

## Annexes



Paris, le 27 juin 1989

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre de mission du 16 novembre 1988 vous avez, en application des décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 27 octobre 1988, constitué une commission chargée de procéder à une étude d'ensemble de la sécurité routière et de formuler des recommandations au Gouvernement sur les mesures à prendre.

A cette fin la commission, après cinq mois de travaux, vous a remis le 25 avril 1989 le Livre Blanc élaboré par elle. Il était, en outre, convenu que des annexes, développant les études qui avaient servi de base au Livre Blanc et proposant des mesures complémentaires, vous seraient ultérieurement fournies.

Ce sont ces annexes qu'au nom de la commission j'ai l'honneur de vous remettre aujourd'hui. Elles comprennent trois parties.

- La première, porte sur la connaissance de la sécurité routière : elle présente un ensemble de statistiques, l'analyse des principaux facteurs de risque et l'état de l'opinion publique.
- La seconde recommande au Gouvernement une série d'actions complémentaires s'ajoutant aux mesures de base proposées dans le Livre Blanc.
- La troisième enfin développe une analyse du problème des délits routiers et de leur sanction.

Ainsi la commission s'est-elle acquittée de la mission que lui a confiée le Gouvernement.

Par son étude globale de la Sécurité Routière, elle espère avoir contribué à clarifier le problème, à dissiper bien des erreurs et à promouvoir des mesures de nature à améliorer une situation particulièrement grave dans notre Pays.

./...

Monsieur Georges SARRE  
Secrétaire d'Etat auprès du Ministre  
des Transports et de la Mer  
Chargé des transports routiers et Fluviaux  
Hôtel Le Play  
40, rue du Bac  
75007 Paris

Au moment où se terminent les travaux de la Commission que j'ai eu l'honneur de présider, je tiens à renouveler mes remerciements chaleureux aux membres de la commission, à la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière pour le concours qu'elle a apporté à nos travaux, à tous les organismes d'étude de la Sécurité Routière, notamment l'INRETS, le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, le SETRA, le SETUR, la Prévention Routière, le Laboratoire de physiologie et biomécanique Peugeot-Renault ainsi qu'à tous ceux enfin - assureurs, professionnels, experts, associations - dont les études et les informations ont permis l'élaboration du Livre Blanc et de ses annexes.

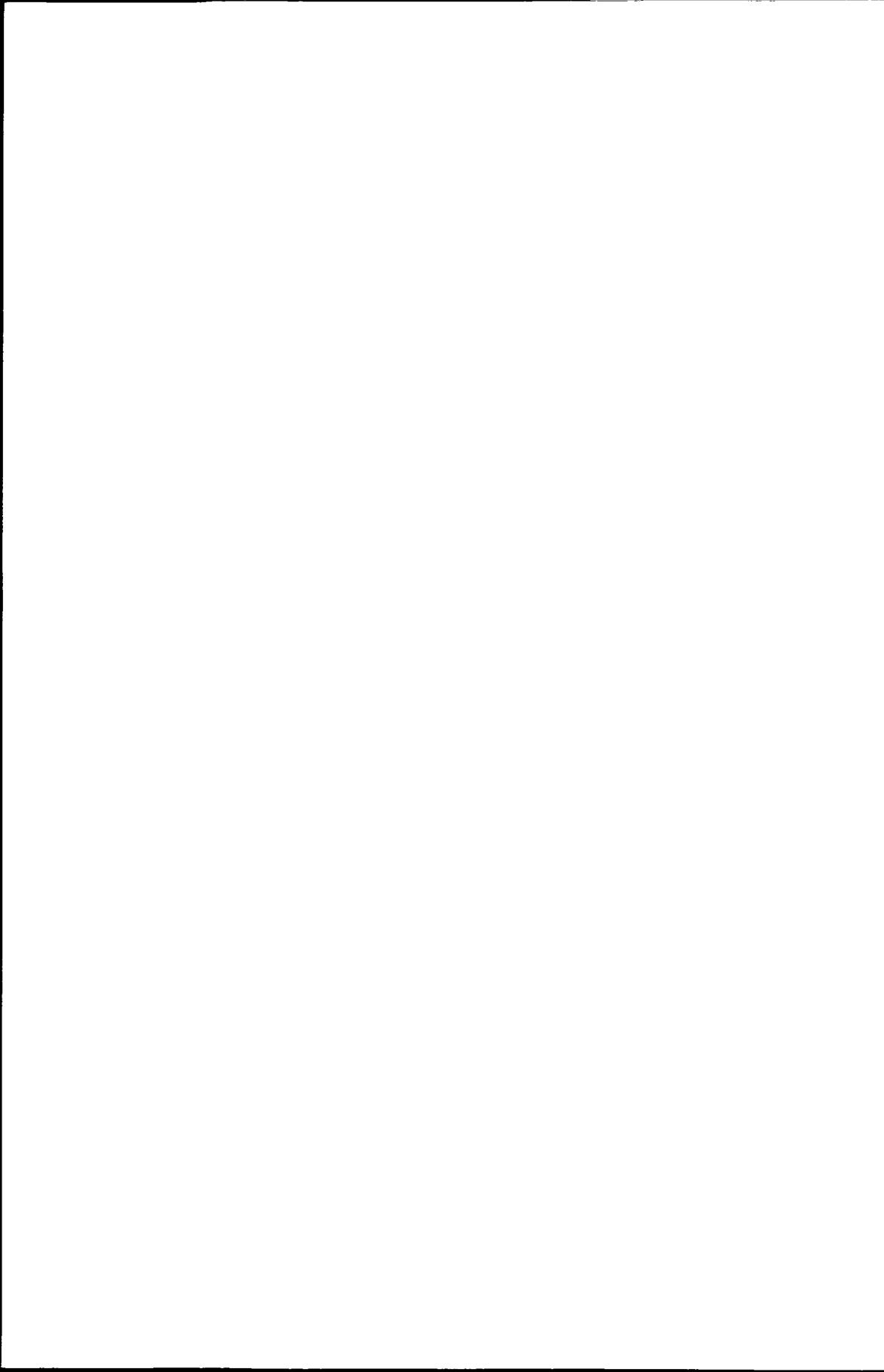
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération la plus distinguée.



Pierre Giraudet

Première partie  
Éléments de connaissance  
de la sécurité routière

Cette première partie rassemble des éléments de nature  
à éclairer le phénomène de la sécurité routière en France



## Chapitre 1

# Les données descriptives de la situation

### La route et la circulation

#### Le réseau routier français

Il comporte :

- 6 500 km d'autoroutes dont 5 200 km d'autoroutes de liaison ;
- 28 000 km de routes nationales ;
- 332 000 km de routes départementales ;
- 430 000 km de routes communales, surtout urbaines.

#### Le parc de véhicules

Il est composé, au 1<sup>er</sup> janvier 1988, de :

- 21 970 000 voitures particulières ;
- 19 634 000 deux-roues légers ;
- 834 000 motocyclettes, dont le tiers de plus de 400 cm<sup>3</sup> ;
- 4 158 000 véhicules utilitaires et poids lourds.

#### La production française et les importations

En 1988, 1 400 301 voitures neuves de marques françaises et 816 848 de marques étrangères ont été immatriculées, soit un total de 2 217 149 véhicules neufs.

#### Le trafic et les déplacements

Le parcours moyen par véhicule est de 12 700 kilomètres par an pour les véhicules légers et 35 000 kilomètres par an pour les poids lourds, dont 55 % avec le conducteur seul à bord.

Les catégories de déplacements sont :

- trajets privés locaux : 40 % ;
- déplacements touristiques et de loisirs : 30 % ;
- trajets professionnels et domicile-travail : 30 %.

La majorité des trajets sont courts :

- 9,9 km en moyenne ;
- plus de la moitié de moins de 5 km : « on se tue près de chez soi ».

#### Les catégories de conducteurs

Elles sont :

- gros rouleurs (plus de 20 000 kilomètres par an, hommes, âgés de 30 à 40 ans, ménages multimotorisés, cadres ou assimilés, professions libérales) ;
- utilisateurs moyens réguliers (entre 9 000 et 20 000 kilomètres par an) ;
- faibles utilisateurs (moins de 9 000 kilomètres par an, personnes âgées, agriculteurs, femmes utilisant une deuxième voiture).

## Fréquence et localisation des accidents

### Données générales

Ces données générales sont :

- un milliard de kilomètres parcourus par jour ;
- 27 millions de véhicules immatriculés (y compris les motocyclettes et non compris les deux-roues légers) ;
- 175 887 accidents en 1988, faisant 10 548 morts et 244 042 blessés ;
- en cinquante ans de conduite, un conducteur moyen a :
  - . une chance sur quatre d'être impliqué dans un accident corporel,
  - . une chance sur sept d'être blessé légèrement,
  - . une chance sur vingt d'être blessé grièvement ou tué.

### Ville ou rase campagne

Sur 100 accidents, il s'en produit 72 en agglomération et 28 en rase campagne.

Sur 100 tués, il y en a 37 en agglomération et 63 en rase campagne.

*Il y a donc plus d'accidents en ville, mais on se tue surtout en rase campagne.*

### Catégories de réseau

*6 500 km d'autoroutes (autoroutes de liaison : 5 200 km ; autoroutes de dégagement 1 300 km) :*

- 15 % du trafic (autoroutes de liaison : 9 % ; autoroutes de dégagement : 6 %) ;
- 3,3 % des accidents corporels (autoroutes de liaison : 1,6 % ; autoroutes de dégagement : 1,7 %) ;
- 5,5 % des tués (autoroutes de liaison : 3,7 % ; autoroutes de dégagement : 1,8 %).

*24 000 km de routes nationales (hors agglomération) :*

- 17 % du trafic ;
- 17,7 % des accidents corporels ;
- 21,8 % des tués.

*332 000 km de routes départementales (hors agglomération) :*

- 28 % du trafic ;
- 14,9 % des accidents corporels ;
- 33,3 % des tués.

A ces différentes catégories de réseau s'ajoutent les routes nationales et départementales en agglomération, ainsi que les chemins communaux et les autres voies, en rase campagne et en agglomération.

La comparaison des taux de tués pour 100 millions de véhicules par kilomètre montre que les autoroutes (0,9 tué) sont quatre fois plus sûres que les routes nationales (3,9 tués). L'écart est de un à trois pour les taux d'accidents corporels (8,9 accidents corporels pour 100 millions de véhicule par kilomètre sur autoroute, contre 24,7 sur route nationale).

