisième place (devant celles occasionnant la perte de quatre points). Elles enregistrent une hausse de 16,01 % par rapport à 1998. 224 007 dossiers ont été constitués en 1999 pour 193 089 en 1998.

Les infractions à quatre points se trouvent ainsi reléguées au quatrième rang, régressant de deux rangs depuis 1997 (correspondant à une première baisse de 9,9 % en 1998 et une seconde de 4,88 % en 1999).

Les catégories d'infractions

En 1999, les excès de vitesse restent toujours la première source de retraits de points. Ils sont en progression de 10,88 % par rapport à 1998, soit en nombre : 517 584 contre 466 802. Ils représentent 46,03 % de l'ensemble des infractions traitées dans le cadre du permis à points. Ce type d'infraction est surtout le fait des hommes : 78,02 %, en progression de 9,64 % par rapport à 1998. Si les femmes ne participent qu'à hauteur de 21,98 %, elles progressent plus rapidement que les hommes dans ce type d'infraction : + 15,52 % par rapport à 1998.

Le non-port de la ceinture ou du casque ne représente que 24,81 % des infractions relevées (81,12 % pour les hommes et 18,88 % pour les femmes), en baisse par rapport à l'année 1998 (- 25,57 %) occupant ainsi la deuxième place.

Les infractions liées à l'alcool restent, en importance, sensiblement au même niveau que l'année précédente : 8,85 % de l'ensemble des infractions en 1999 et 8,88 % en 1998. Par contre leur progression en nombre est de + 5,23 % (elle était de + 4,21 % en 1998). Cette progression, comme en 1998, est plus forte chez les femmes + 14,63 % (+11,30 % en 1998) que chez les hommes + 6,64 % (+ 3,80 % l'année précédente).

Les conducteurs contrevenants

Ce sont toujours les hommes qui conservent la première place avec 886 416 dossiers représentant 80,35 % de l'ensemble des contrevenants. Les femmes font l'objet de 216 763 dossiers soit 19,65 % de l'ensemble. Le nombre de dossiers, et par conséquence d'infractions, est en hausse par rapport à 1998 (843 960 dossiers pour les hommes et 199 482 pour les femmes), mais on constate que le nombre de dossiers établis pour les

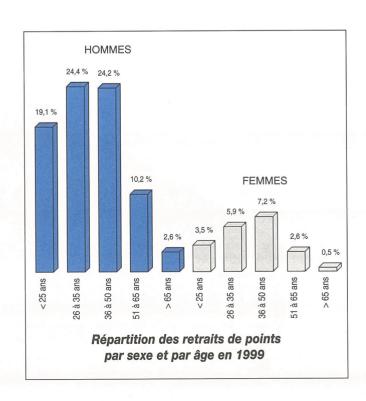
femmes croît plus vite (+ 8,66 %) que pour les hommes (+ 5,03 %), confirmant les tendances des années passées.

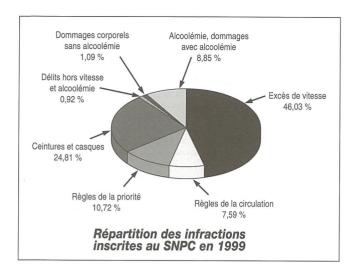
Comme dans les années antérieures, c'est dans les tranches d'âges 26-35 ans et 36-50 ans que les hommes (60,42 % d'entre eux en 1999, 61,64 % en 1998) comme les femmes (66,52 % d'entre elles en 1999, 67,44 % en 1998) enfreignent le plus les règles du Code de la route.

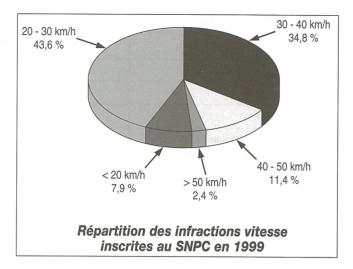
Les moins de 25 ans et les plus de 50 ans font l'objet de moins de dossiers (22,56 % pour les jeunes et 15,81 % pour les plus âgés).

Les conducteurs ayant leur permis invalidé

En 1999, 10 548 permis ont été invalidés par défaut de points, il y en avait eu 11 055 en 1998, soit une régression de – 4,6 %. La tendance à la hausse des années antérieures semble s'inverser. Rappelons que la progression enregistrée de 1998 sur 1997 était de 6,4 %, mais elle était de 23 % en 1997 par rapport à 1996 et 58,2 % entre 1996 et 1995. On note cependant que cette baisse ne se répartit pas également entre hommes et femmes. Si le nombre de permis invalidés décroît pour les hommes (– 4,95 %), il est en augmentation pour les femmes (+ 5,91 %). On note que ce sont les jeunes de 22 à 30 ans qui sont les plus concernés par ces annulations, ceux dont l'ancienneté du permis est comprise entre 4 et 10 ans.







LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS / LES STAGES / LES CENTRES

L'application de la règle des trois ans

En 1999, elle a bénéficié à 789 827 conducteurs, soit une augmentation très forte de + 33,16 % (593 129 conducteurs en 1998). De 1997 à 1998, l'évolution avait été négative : – 6,67 % (635 532 annulations en 1997).

Les stages en 1999

On constate une hausse sensible dans le nombre de stages et des stagiaires en 1999 par rapport 1998.

En 1999, la tendance constatée au cours des années précédentes s'inverse. Les stages, qu'ils soient proposés par les procureurs de la République dans le cadre de l'alternative aux poursuites, qu'ils soient volontaires pour accroître le capital de quatre points ou mixtes (présence des deux types de stagiaires énoncés précédemment), sont en croissance de 10,4 %: 3 068 stages en 1999 pour 2 778 stages en 1998. Le détail est répertorié dans le tableau ci-après. Le nombre de stagiaires tant en alternative qu'en « récupération de points » est corrélativement en hausse: 26 026 stagiaires dans le cadre de l'alternative en 1999 pour 24 813 en 1998, soit un accroissement de 5 % environ. 18 699 stagiaires ayant suivi un stage dans l'objectif de récupérer des points en 1999 pour

15 755 en 1998, soit une augmentation de 18,7 %. Ce dernier chiffre est très significatif, il est à rapprocher de celui enregistré entre les années 1996 et 1997, qui était alors de 23 %. Cette inversion de tendance par rapport à 1997 et 1998 pourrait s'expliquer par la réduction des contentieux qui s'étaient développés au cours des années antérieures. Les mesures prises relatives à l'information du conducteur n'y sont pas étrangères.

Enfin, on peut penser que cette tendance à la hausse se poursuivra au cours des années à venir, puisque l'obligation faite par la loi aux conducteurs novices de suivre un stage dès qu'ils commettent une faute grave entraînant la perte d'au moins quatre points dans la période des deux ans qui suivent l'obtention de leur permis de conduire entrera en application au cours de l'année 2000.

Les centres agréés

Leur nombre s'élève à 530 au 31 décembre 1999. On constate un accroissement de 12 % environ par rapport à 1998 (472 centres). Leur activité reste faible en moyenne pour l'ensemble, mais avec des disparités très fortes suivant leur organisation ou non en réseau et suivant les départements.

THÈMES ANNÉES	1995	1996	1997	1998	1999
Dossiers traités	803 857	1 011 674	1 046 764	1 043 442	1 103 179
Points retirés	2 266 143	2 837 280	2 876 246	2 821 563	2 940 562
Permis invalidés	5 213	8 443	10 387	11 055	10 548
Rétablissement du quantum initial	49 408	471 441	635 532	593 129	789 827
Stages « alternatifs »	790	746	440	395	416
Stages mixtes (alternatifs et permis à points)	1 688	1 837	1 859	1 873	1 989
Stages « récupération de points »	151	365	476	510	663
Stagiaires « alternatifs »	28 397	27 523	25 371	24 813	26 026
Stagiaires « permis à points »	7 578	12 678	15 636	15 755	18 699
Contrôles effectués	21	10	11	11	7

PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS

Nombre de permis de conduire délivrés

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Permis AT	285	397	357	411	315	261
Permis AL	9 004	7 505	7 255	7 826	7 493	7 029
Permis A	102 703	107 706	125 343	82 566	92 929	95 692
Permis B + BA	802 596	760 087	797 045	802 590	808 524	807 229
Permis C	23 971	21 586	22 027	21 335	21 074	22 061
Permis EC	14 103	12 672	12 617	12 332	12 268	13 605
Permis D	6 821	5 741	5 871	6 185	5 919	6 438
Total	959 483	915 694	970 515	933 245	948 522	952 315

Définition des permis :

- AT : tricycles et quadricycles à moteur.

- AL : depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm³ et moins.

- A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm³.

- B ∶ voitures de tourisme.

- BA: voitures de tourisme avec boîte automatique.

- C: véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 t. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg.
- EC: ensemble des véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg.
- D : véhicules de transport en commun.

000

En 1999 par rapport à 1998, le nombre de permis de conduire délivrés, toutes catégories confondues, enregistre une légère augmentation (+ 0,4 %). Les plus fortes hausses concernent le permis EC (+ 10,9 %) et le permis D (+ 8,8 %).