## Catégories de victimes

Les piétons représentent 15 % des tués et 12,3 % des blessés.

Les occupants de deux-roues représentent 19,1 % des tués et 23,2 % des blessés.

Les occupants de voitures de tourisme représentent 60,9 % des tués et 60,7 % des blessés.

Les véhicules utilitaires représentent 5 % des tués et 3,8 % des blessés. Ils sont, au kilomètre parcouru par an, moins impliqués que les véhicules légers (— 30 %), mais dans des accidents plus graves (ils représentent 15 % des accidents mortels).

La comparaison des taux d'impliqués pour 100 millions de véhicules par kilomètre, par catégorie de victimes, montre les écarts suivants selon les différents types de véhicules utilisés :

- motocyclettes : 313 ;
- voitures de tourisme : 84,7 ;
- véhicules utilitaires : 79,9.

Les jeunes de 18 à 24 ans sont les principales victimes de la route (30 % des tués).

Les personnes âgées sont plus vulnérables, surtout en tant que piéton.

Les enfants et les adolescents sont les principales victimes « deux-roues légers » (un cycliste tué sur cinq est âgé de moins de 15 ans).

## Le taux de mortalité

Pour la population d'un pays, un indicateur essentiel du risque routier est le nombre de personnes tuées annuellement dans un accident, rapporté au nombre d'habitants. Avec le mode de dénombrement des décès accidentels pratiqué dans notre pays, qui se limite aux six jours qui suivent l'accident, ce taux était, en France en 1988, de 188 tués par million d'habitants. Une majoration d'environ 9 % est nécessaire pour intégrer les décès après la fin de la première semaine. Le taux est alors de 205 tués par million d'habitants. *Il est l'un des plus élevés au monde* (graphique 1).

Le taux de mortalité par habitant évolue en fonction du parc automobile. Dans la période initiale de son développement industriel, un pays a une faible proportion de véhicules par habitant et le taux de mortalité est bas si on le rapporte à la population ; il est élevé si on le compare au nombre de véhicules ou au nombre de kilomètres parcourus. Cette situation est due à l'inexpérience de la population, en majorité piétonne ou cycliste, face au développement d'une circulation motorisée. En outre, l'inadaptation du réseau routier aggrave le risque.

Progressivement, l'accroissement du parc de véhicules motorisés va transformer ces relations avec le groupe des piétons et deux-roues lents : le risque réel est mieux perçu par ce dernier, qui va adapter son comportement et, surtout, disparaître en grande partie des voies hors agglomération ou autoroutières. C'est au cours de cette mutation que les taux de mortalité sont les plus élevés pour les piétons et les cyclomotoristes. Puis ces taux s'abaissent, alors que celui des utilisateurs de véhicules à quatre roues s'accroît si on le rapporte à la population, ou décroît si on le compare au kilométrage parcouru et au nombre de véhicules.

La période suivante est caractérisée par une relative stabilité structurelle de la situation. La majorité de la population est équipée de véhicules à quatre roues motorisés. La circulation des piétons et des deux-roues lents hors agglomération est très faible. La circulation en agglomération trouve un équilibre grâce à la séparation des différents types d'usagers, la régulation plus ou moins efficace des vitesses et la

disparition progressive des deux-roues lents d'une circulation motorisée trop dangereuse pour eux. Le transfert se fait vers les transports en commun ou vers le véhicule individuel à quatre roues.

L'équilibre se situera à un niveau variable d'un pays à l'autre, en fonction de la géographie physique et humaine, des comportements sociaux, des règles de circulation et de leur application, du parc automobile et des caractéristiques du réseau routier. L'influence de ces facteurs doit être analysée avec les causes des accidents, mais il est utile d'avoir à l'esprit l'évolution de la sécurité routière au cours du développement économique et industriel d'un pays, telle qu'elle vient d'être sommairement rappelée, avant de comparer les taux de mortalité entre eux.

La caractéristique de la situation française actuelle est un taux de mortalité par accident de circulation élevé et relativement stable depuis plus de dix ans. Le graphique 2 indique l'évolution du nombre de tués par accident de la circulation au cours des trente dernières années. En lui associant un indice représentant la circulation des véhicules motorisés, nous pouvons observer :

- une période de croissance du nombre de tués accompagnant l'augmentation de la circulation ;
- une diminution rapide de la mortalité en 1973-1974, consécutive à la mise en vigueur de mesures majeures, dont la limitation de la vitesse et le port obligatoire de la ceinture de sécurité ;
- enfin, une lente décroissance depuis dix ans de la mortalité routière alors que la circulation continue de croître.

Cette évolution a été observée dans tous les pays industrialisés, avec des différences qui dépendent de décisions locales modifiant les règles de circulation, mais qui ne changent pas l'évolution générale.

## La gravité des accidents

Elle est exprimée par le nombre de tués pour 100 accidents corporels ou pour 100 blessés :

- la gravité augmente assez régulièrement depuis 1978 (graphique 3) ;
- cet accroissement provient, pour sa plus grande part, des accidents survenus hors agglomération ou dans les petites agglomérations, sur le réseau contrôlé par la gendarmerie nationale (graphique 4). La gravité observée en 1988 est la plus forte jamais constatée depuis 1967 ;
- par catégorie d'usagers, l'évolution est défavorable pour les usagers de voitures particulières (graphique 5) depuis 1978 ; le chiffre maximum est également observé en 1988 ;
- la gravité des accidents de motocyclistes a augmenté considérablement entre 1978 et 1984 ; elle s'est stabilisée depuis (graphique 6).

## Les catégories de victimes

Une représentation plus analytique est indispensable pour connaître la nature de cette transformation de la situation. Le graphique 7 représente l'évolution du nombre de tués en France au cours des dix dernières années.

Pour les piétons et les cyclomotoristes, il s'agit de la fin d'une évolution qui était plus nette dans la période précédente. Elle accompagne la diminution de la circulation des cyclomotoristes en agglomération et hors agglomération, et celle des piétons

hors agglomération, associée à des transformations des conditions de la circulation des piétons en agglomération. Le nombre de tués dans les véhicules à quatre roues légers est relativement stable, après s'être fortement accru dans la décennie précédente, mais à un niveau élevé. La stabilité est également observable chez les usagers de cycles, de motocyclettes et de poids lourds.

## La situation des accidents mortels

63 % des tués le sont en dehors d'une agglomération. Parmi les 37 % tués en agglomération, 22 % le sont dans des villes de plus de 5 000 habitants et 15 % dans les agglomérations comportant moins de 5 000 habitants.

Le graphique 8 représente les variations de la situation des victimes d'accidents de la circulation. La proportion de tués en agglomération et hors agglomération a pu varier au cours des vingt dernières années ; en particulier les fluctuations des quatre dernières années se sont faites dans le même sens et avec la même intensité dans ces deux localisations. Il n'y a pas eu non plus de variation notable dans la proportion de tués dans les petites agglomérations et dans celles de plus de 5 000 habitants.

## La configuration des accidents mortels

La répartition des tués par accident du graphique 8 n'indique pas dans quel type de collision ces victimes ont été impliquées.

Or, il est indispensable de connaître les configurations de ces accidents. Par exemple, l'importance de l'implication des poids lourds dans les accidents mortels n'apparaît pas dans une représentation fondée sur la situation de la victime, alors que par sa masse, le poids lourd joue un rôle important dans la mortalité routière. Dans une collision impliquant deux véhicules dont un poids lourd, la victime est le plus souvent dans le véhicule léger ou sur le deux-roues impliqué dans la collision, alors que le conducteur du véhicule lourd est habituellement indemne ou légèrement blessé. Il convient donc d'étudier les configurations d'accidents mortels.

Le graphique 9 est une représentation cumulée des onze dernières années situant la victime en fonction de l'implication dans l'accident d'un usager appartenant à l'un des quatre grands groupes d'utilisateurs de la voie publique. Les tués et l'ensemble des victimes (tués et blessés) sont représentés séparément. Il apparaît que, si un piéton est impliqué dans un accident mortel, dans 97 % des cas c'est le piéton qui est tué. A l'opposé, si un poids lourd est impliqué dans un accident mortel, son chauffeur n'est tué que dans 19 % des cas.

La situation des usagers de deux-roues est proche de celle des piétons : ils sont tués dans 92 % des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Les usagers de voitures légères sont dans une situation intermédiaire : 70 % d'entre eux décèdent dans les accidents mortels dont ils sont l'un des protagonistes. Ces proportions n'ont pas subi de variations significatives au cours des dix dernières années.

Pour mieux apprécier la nature des accidents provoquant des victimes et la situation de ces victimes, il convient de décrire la configuration des accidents en cause. Trois grandes catégories d'accidents sont à envisager, avec les proportions suivantes en 1988 :

— les accidents comportant un seul impliqué (34 % des accidents et 33,5 % des tués) ;

- les accidents à deux impliqués, avec les subdivisions suivantes :
  - . véhicule léger / véhicule léger (14,1 % des accidents et 15,5 % des tués),
  - . véhicule / piéton (15,3 % des accidents et 13,6 % des tués),
  - . véhicule léger / véhicule utilitaire (10,7 % des accidents et 11,3 % des tués),
  - . véhicule léger / deux-roues (10 % des accidents et 9,1 % des tués) ;
- les accidents à trois impliqués ou plus (9 % des accidents et 10,2 % des tués) ;
- les configurations plus rares n'ont pas été indiquées (elles représentent 6,9 % des accidents et 6,8 % des tués).

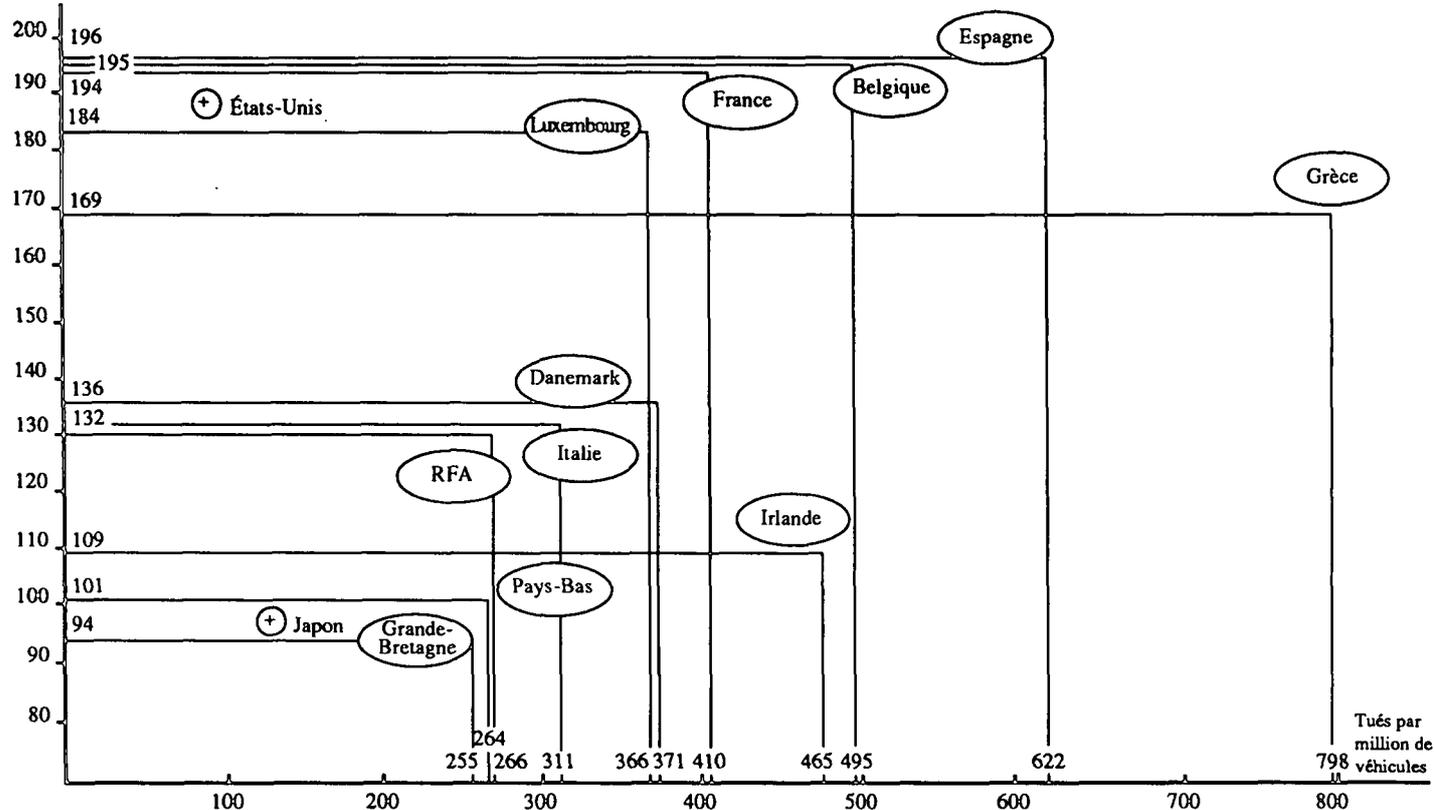
Au cours des dix dernières années, les variations sont importantes et contrastent avec la stabilité d'autres indicateurs. Les graphiques 10 et 11 représentent l'évolution des configurations depuis 1978 :

- les collisions entre deux véhicules légers et entre trois véhicules ou plus sont en augmentation ;
- les accidents impliquant un seul véhicule léger ou un véhicule léger et un poids lourd sont stables ;
- les accidents impliquant un piéton et un véhicule léger, ou un deux-roues et un véhicule léger, sont en régression.

On retrouve là l'effet de la réduction de la circulation et donc de la mortalité des deux-roues (cyclomoteurs) et des piétons. Pour ces derniers, la réduction a été identique dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants et sur le reste du réseau. En 1978, 54 % des piétons tués par un véhicule l'étaient sur le réseau observé par la gendarmerie (hors agglomération et dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants) ; en 1988, cette proportion est de 53 %.

Graphique 1 — Tués par millions d'habitants et de véhicules dans différents pays de la CEMT

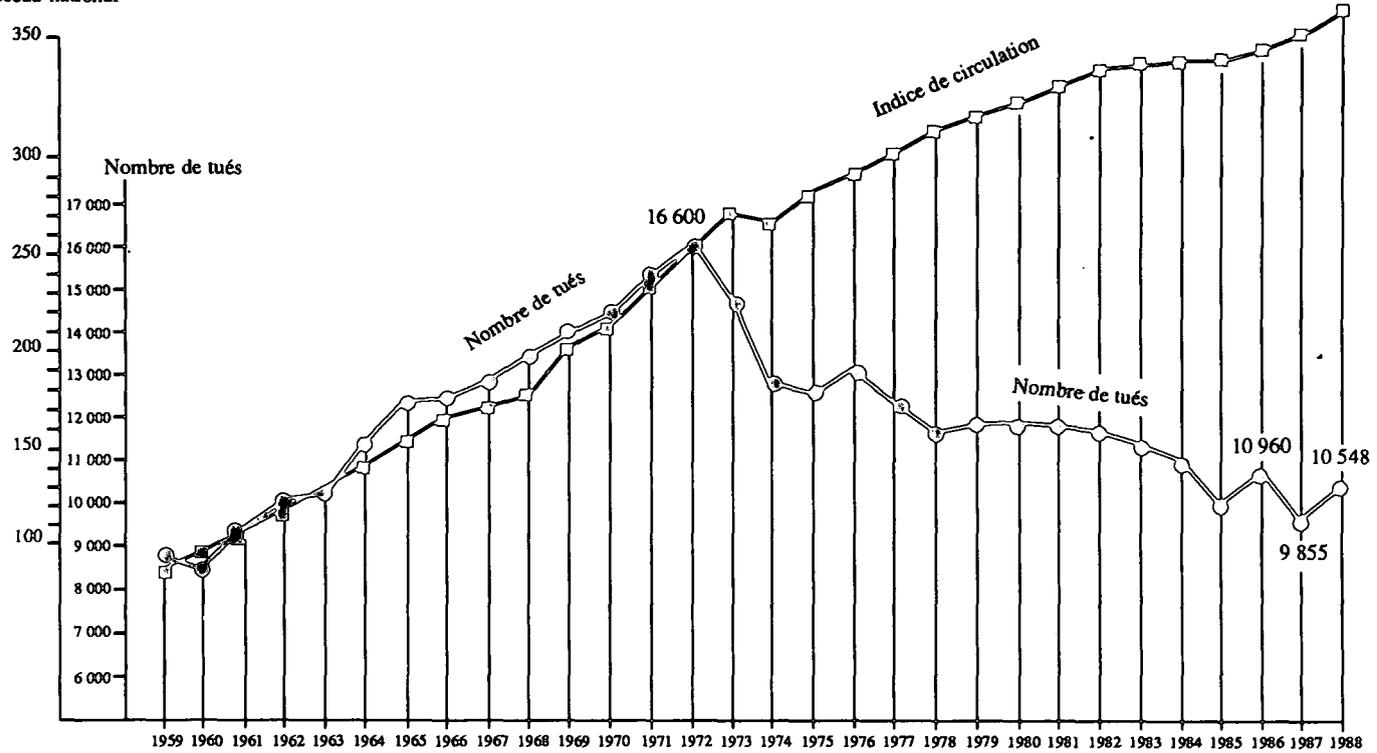
Tués par million d'habitants



(Source : CEMT)

Graphique 2 — Évolution depuis 1960 du nombre annuel de tués dans les accidents de la route et de la circulation sur le réseau national

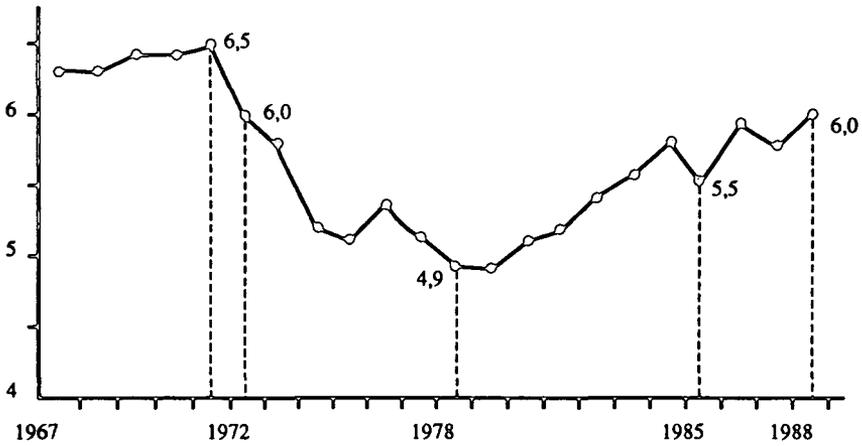
Indice de circulation  
réseau national



(Source : police et gendarmerie)

Graphique 3 — Ensemble des accidents corporels

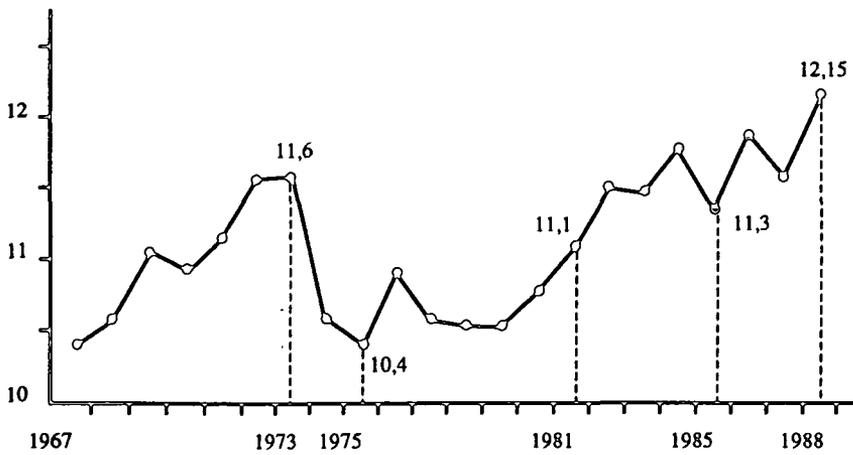
Nombre de tués pour  
100 accidents  
corporels



(Source : police et gendarmerie)