Parmi les trois catégories de permis de conduire qui enregistrent une baisse par rapport à 1998, on note une nette diminution du nombre de permis délivrés de catégorie AT (-17,1%) et dans une moindre mesure des permis AL (-6,2%) et B (-0,2%).

PARC EN CIRCULATION

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

QUATRE ROUES	1995	1996	1997	1998	1999
Voitures particulières	25 100	25 500	26 090	26 810	27 480
Véhicules utilitaires	4 926	4 976	5 100	5 214	5 320
Tracteurs routiers	190	197	198	204	210
Autocars – Autobus	79	82	82	82	80

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles

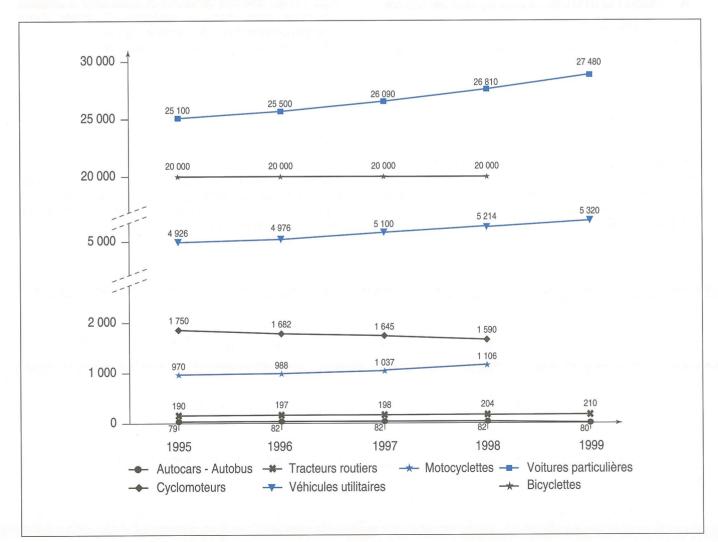
DEUX-ROUES	1995	1996	1997	1998	1999
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	ND
Cyclomoteurs	1 750	1 682	1 645	1 590	ND
Motocyclettes	970	988	1 037	1 106	ND

ND : non disponible.

* 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 en 1996, Source : APSAD (Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages)

il se stabilise en 1997 et 1998 mais diminue en 1999. Pour les « deux-roues », tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer, le parc de motocyclettes ne cesse de croître.



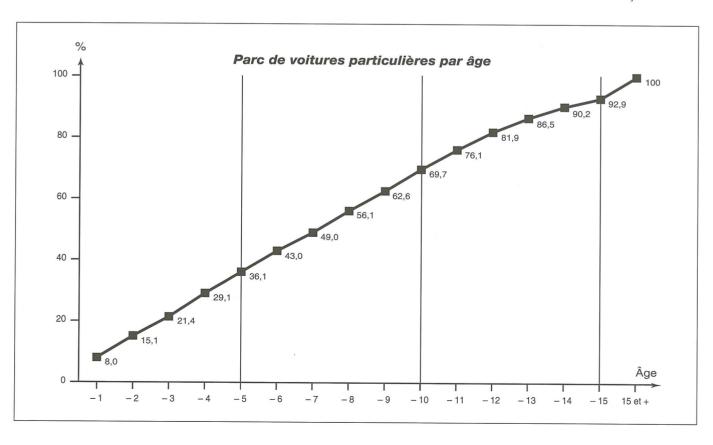
ESTIMATION DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN CIRCULATION, PAR ÂGE, AU 1et JANVIER 2000

Parc français de voitures particulières au 1er janvier 2000

Ventilation par année de première immatriculation (en milliers de voitures)

ANNÉES	ÂGE	NOMBRE	%	CUMUL	%
1999	– 1 an	2 190	8,0	2 190	8,0
1998	- 2 ans	1 965	7,2	4 155	15,1
1997	- 3 ans	1 719	6,3	5 874	21,4
1996	- 4 ans	2 126	7,7	8 000	29,1
1995	- 5 ans	1 916	7,0	9 916	36,1
1994	- 6 ans	1 899	6,9	11 815	43,0
1993	- 7 ans	1 654	6,0	13 470	49,0
1992	- 8 ans	1 934	7,0	15 403	56,1
1991	- 9 ans	1 792	6,5	17 196	62,6
1990	- 10 ans	1 945	7,1	19 141	69,7
1989	- 11 ans	1 782	6,5	20 923	76,1
1988	– 12 ans	1 585	5,8	22 508	81,9
1987	– 13 ans	1 267	4,6	23 774	86,5
1986	14 ans	1 004	3,7	24 778	90,2
1985	– 15 ans	760	2,8	25 538	92,9
avant 1985	15 ans et plus	1 942	7,1	27 480	100,0
Âge moyen	7,5 ans				

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.



ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

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

1999/1998	AUTOROUTES	ROUTES NATIONALES	ENSEMBLE
Janvier	+ 5,2 %	+ 1,6 %	+ 3,5 %
Février	+ 4,2 %	- 1,0 %	+ 1,9 %
Mars	+ 7,0 %	+ 2,8 %	+ 5,0 %
Avril	+ 5,6 %	+ 3,7 %	+ 4,7 %
Mai	+ 8,1 %	+ 3,2 %	+ 5,7 %
Juin	+ 5,2 %	+ 1,9 %	+ 3,6 %
Juillet	+ 8,1 %	+ 4,3 %	+ 6,3 %
Août	+ 4,0 %	+ 1,0 %	+ 2,6 %
Septembre	+ 6,6 %	+ 3,4 %	+ 5,0 %
Octobre	+ 3,6 %	+ 1,0 %	+ 2,3 %
Novembre	+ 7,7 %	+ 3,6 %	+ 5,8 %
Décembre	+ 4,9 %	+ 2,3 %	+ 3,7 %
Total	+ 5,9 %	+ 2,4 %	+ 4,2 %

2. La consommation de carburants

1999/1998	SUPERCARBURANTS	GAZOLE	ENSEMBLE
Janvier	- 5,5 %	- 1,9 %	-3,3 %
Février	- 1.8 %	+ 3,0 %	+ 1,2 %
Mars	- 4,0 %	+ 6,6 %	+ 5,6 %
Avril	- 0,2 %	+ 2,8 %	+ 1,6 %
Mai	+ 0,03 %	+ 4,4 %	+ 2,6 %
Juin	+ 2,0 %	+ 5,1 %	+ 3,9 %
Juillet	- 1,0 %	+ 2,8 %	+ 1,2 %
Août	+ 0,3 %	+ 5,7 %	+ 3,4 %
Septembre	- 1,5 %	+ 2,5 %	+ 0,9 %
Octobre	- 3,9 %	+ 0,1 %	- 1,5 %
Novembre	- 0,7 %	+ 5,1 %	+ 3,0 %
Décembre	- 0,8 %	+ 6,6 %	+ 3,7 %
Total	- 0,6 %	+ 3,9 %	+ 2,1 %

• En 1999, par rapport à 1998, la circulation sur le seul réseau national a augmenté de 4,2 % alors qu'elle avait augmenté 4,3 % en 1998 par rapport à 1997, 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 a augmenté de 5,9 %, contre + 2,4 % sur les routes nationales.

Tous les mois de l'année ont connu une augmentation, la plus forte ayant eu lieu en juillet (+ 6,3 %) et la plus faible en février (+ 1,9 %).

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 2,1 %. Cette légère hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 3,9 %) 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.

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

1. Le réseau routier

Au 1er janvier 1999, la longueur totale du réseau routier était estimé à 980 400 km :

RÉSEAU	LONGUEUR
Autoroutes concédées (1)	7 050 km
Autoroutes non concédées (1)	2 250 km
Routes nationales (1)	26 600 km
Routes départementales (2)	358 600 km
Routes communales (y compris réseau urbain) (2)	585 900 km
Total	980 400 km

Sources: (1) SETRA

(2) Ministère de l'Intérieur.

2. La circulation

En 1998, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 531 milliards de kilomètres :

CATÉGORIE DE VÉHICULE		PARCOURS (en milliards de km)	
Voitures de tourisme immatriculées en France	383 dt essence : 207 gazole : 176	(72,1 %) (39,0 %) (33,1 %)	
Utilitaires légers immatriculés en France	83	(15,6 %)	
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	25	(4,7 %)	
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	21	(4,0 %)	
Bus et cars immatriculés en France	2	(0,4 %)	
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	5	(0,9 %)	
Véhicules agricoles + ordures + domaines	3	(0,6 %)	
Solde divers (motocyclettes)	9	(1,7 %)	
Total	531	(100 %)	

Source : 36° rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 1999.

CATÉGORIE DE ROUTE	PARCOURS (en milliards de km)
Autoroutes concédées	59 (11,1 %)
Autoroutes non concédées	37 (7,0 %)
Routes nationales	89 (16,8 %)
Routes départementales	211 (39,7 %)
Réseau local urbain	135 (25,4 %)
Total	531 (100 %)

Source : 36° rapport de la commission des comptes des transports de la nation. INSEE 1999.