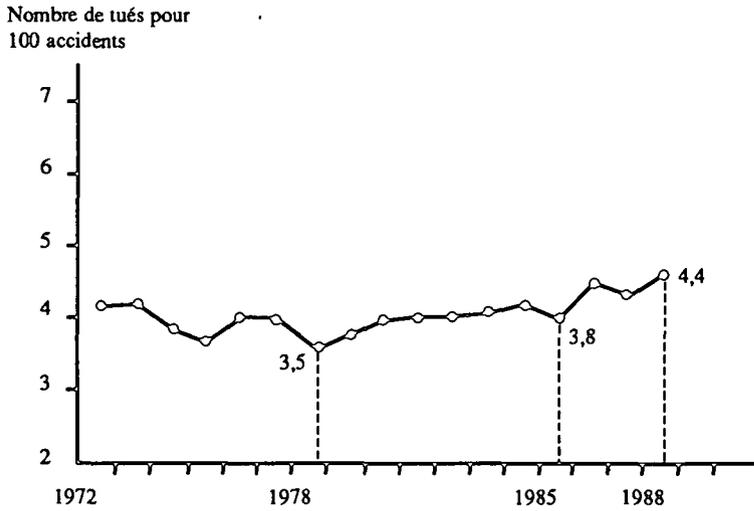
Graphique 4 — Gendarmerie nationale

Nombre de tués pour  
100 accidents  
corporels



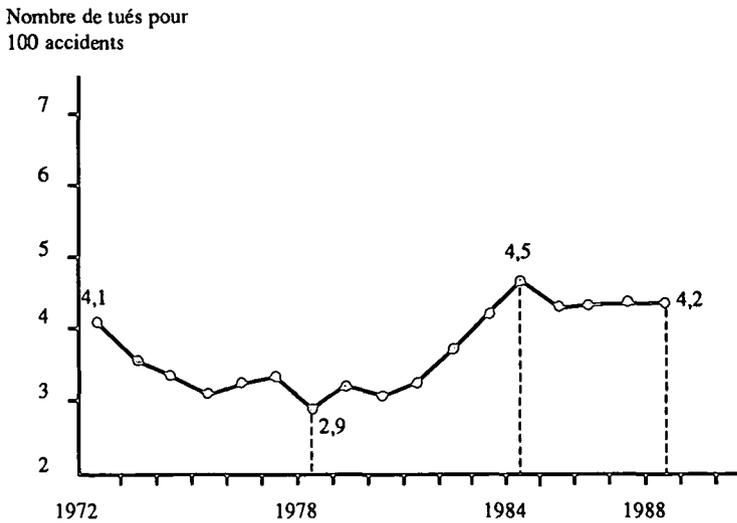
(Source : police et gendarmerie)

Graphique 5 — Les usagers de voitures particulières



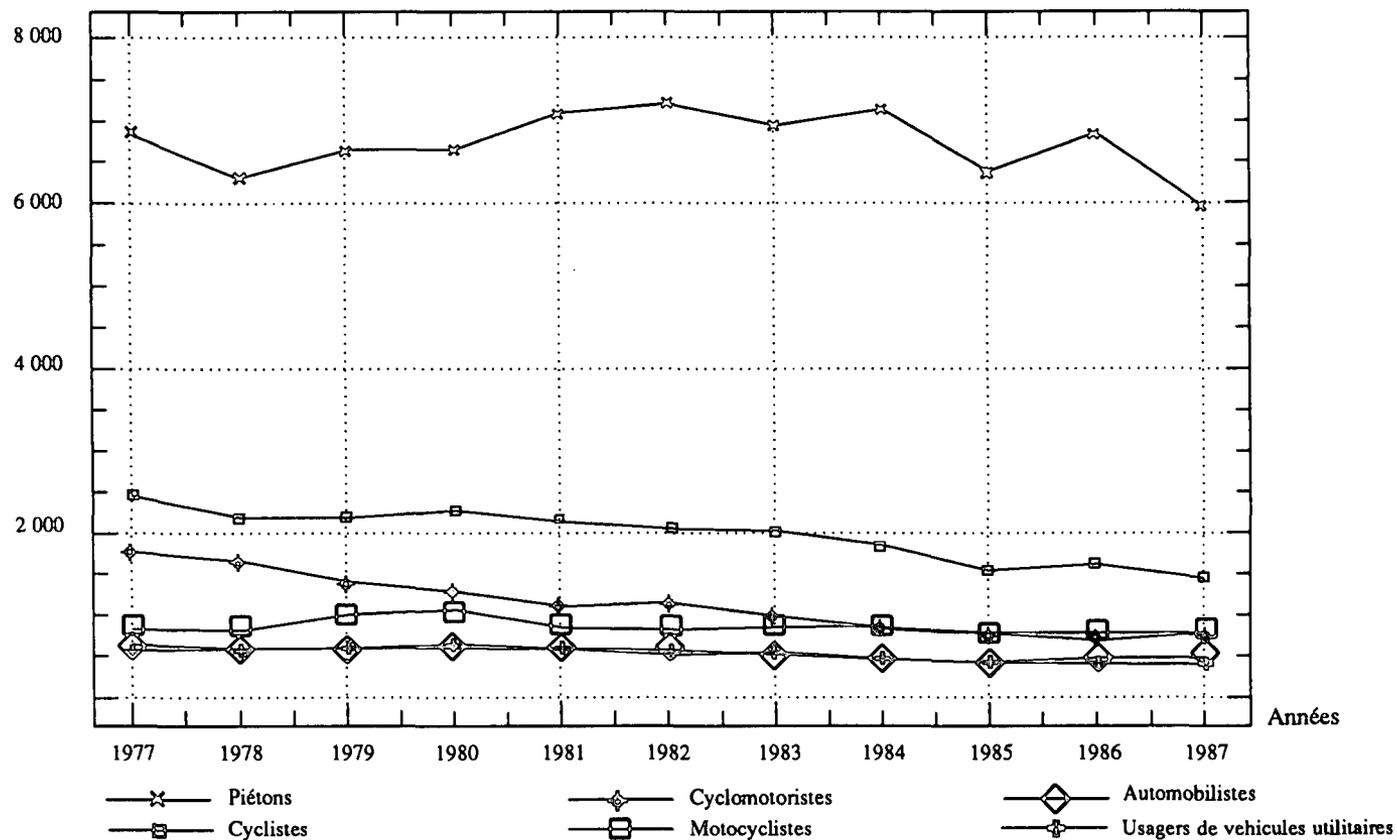
(Source : police et gendarmerie)

Graphique 6 — Les motocyclistes



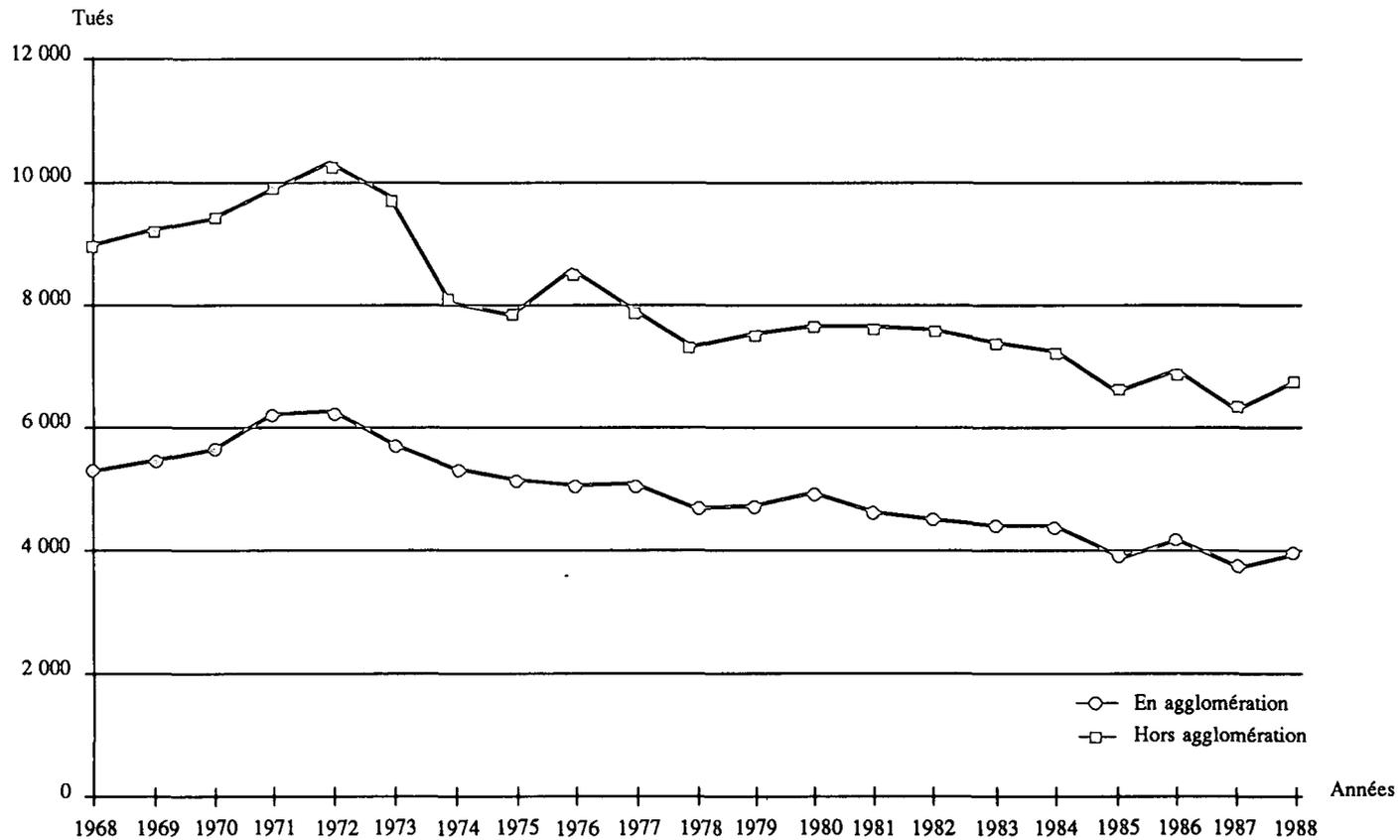
(Source : police et gendarmerie)

Graphique 7 — Évolution de la mortalité 1977-1987 par catégorie d'usagers



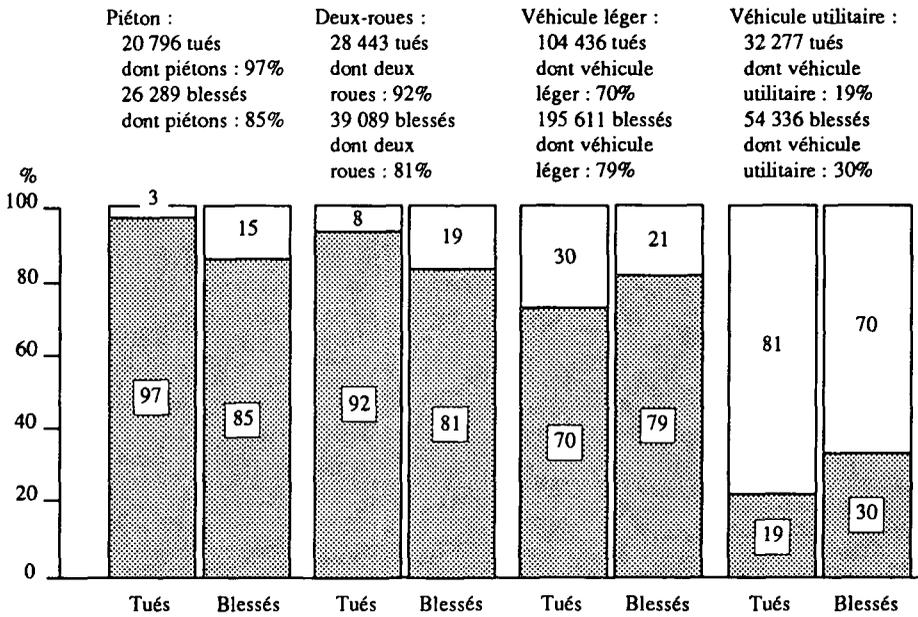
(Source : police et gendarmerie)

Graphique 8 — Situation des accidents mortels



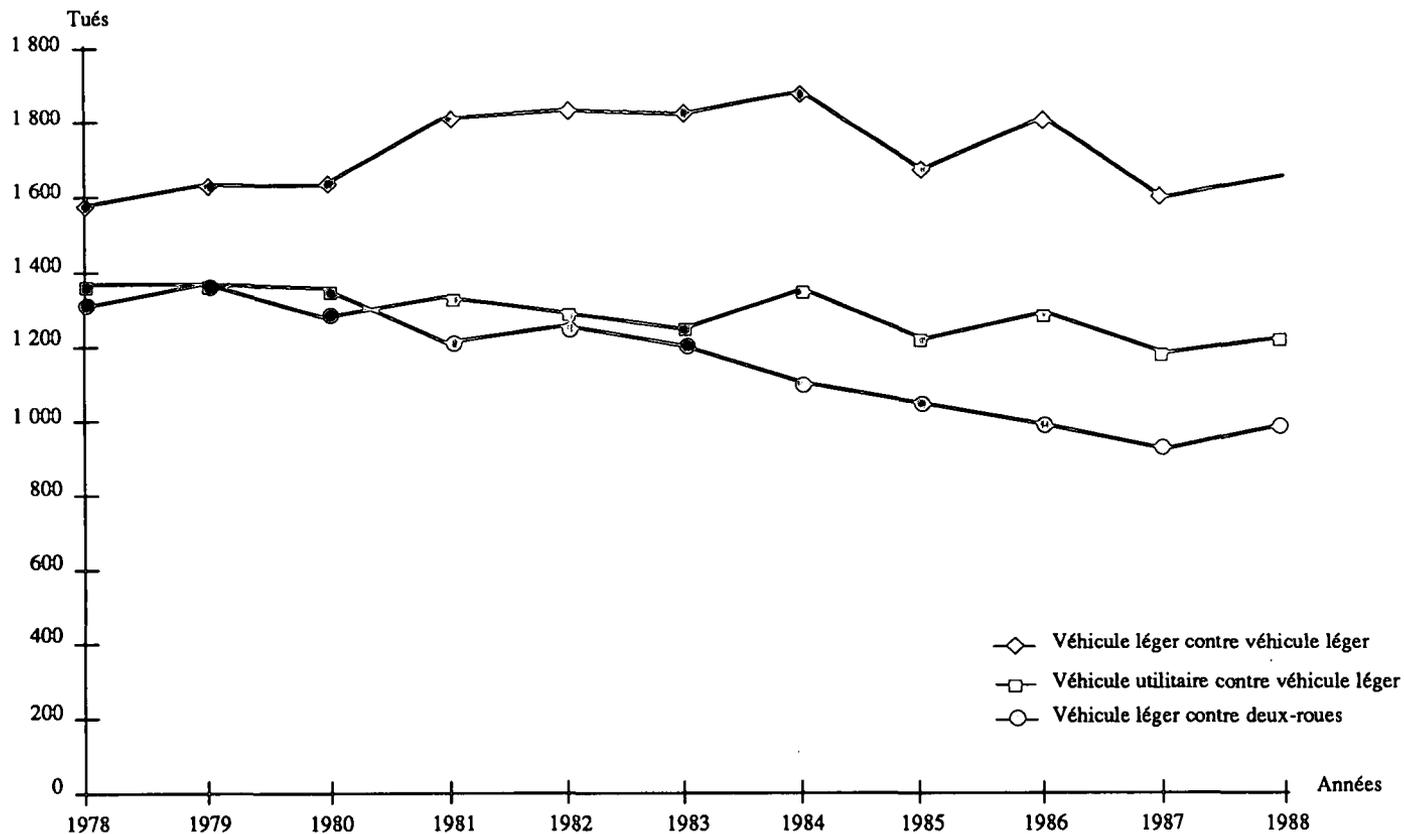
(Source : police et gendarmerie)

Graphique 9 — Accidents mortels : cumul 1978-1988  
 Accidents avec au moins un :



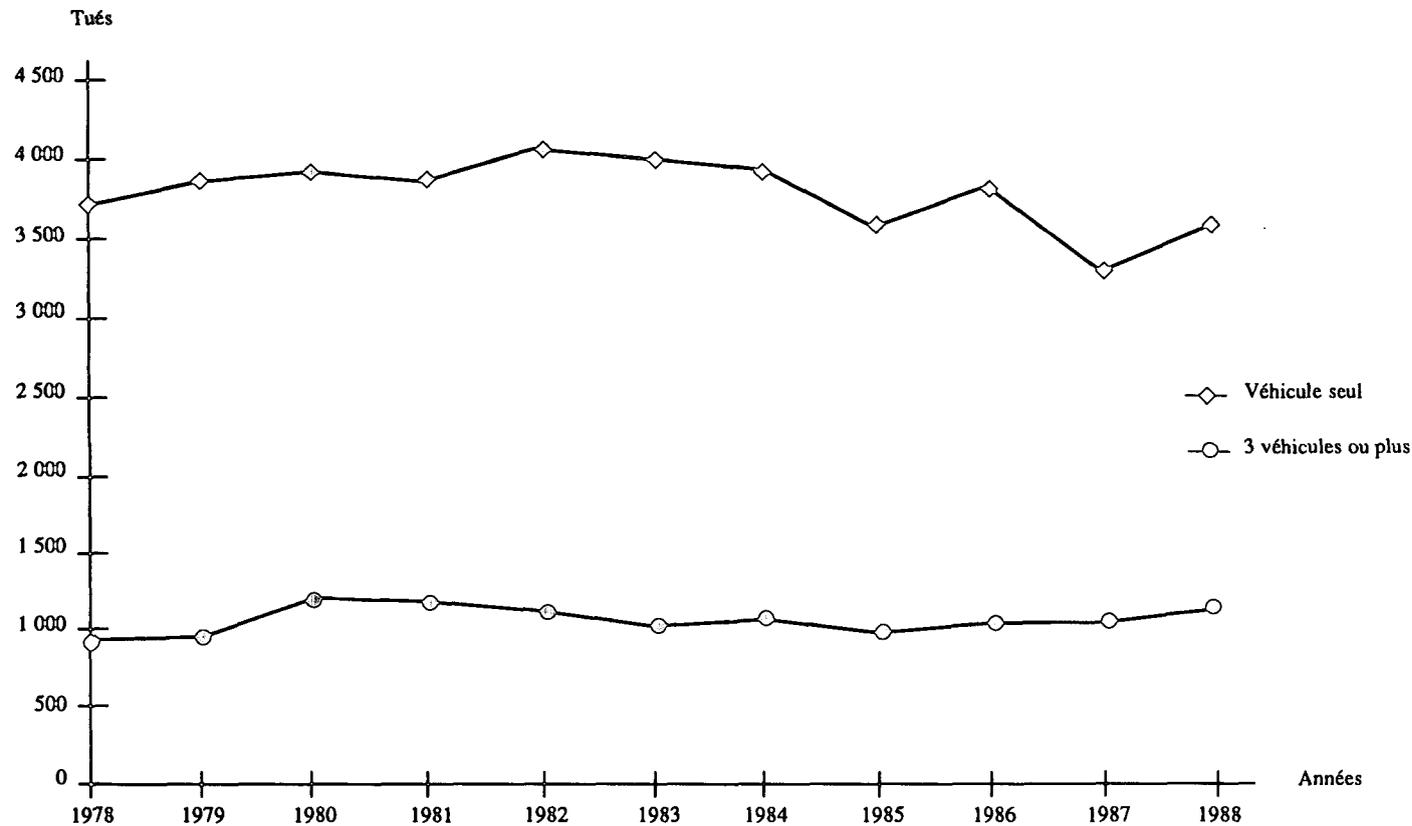
(Source : SETRA)

Graphique 10 — Configurations des accidents de véhicules légers



(Source : police et gendarmerie)

Graphique 11 — Configurations des accidents impliquant 1 ou plus de 2 véhicules



(Source : police et gendarmerie)

## Chapitre 2

# L'analyse des principaux facteurs de risque

### La vitesse

Une vitesse excessive ou inappropriée aux circonstances est un des facteurs majeurs de l'insécurité routière. Des faits et des constatations en apportent la preuve. Les objections souvent entendues viennent soit d'une méconnaissance des données disponibles, soit de l'utilisation d'argumentations subjectives tenant aux convictions des personnes qui les formulent, issues le plus souvent de leur seule expérience personnelle et ne prenant pas en compte les impératifs de l'utilisation collective de la route.

Toutes les expériences montrent que les limitations de vitesse améliorent la sécurité routière

En effet, chaque fois que des limitations de vitesse ont été instaurées, elles ont toujours considérablement amélioré la sécurité routière (fréquence *et* gravité des accidents corporels), dans la mesure où elles ont été fixées à un niveau raisonnable et assorties de contrôles appropriés.