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

ANNÉES	PARCOURS (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	1999	195

En dix-neuf ans, la circulation sur le seul réseau national a augmenté de 95 %.

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

LES FRANÇAIS ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Depuis 1995, le thème de la sécurité routière est inscrit dans le baromètre de communication du gouvernement. Ces sondages, réalisés deux fois par an auprès d'un échantillon représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus, permettent notamment d'apprécier l'évolution de l'opinion publique sur l'insécurité routière, sa perception des nouvelles mesures ainsi que ses attentes et motivations.

On notera que le premier sondage a été réalisé en avril 1995 (1 079 personnes) et le dernier en novembre 1999 (1 014 personnes), et que, de nouvelles questions étant parfois introduites, certains résultats sont manquants.

L'intérêt des Français pour les problèmes de sécurité routière

Lors du sondage de novembre 1999, les Français, dans une large majorité (83 %), déclarent être beaucoup et assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route.

L'information et l'opinion publique

En novembre 1999, 70 % des Français ont déclaré souhaiter beaucoup et plutôt plus d'informations sur les grandes orientations de la politique nationale.

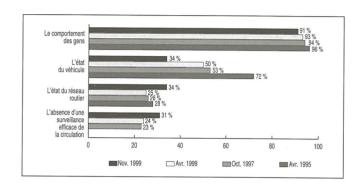
Sur la base d'une liste de onze thèmes, ils ont souhaité obtenir plus d'informations sur :

- l'évolution de la réglementation routière : 62 %,
- le coût financier, pour la société, des accidents de la route : 58 %,
- le nombre de morts ou de blessés dus aux accidents de la route : 53 %.
- les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives : 52 %,
- les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant : 49 %.
- le permis à points : 49 %,
- les contrôles techniques : 46 %,
- l'apprentissage anticipé de la conduite : 45 %,
- les conséquences du non port de la ceinture : 44 %,
- le taux d'alcool autorisé : 44 %,
- les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues recueillent 39 % des citations.

Les Français, d'après ces résultats, manifestent un fort intérêt d'être avant tout informés des nouveautés en matière de conduite et de circulation ainsi que des conséquences socio-économiques de l'insécurité routière.

Les causes de risques sur la route

« Voici une liste de causes de risques sur la route. Quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? ». Les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations.

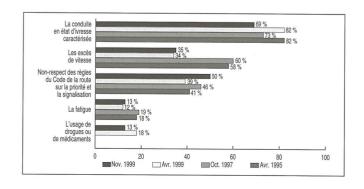


On retiendra les points suivants :

- la cause la plus importante reste le comportement des usagers sur la route;
- le facteur lié à l'état du véhicule diminue (citations en baisse de 38 points sur l'ensemble de la période), résultat expliqué sans aucun doute par l'instauration du contrôle technique obligatoire;
- l'augmentation des causes de risques sur la route relatives à l'état du réseau et à l'absence d'une surveillance efficace de la circulation qui interpelle l'État et les collectivités locales.

Les causes de risques liées au comportement humain

« Parmi ces causes de risques liées au comportement humain, quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? ». Les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations.



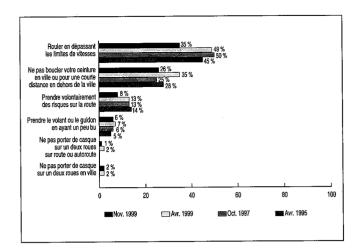
Si la conduite en état d'ivresse caractérisée reste pour l'opinion publique l'une des plus importantes causes de risques sur la route, on doit relever que son importance aux yeux de l'opinion diminue de même que celle des excès de vitesse.

En revanche, la cause du non-respect des règles du code sur la priorité et la signalisation devient la deuxième cause liée au comportement humain.

Le comportement propre des conducteurs

« Pour chacune des choses que je vais vous citer, ditesmoi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire »

(cumul en % des citations « assez souvent et de temps en temps »)



Les comportements accidentogènes sont en net recul, que ce soit au plan de la vitesse, de la ceinture et de la prise de risque.

LES ACTEURS DE LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

LES ACTEURS DE LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État mais pas seulement : sont également concernés les collectivités locales, les assurances, les entreprises et les associations et... tous les usagers. En un mot, c'est vraiment l'affaire de tous.

Premier ministre

1. Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Créé en 1972, il est présidé par le Premier Ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

2. Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Désigné par le Premier Ministre, il assure le secrétariat du comité. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière: Intérieur, Défense, Education nationale, Justice et Santé. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière lui est directement rattaché; il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats.