Chaque fois que des limitations des vitesses précédemment fixées ont été relevées, on a constaté une aggravation de l'insécurité routière.

A contrario, chaque fois que, partant de limitations de vitesse préalablement fixées, on a diminué leur seuil, la sécurité routière s'est trouvée améliorée.

#### Les expériences anciennes

Le *Cahier d'étude* n° 42 de l'ONSER <sup>1</sup> (devenu depuis l'INRETS <sup>2</sup>) a fait la synthèse des expériences de limitation de vitesse jusqu'à cette date.

*En Allemagne*, (rapport du BAST <sup>3</sup>, Cologne, août 1975), les effets de la limitation de vitesse à 100 km/h sur route (pas de limitation préalable), ont conduit à une diminution des vitesses moyennes pratiquées et surtout à une réduction de l'écart des vitesses entre les différents véhicules. On a relevé des diminutions du nombre et de la gravité des accidents sur les routes hors agglomération (seules concernées) comprises entre — 8 % et — 20 %.

*Aux États-Unis*, (AASHTO <sup>4</sup>, novembre 1974), la diminution des vitesses sur autoroutes à 55 miles par heure (88 km/h), a conduit à une baisse des vitesses moyennes de 10 miles par heure (16 km/h) et à un regroupement des vitesses autour de cette valeur. On a constaté une diminution du nombre de tués de 11 % (soit un gain de plus de 6 000 tués annuels). Le taux de tués pour 100 millions de véhicules par kilomètre est passé de 2,7 à 2,1.

1. ONSER : Organisme national de sécurité routière (France).

2. INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (France).

3. BAST : Institut fédéral de recherche routière (RFA).

4. AASHTO : American Association of State Highway and Transportation Officials (États-Unis).

*En France*, plusieurs expériences ont été conduites en 1969 et 1970 sur 1 600 km de routes nationales limitées autour de 100 km/h, puis sur 13 500 km à 110 km/h. Les mêmes constatations ont été faites : réduction des vitesses moyennes de l'ordre de 10 km/h, resserrement des vitesses pratiquées, gain de sécurité (diminution de 19 % des accidents corporels sur les 1 600 km et de 17 % sur les 13 500 km). Le nombre de tués a diminué de 31 % sur les 1 600 km et de 22 % sur le réseau de 13 500 km.

La généralisation de la limitation de vitesse à 100 km/h de juillet à novembre 1973, puis à 90 km/h sur les routes à partir de décembre 1973, a conduit à une diminution supplémentaire de 15 à 18 % du nombre des tués (graphique 12). L'inversion de tendance observée dès le mois de juin 1972 (soit un an avant les grandes mesures de 1973), d'ampleur très limitée (— 3 %), a résulté de l'effet sur l'opinion du grand débat sur la sécurité routière qui a conduit à la création de la Délégation à la sécurité routière et à l'annonce de mesures rigoureuses pour limiter l'insécurité sur les routes.

*Toujours en France*, sur les autoroutes de liaison, on est passé d'une situation de vitesse non limitée à une limitation de 120 km/h de fin 1973 à début 1974, puis à 140 km/h de mars à octobre 1974, enfin à la limitation actuelle de 130 km/h. Les taux de tués constatés au cours de ces périodes se sont élevés à :

- 3,6 pour 100 millions de véhicules par kilomètre en l'absence de limitation ;
- 2,1 pour 100 millions de véhicules par kilomètre pour la limitation à 140 km/h ;
- 1,5 pour 100 millions de véhicules par kilomètre pour la limitation à 130 km/h.

La courbe du graphique 13 montre clairement l'effet des vitesses limitées.

On ne peut objecter l'ancienneté de ces études et les changements survenus depuis quinze à vingt ans (amélioration du réseau et des véhicules,...), dans la mesure où l'on dispose d'expériences récentes et de leurs rapports officiels, qui conduisent aux mêmes conclusions.

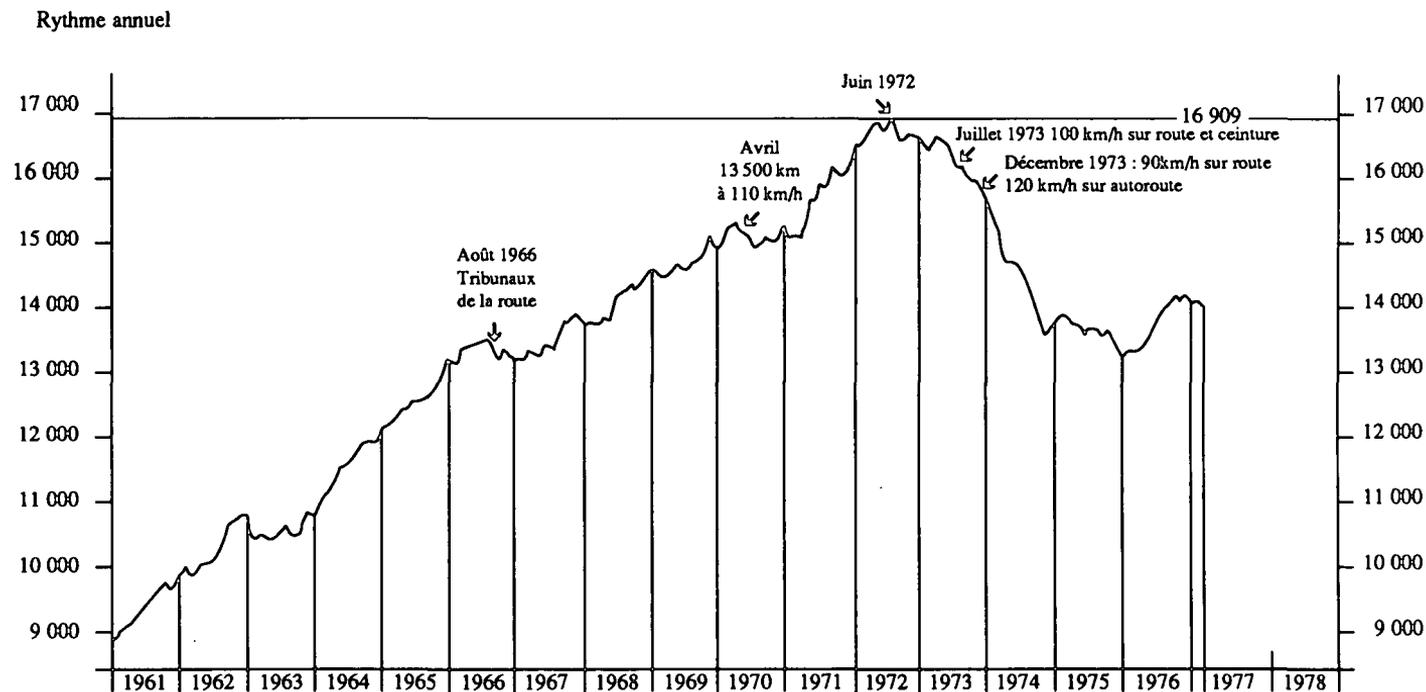
#### Les expériences récentes

*En Suisse*, une expérimentation de réduction des vitesses limitées en ville de 60 à 50 km/h, en 1982, a conduit à une diminution des vitesses moyennes de 2 à 4 km/h. Les accidents constatés ont diminué de 9,3 %.

*Au Danemark*, la réduction de 60 à 50 km/h de la vitesse en ville, au 1<sup>er</sup> octobre 1985, a permis de constater une diminution de 8,7 % des accidents corporels, de 24 % des tués et de 7 % des blessés graves.

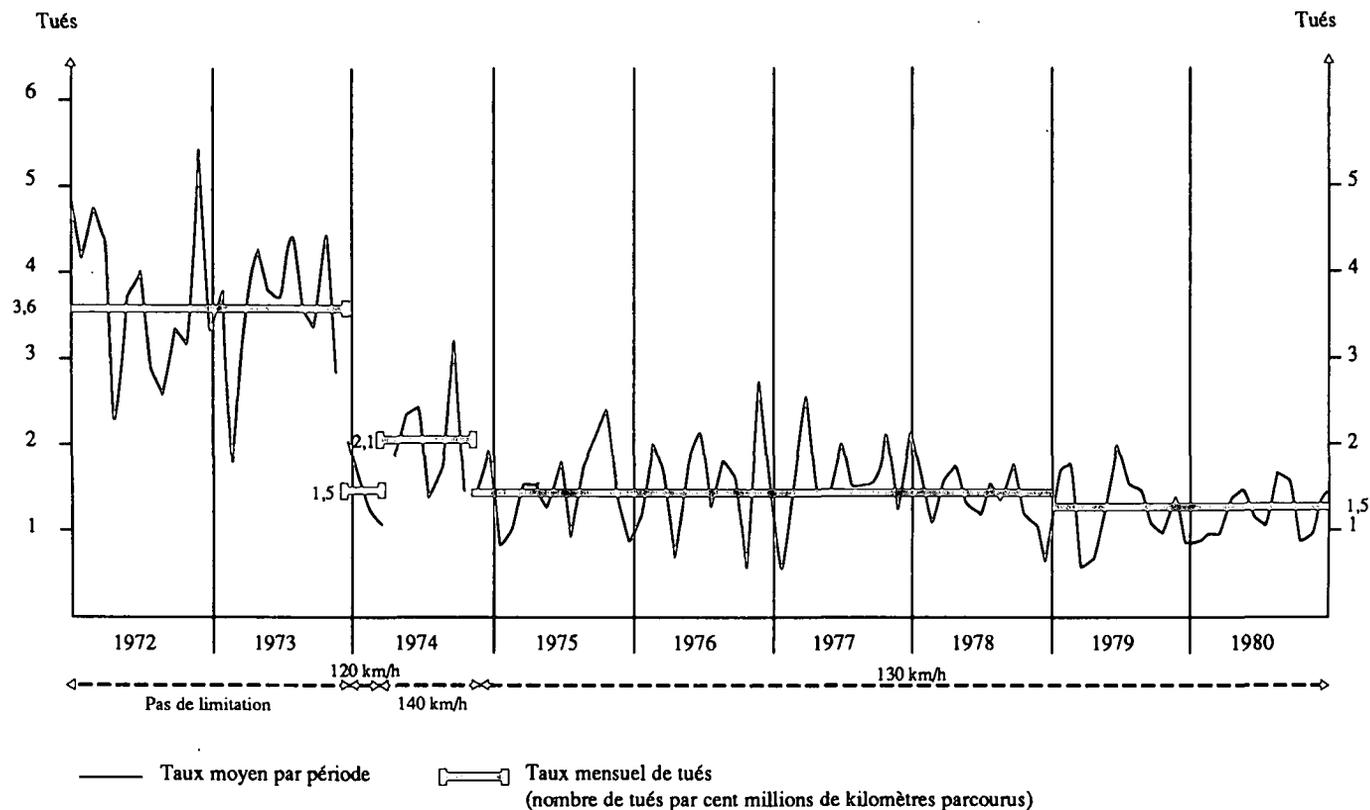
*Aux États-Unis*, le 2 avril 1987, le Congrès a autorisé les États à augmenter les limites de vitesses sur le réseau autoroutier inter-États de 55 à 65 miles par heure, (soit de 88 à 105 km/h). 38 États ont appliqué cette mesure en 1987, 2 en 1988 et 10 n'ont pas modifié leur vitesse plafond. Ce relèvement des vitesses a donc porté sur 89 % du réseau autoroutier interurbain des États-Unis (51 500 km). Les vitesses moyennes ont augmenté de 3 km/h ; le nombre de dépassements de vitesses importants (plus de 70 miles par heure, soit 112 km/h) est passé de 4,6 à 6,6 %. Par rapport au réseau qui a conservé les vitesses antérieures (55 miles par heure), on a noté un accroissement de 18 % du nombre des tués. Cela a confirmé les évaluations effectuées avant la décision du Congrès, qui prévoyait un accroissement de 20 % des tués.