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement

1. Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

Créée en 1982, elle est responsable de la mise en œuvre des décisions du comité interministériel de sécurité routière.

Elle est chargée:

- de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne et en milieu urbain et de mettre en œuvre ces mesures sur le réseau national;
- de la réglementation technique des véhicules (définitions, contrôle d'application...);
- de la formation du conducteur (gestion des examens du permis de conduire, des inspecteurs, définitions des programmes...);
- de la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local :
- de la politique générale de communication vis-à-vis du grand public ou de cibles particulières.

Le directeur de la DSCR est en même temps délégué interministériel à la sécurité routière.

Les effectifs de la DSCR sont d'environ 200 personnes et ses moyens financiers sont de l'ordre de 600 MF en 1999.

2. Principaux services gestionnaires

La Direction des routes (DR) est responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes de dégagement ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison, leur aménagement et leur gestion étant le plus souvent concédés.

La Direction des transports terrestres (DTT) est chargée de la réglementation des transports routiers.

Au sein des **Directions départementales de l'équipement (DDE),** les Cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES) ont en charge les domaines de l'exploitation de la route et de la sécurité routière.

Les Directions régionales de l'équipement (DRE) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Au sein des DRE, les Observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) ont principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

Ministère de la Défense

La Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action. La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie départementale, forte de 63 865 militaires, dont 9 029 gendarmes adjoints, regroupe des unités territoriales (3 601 brigades territoriales formant 396 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (93 escadrons départementaux de sécurité routière - EDSR - constitués de 343 brigades motorisées, 123 pelotons d'autoroutes et 24 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 16 941 militaires, peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui nécessitent la mise en œuvre journalière de 11 000 militaires environ. En outre, elle possède 12 brigades motorisées de gendarmerie mobile qui sont employées au sein des EDSR de rattachement. Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant de 42 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière représente environ 20 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale.

Ministère de l'intérieur

1 - Direction générale de la police nationale

La Direction centrale de la sécurité publique, outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, est implantée dans 473 villes ou agglomérations, sur l'ensemble du territoire national.

Pour lutter contre l'insécurité routière, elle dispose d'unités de voie publique avec des bureaux de circulation, des formations motocyclistes et un service général, soit :

 1 000 fonctionnaires concernés, principalement, par la circulation et la sécurité routières, 1 800 fonctionnaires regroupés dans 127 formations motocyclistes.

Au total, ces unités de voie publique regroupent donc 2 800 personnes.

Le Service central des compagnies républicaines de sécurité apparaît comme la deuxième structure policière particulièrement engagée dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ce service se définit par :

- un échelon central parisien qui assure le suivi des missions de circulation et de sécurité routière.
- neuf groupements régionaux composés de :
 - . sept unités et six détachements autoroutiers, soit 1 700 fonctionnaires.
 - . neuf unités motocyclistes régionales et quinze détachements motocyclistes, soit 313 fonctionnaires.

Les effectifs des CRS, en matière de circulation et de sécurité routières, sont donc de 2 013 fonctionnaires.

La Police aux frontières s'intéresse aux problèmes de circulation routière :

- dans les zones frontalières terrestres, limitrophes de la Suisse ainsi que, de manière très ponctuelle, celles des autres pays membres de l'Union Européenne,
- aux abords des enceintes aéroportuaires et portuaires internationales.

2 - Préfecture de police de Paris

Au sein de la Préfecture de police existe une Direction de l'ordre public et de la circulation dont l'une des sousdirection s'occupe, essentiellement, de la circulation. Cette dernière est articulée autour de trois entités :

- la compagnie de circulation, subdivisée en une compagnie centrale, 530 fonctionnaires et une compagnie périphérique, 194 fonctionnaires;
- la compagnie motocycliste environ 300 personnes ;
- les bureaux d'études et techniques.

3 - Direction des libertés publiques et des affaires iuridiques

La direction assure la gestion du permis à points, le traitement des statistiques sur les suspensions administratives du permis de conduire et sur tous les paramètres du « contrôle - sanction ».

4 - Préfectures

La responsabilité de la politique locale de sécurité routière a été confiée aux préfets de département. Par ailleurs, les préfectures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

Ministère de la Justice

La Direction des affaires criminelles et des grâces prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique dans les juridictions et établit les directives de politique pénale générale.

À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels qui jugent les délits et des tribunaux de police qui traitent les contraventions

Ministère de la Santé

1. Direction générale de la santé

Elle organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain la plus précoce possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté.

La réalisation de ces objectifs se fait à travers la mise en place d'une couverture complète du territoire national par des services d'aide médicale urgente (SAMU) et des services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), de moyens de transport sanitaire héliporté.

2. Les partenaires de l'urgence

• Publics

Les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins, essentiellement généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au réseau d'urgence, particulièrement en rase campagne. La police et la gendarmerie.

Privés

Il faut citer certains établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences ; les médecins « urgentistes », les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés liés aux hôpitaux par convention ; les associations secouristes : Croix-Rouge, Fédération nationale de la protection civile, etc. comprenant 1 200 000 adhérents et 50 000 secouristes actifs.

Ministère de l'Éducation nationale, de la Recherche et de la Technologie

1. Direction de la recherche

Elle élabore la politique en matière de recherche et exerce la tutelle sur les organismes de recherche qui ne relèvent pas de la direction de la technologie.

2. Direction de la technologie

Elle élabore la politique de développement technologique et de l'innovation, assure la tutelle des organismes à dominante technologique relevant du ministère, participe à l'élaboration des programmes de recherche et facilite l'utilisation des technologies de l'information dans le système éducatif.

3. Direction de l'enseignement supérieur

Responsable de l'ensemble des formations postérieures au baccalauréat, elle arrête notamment le contenu des enseignements. Elle prépare les mesures propres à améliorer les conditions de vie des étudiants et a en charge la formation initiale des enseignants de premier et second degré.

L'attestation de premier niveau constitue la partie théorique du brevet de sécurité routière exigée pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

Partenaires de la sécurité routière

1. Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire. D'importance disparate de par leurs structures et leurs poids financiers, s'appuyant sur du bénévolat ou un personnel étoffé, elles se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent face à l'administration une force de proposition, de critique ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre... Certaines relèvent complètement du secteur privé, d'autres ont des liens institutionnalisés avec des ministères.

Outre les associations à audience locale prises en compte dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) apporte son appui aux associations qui montent des opérations à audience nationale ou pour des actions innovantes ou expérimentables. La DSCR a passé des conventions, subventions ou crédits d'études à l'appui, avec 12 associations en 1993, 17 en 1994, 15 en 1995, 11 en 1996, 9 en 1997, 9 en 1998, 11 en 1999.

Certaines associations agissent de façon autonome dans le domaine de la circulation et de la sécurité routières, notamment :

- La Prévention Routière,
- Automobile club national,
- Automobile club de France.

Certaines ont mis en place une structure consacrée à la route et à la sécurité routière, notamment :

- Sécurité routière d'Armorique.

La formation des conducteurs peut être assurée par des associations, notamment :

- Fédération française des motards en colère.

L'utilisation et le partage de l'espace public urbain en vue de l'amélioration de la sécurité est la préoccupation de – La Rue de l'avenir, notamment.

Certaines se sont constituées pour assurer la défense des victimes des accidents de la route :

- Association des familles de victimes des accidents de la circulation :
- Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière :
- Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs :
- Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens;
- Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM);
- Ligue contre la violence routière.

Certaines mettent l'accent sur l'amélioration de la sécurité routière lors des transports scolaires : l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public), agréée par le ministère de l'Education nationale.

D'autres insèrent dans leurs activités un volet « sensibilisation et formation à la sécurité routière » :

- pour les enfants de la maternelle : Réagir, l'Enfant et la Rue ;
- pour les jeunes : ADEMIR (Association pour le développement dans l'enseignement de la micro-informatique et des réseaux) conçoit et fabrique des logiciels sur la sécurité routière.

Des associations mettent l'accent sur la promotion d'un mode de déplacement de manière sûre :

- Club des villes cyclables;
- Droits du piéton ;
- Deux-roues pour la ville ;
- Fédération française de cyclotourisme.

De nombreuses associations utilisent l'apprentissage de la conduite comme élément d'insertion sociale ou professionnelle :

- FARE (Fédération des associations de la route par l'éducation) qui regroupe une soixantaine d'associations dont des auto-écoles associatives;
- L'Union nationale des foyers et services pour jeunes travailleurs qui a des liens institutionnels avec les ministères de la Jeunesse et des Sports et des Affaires sociales;
- des associations dépendant de la direction de protection judiciaire de la jeunesse au ministère de la Justice ;
- des missions locales, des associations de prévention, de formation professionnelle.

Enfin, certains instituts, ouverts indirectement à l'amélioration de la sécurité routière, apportent leurs connaissances et expertises aux instances judiciaires, comme l'Institut technique d'accidentologie (ITA).

2. Les collectivités locales

Les collectivités locales sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie.