Graphique 12 — Moyenne mobile mensuelle des tués



(Source : DSCR)

Graphique 13 — Autoroutes de liaison françaises  
(Évolution du risque en fonction de la réglementation de la vitesse)



(Source : DRCR, La lettre de la sécurité routière)

Le cas de l'Allemagne fédérale n'est pas probant

*On affirme parfois que les résultats de sécurité routière en Allemagne, où il n'y a pas de limitation de vitesse, sont meilleurs qu'en France, où elle est limitée.*

C'est faux, car les vitesses sont limitées en Allemagne sur tous les réseaux (tableau 1) : 50 km/h en agglomération, 100 km/h sur routes et 100 ou 110 km/h sur les autoroutes urbaines ou proches des villes. Ces vitesses sont étroitement contrôlées par les forces de police et généralement bien respectées.

Tableau 1 — Limitations de vitesse des voitures particulières à l'étranger

Pays	En agglomération	Sur route	Sur autoroute
CEE			
RFA	50	100	Rase campagne : néant (1) Proche des villes : 100 ou 110
Belgique	60	90	120
Danemark	50	80	100
Espagne	60	90	120
France	60	90 (2)	130 (2)
Grèce	50	80	80 (3)
Irlande	48 (4)	97 (5)	97 (3) (5)
Italie	50	90 (6) 110 (7)	110 (6) 140 (7)
Luxembourg	60	90	120
Pays-Bas	50	80	120
Portugal	60	90	120
Royaume-Uni	48 (4)	97 (5)	112 (8)
<b>Autres pays d'Europe occidentale</b>			
Autriche	50	100	130
Finlande	50	80	120
Norvège	50	80	90
Suède	50	70	110
Suisse	50	80	120

(1) Vitesse conseillée 130 km/h.

(2) Respectivement 80 et 110 km/h par temps de pluie.

(3) Pays pratiquement dépourvu d'autoroutes.

(4) 30 miles par heure.

(5) 60 miles par heure.

(6) Limitations valables entre le 24 juillet 1988 et le 11 septembre 1988.

(7) En fonction des cyclindrées.

(8) 70 miles par heure.

(Source : DSCR).

Seule exception, la vitesse n'est pas réglementée sur les autoroutes de liaison (où il existe seulement une vitesse conseillée de 130 km/h). Ce réseau ne supporte guère plus de 12 à 15 % de la circulation totale du pays.

Les résultats plus satisfaisants de l'Allemagne sur l'ensemble de son réseau, pour le nombre de tués, viennent :

- de ses limitations de vitesse nettement mieux contrôlées et respectées qu'en France partout où elles existent ;
- d'un taux de port de la ceinture de sécurité de 90 à 95 % sur tous les réseaux ;
- d'un pourcentage beaucoup plus important de circulation urbaine liée à la densité de population et d'urbanisation du pays (246 habitants par km<sup>2</sup> contre 102 pour la France).

*On affirme également que, sur le réseau autoroutier allemand, sans limitation de vitesse, la sécurité est meilleure que sur le réseau autoroutier français.*

Cette affirmation est globalement fautive, les taux de tués étant du même ordre sur les autoroutes allemandes et françaises ; mais, surtout, elle ne tient pas compte du fait qu'il existe en Allemagne comme en France *non pas un, mais deux réseaux autoroutiers* aux résultats de sécurité différents.

En France il est facile de les séparer : sur les 5 300 km d'autoroutes de liaison limitées à 130 km/h (95 % à péage), sont parcourus 60 % des kilomètres autoroutiers ; le taux de tués pour 100 millions de véhicules par kilomètre est de 1,0. Sur les autoroutes de dégagement limitées à 110 km/h (environ 1 400 km), sont parcourus 40 % des kilomètres autoroutiers avec un taux de tués de 0,7. Comme on le constate, le taux de tués est nettement plus élevé sur le réseau à 130 km/h.

En Allemagne, une part importante du réseau autoroutier, proche des villes, est également limitée à 100 ou 110 km/h. La RFA ayant une densité de population, une urbanisation et une circulation bien plus importantes que la France, le pourcentage de kilomètres parcourus par les Allemands sur ces autoroutes à vitesses limitées doit être supérieur à celui qui est constaté sur les autoroutes de dégagement françaises... Malheureusement, les autorités allemandes se refusent à communiquer la répartition de la circulation et des accidents (blessés et tués) entre les autoroutes à vitesse limitée et les autoroutes de liaison sans limitation. Ainsi, est-il impossible de connaître le niveau d'insécurité qu'entraîne l'absence de limitation de vitesse. Cette volonté délibérée d'empêcher toute comparaison sérieuse ne peut que laisser penser que la connaissance des taux d'accident réels sur le réseau non limité ferait apparaître le caractère infondé et dangereux du refus de la RFA de limiter la vitesse sur son réseau d'autoroutes de rase campagne.

### La vitesse constitue une des causes majeures d'accident

Le débat sur la vitesse est souvent faussé par la diffusion de pourcentages apparemment divergents concernant les causes ou facteurs d'accidents.

Quelques précisions sont nécessaires.

o Pour la gendarmerie nationale, chaque accident corporel a sa cause présumée et celle-ci est unique. Sur les 7 789 tués constatés sur le réseau gendarmerie en 1988, 2 466 sont attribués à la cause « vitesse » (31,7 %). Sur autoroutes de liaison, cette cause se voit attribuer 28,5 % des tués.

o Pour les autoroutes concédées, l'ASSECAR<sup>5</sup> a établi quelques statistiques complémentaires et la vitesse se voit attribuer 7 % des causes (elles aussi uniques). Mais l'ASSECAR note toutefois que la vitesse excessive intervient dans d'autres facteurs d'accidents, comme la mauvaise prise en compte des conditions météorologiques

5. ASSECAR : Association pour la sécurité des autoroutes.

(12 %), le non-respect de la distance de sécurité (9 %), les changements de file dangereux (12 %),... On peut y ajouter les éclatements de pneumatiques (8 %), dont les conséquences sont, bien sûr, d'autant plus graves que les vitesses sont élevées.

La vitesse excessive ou inadaptée est donc impliquée dans tous ces facteurs, qui représentent 48 % des tués. On voit qu'il ne faut pas se limiter à la seule « cause » reconnue comme principale.

o Dans les 15 000 enquêtes « Réagir »<sup>6</sup> réalisées par des commissions d'enquête pluridisciplinaires à la suite d'accidents généralement mortels, le facteur « vitesse » apparaît dans 48 % des accidents mortels. Il est indispensable de rappeler que ces enquêtes mettent en lumière l'ensemble des facteurs apparaissant dans les accidents (généralement trois ou quatre). Les enquêtes « Réagir » permettent également de constater que, dans la moitié des cas, le facteur « vitesse » correspond à une vitesse inadaptée en fonction des circonstances et, pour l'autre moitié, à un dépassement des vitesses limites autorisées.

Une conclusion objective s'impose donc : c'est que, quelle que soit l'origine des constats, la vitesse apparaît comme l'une des causes principales d'accident et qu'il est aussi important d'adapter sa vitesse aux circonstances que de respecter les vitesses limites.

Le respect des limitations de vitesse permet, en cas de choc, de sauver 85 % des occupants ceinturés

*On entend dire, pour dévaluer l'importance des limitations de vitesse sur autoroutes que, de toute façon, au-delà de 60 à 70 km/h les chocs sont mortels et que circuler à 130 ou 180 km/h ne change donc rien.*

Une telle appréciation dénote une grave méconnaissance des accidents.

Les voitures particulières subissent, pour pouvoir être homologuées, un test de collision à 50 km/h contre un obstacle indéformable fixe, de face. Dans ces conditions, les usagers ceinturés doivent être saufs. Les recherches des constructeurs français et étrangers montrent que dans 85 % des accidents de véhicules légers survenant sur les différents réseaux avec les limitations de vitesse actuelles, les efforts supportés sont égaux ou inférieurs à ceux que provoque le test type. Cela revient à dire que seuls 15 % des accidents réels constatés ont comporté des chocs plus violents avec des conséquences particulièrement néfastes pour les occupants.

Pour comprendre cette situation, il faut garder à l'esprit, que sauf dans un très faible pourcentage des cas :

- les chocs ne se produisent pas contre un obstacle indéformable, fixe, de face ;
- un freinage a déjà notablement réduit la vitesse ;
- le véhicule conserve souvent une « erre » qui limite encore les effets du choc, puisque ces effets ne résultent que de la différence entre la vitesse d'impact et la vitesse résiduelle.

Il est, dans ces conditions, évident que toute élévation des vitesses de circulation augmente « la différence de vitesse » et donc la proportion d'usagers qui ne sont plus protégés par les normes de construction des véhicules.

---

6. « Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier », programme décidé et mis en œuvre par le Comité interministériel de la sécurité routière de 1983 et portant sur des enquêtes techniques, di0347stinctes de l'obligation judiciaire, sur tout accident mortel.