Un grand nombre de collectivités locales (communes, groupements de communes, conseils généraux) se sont associés à l'État pour mener des actions d'éducation, de formation et de communication dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

3. Les sociétés d'autoroutes

Neuf sociétés d'autoroutes gèrent le réseau des autoroutes concédées qui représentent 7 200 km. La sécurité sur leur réseau est une de leurs préoccupations constantes. Pour cela, elles multiplient les actions soit directement soit par l'intermédiaire de leur association (ASFA). Ces actions portent à la fois sur la construction et l'équipement des autoroutes et l'information et la sensibilisation des usagers. Elles ont pour résultat que le réseau autoroutier français est à un niveau de sécurité tout à fait comparable à celui des grands pays occidentaux.

4. Les assurances

La DSCR entretient depuis longtemps des liens avec les trois grandes familles de l'assurance (FFSA, GEMA et GROUPAMA). Ce partenariat se traduit par la définition d'actions communes en faveur de la sécurité routière, la mise en commun progressive de certaines données sur les accidents corporels et l'analyse commune sur l'évaluation des mesures de sécurité routière.

Certaines sociétés et mutuelles d'assurances ont créé des associations dont l'objectif est la prévention (AXA, MAIF, MACIF, MAAF) et ont désigné des correspondants locaux, intégrés au réseau local sécurité routière.

Une convention triennale a été signée le 1er juillet 1998 avec les trois familles de l'assurance (FFSA, GEMA, GROUPAMA). Elle prévoit d'affecter 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière.

5. Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par 15 000 auto-écoles employant 25 000 moniteurs.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses associations : organisations patronales (CNPA, ADECA, UNIDEC, UNPFA) ; organisations de salariés, associations de for-

mateurs de moniteurs (ANFM) ; organisations franchisées ou associations (ECF, CSR).

6. Les entreprises

Plus de 50 % des décès répertoriés comme accidents du travail sont dus à des accidents de la route. Ils représentent 1 200 tués par an.

Le CISR du 2 avril 1999 a décidé que l'État, en partenariat avec les assurances et les caisses d'assurance maladie, encouragerait la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les entreprises. Pour ce qui concerne ses propres services, l'État mettra en œuvre, dans un délai de trois ans, un programme de maîtrise de leur risque routier. 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 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

1974

Décret du 6 novembre fixant la limitation généralisée de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :

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

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 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 1^{er} octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 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 1^{er} octobre 1983 :
- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
- 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;
- b) pour les véhicules de transports en commun :
- 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage des roues,
- 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.
- Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l. 1984

Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :

- de réception, à compter du 1er janvier 1985,
- de vente, à compter du 1er janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.
- 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR : Plans départementaux d'actions de sécurité routière.

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 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

• 1° 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.
- 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
- Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.
- Septembre: autorisation du 3° feu stop sur les automobiles.
- 17 décembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon quatre axes :
- le développement de la prévention.
- l'amélioration de la formation.
- l'efficacité du système dissuasif.
- la sécurité des véhicules et de l'infrastructure.

1994

- 5 mai : décret prévoyant le retrait de 1 point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.
- 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 4° classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.
- 15 novembre: convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurances de responsabilité civile à des actions de prévention.

1995

- 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de 3 points.
- 1° septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la 4° classe donnant lieu à retrait de points. Deux objectifs sont recherchés : simplification des procédures et diminution des délais entre commission de l'infraction et retrait effectif de points.
- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang. Par cette mesure, la France rejoint la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Finlande. Deux campagnes de communication ont accompagné cette mesure pour la renforcer.

1996

- Loi du 26 février 1996 : prévoit de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.
- Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :

- accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
- autorisation de conduire une 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

- 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).
- 20 juin : présentation du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs, au ministre.
- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite 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 5° classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.

1999

- 2 avril : comité intermistériel de sécurité routière (CISR). Diverses décisions ont été prises :
- améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions,
- faire de la sécurité routière une « grande cause nationale »,
- améliorer la sécurité des infrastuctures.
- mettre en place des plans de prévention aux risques routiers dans les entreprises et les services de l'État,
- mettre en place une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour.
- 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.
- 18 juin : la loi Gayssot adopte le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. Elle vise également à améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant mieux l'accès et les conditions d'exercice de la profession et à compléter la formation des conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

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

ISSN: 1240 - 6074

 $\label{lower} {\mbox{Composition}-\mbox{Photogravure}: EPBC-01\ 48\ 03\ 84\ 10} \\ {\mbox{Impression}: Imprimerie\ nouvelle\ de\ Viarmes-01\ 30\ 34\ 67\ 10}$