On comprend alors :

- que le choc à 50 km/h des essais des constructeurs constitue donc un test très sévère qui procure une protection généralement efficace ;
- que les vitesses limites réglementaires procurent, le plus souvent, une bonne sécurité.

### Les limitations de vitesse permettent une meilleure homogénéisation du trafic, facteur de sécurité

Toutes les expériences de limitation de vitesse conduites dans les années 1970-1975 comme celles d'élévation de vitesse aux États-Unis en 1987, montrent bien que la réduction des accidents constatée quand les vitesses limites sont instaurées ou sont plus basses, vient d'une diminution des vitesses moyennes, mais également d'une moindre dispersion des vitesses, c'est-à-dire d'une meilleure homogénéisation du trafic.

En France, sur le réseau hors agglomération, 33 % des tués le sont dans des accidents à un seul véhicule (dont une grande partie imputable à une vitesse excessive).

Dans les accidents à plusieurs véhicules, les collisions frontales représentent 34,5 % ; les collisions lors des dépassements et croisements, 31,8 % : l'une des manœuvres dont les conséquences peuvent être les plus dangereuses sur les routes à double sens est donc le dépassement. Il peut être dangereux en lui-même ou occasionner une collision frontale. Plus les vitesses sont homogènes, plus le nombre de dépassements est réduit et donc meilleure est la sécurité. L'une des justifications des limitations de vitesse est d'homogénéiser les vitesses.

S'il est sûr que les vitesses trop basses peuvent représenter une gêne (souvent considérée par les usagers comme un danger), le fait même que ces vitesses soient basses limite la gravité des accidents éventuels.

Sur autoroutes, où les sens de circulation sont séparés, la manœuvre de dépassement reste néanmoins dangereuse : les véhicules circulant dans le même sens passent l'un près de l'autre à quelques dizaines de centimètres. Le moindre inattention, le moindre oubli de clignotant, le déboîtement intempestif peuvent provoquer un accident. Limiter le nombre de dépassements est favorable à la sécurité : limiter les écarts de vitesse entre véhicules constitue donc un objectif essentiel.

### Les limitations de vitesse doivent aussi s'appliquer aux autoroutes, même si ces voies sont plus sûres

Les autoroutes de liaison sont 4 fois plus sûres que les routes nationales. Certains en concluent qu'il n'y a donc plus de raison d'y limiter les vitesses.

Rappelons tout d'abord que la vitesse limite de 130 km/h sur autoroute est la plus élevée d'Europe depuis les diminutions imposées en Italie et que, dans le cas d'une réglementation européenne, la quasi-totalité de nos partenaires demanderait une vitesse plus basse.

Pour le réseau autoroutier, il faut rester cohérent : les autoroutes sont dessinées, tracées et construites pour une vitesse de 140 km/h et il paraît logique de limiter la vitesse des véhicules circulant sur ce réseau à une vitesse quelque peu inférieure.

Cette vitesse de référence pour la construction des autoroutes est un compromis : admettre une vitesse plus élevée aurait conduit à réaliser des courbes de plus grand

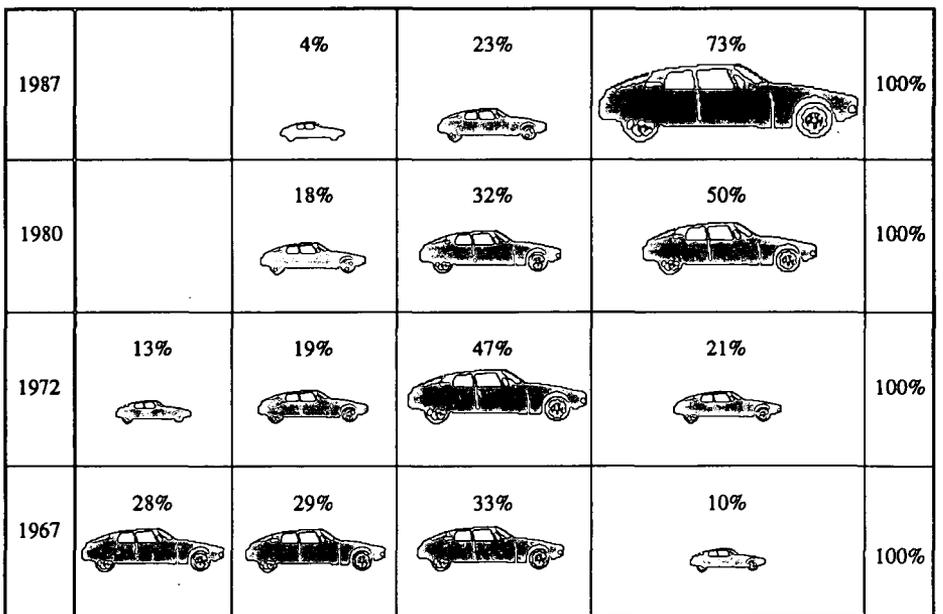
rayon, à accepter des pentes plus faibles..., ce qui augmente rapidement le coût d'investissement, en particulier pour les terrassements et les ouvrages d'art. Le réseau autoroutier est donc sûr pour les vitesses pour lesquelles il a été conçu. De la même façon, ses équipements de sécurité (glissières en particulier) et sa signalisation sont prévus pour une vitesse de 140 km/h.

On constate, depuis quelques années, une augmentation régulière des vitesses pratiquées

Le débat sur la vitesse est souvent biaisé par une grande méconnaissance et généralement une surestimation des vitesses et des dépassements de limites réellement pratiqués par les usagers sur les différents réseaux. Les usagers qui dépassent systématiquement les limites autorisées ont souvent tendance à affirmer « je fais comme tout le monde ».

De nombreuses stations de mesure automatiques existent, sur les autoroutes et les principales routes nationales. Un sondage représentatif national fournit des données tous les deux mois pour la circulation de jour et tous les quatre mois pour la circulation de nuit. Il permet de suivre, pour les principaux réseaux et par type de véhicules, les vitesses moyennes, les dépassements de vitesse limite.... *L'examen des résultats montre, depuis quelques années, une progression lente mais régulière des vitesses pratiquées*, qu'il est tentant de mettre en regard de l'augmentation, elle aussi régulière, de la gravité des accidents. (graphique 14 et tableau 2).

Graphique 14 — Vitesse de pointe des voitures françaises par année de première immatriculation



0 90 110 130 150 km/h Vitesse de pointe

(Source : LPB 1988, Renault)

Tableau 2 — Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

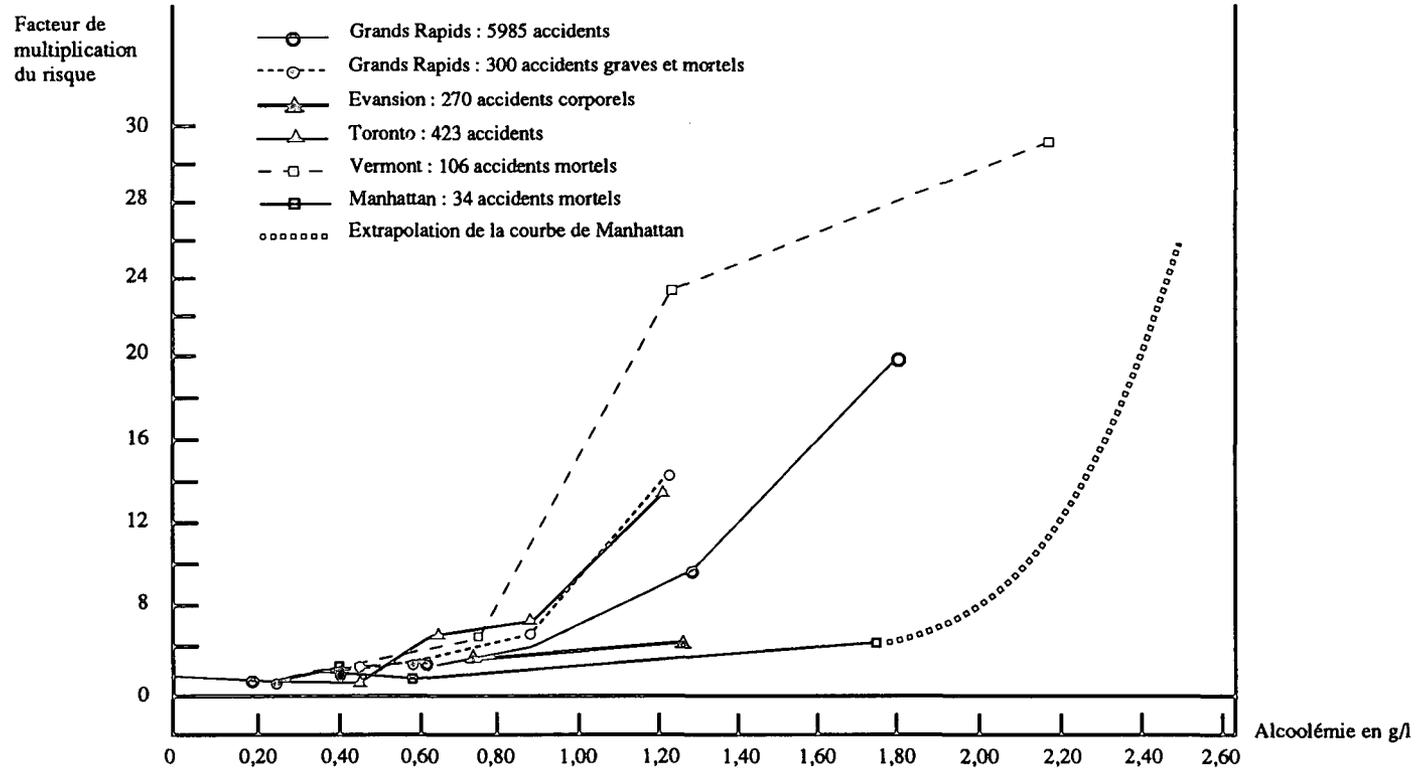
	1983	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Autoroute de liaison (130 km/h)</b>						
— vitesse moyenne	108	108	109	110	111	112
— dépassement de vitesse limite	11 %	16 %	12 %	14 %	18 %	16 %
— dépassement de vitesse limite + 10	4 %	7 %	5 %	6 %	9 %	7 %
<b>Autoroute de dégagement (110 km/h)</b>						
— vitesse moyenne	98	99	100	100	100	101
— dépassement de vitesse limite	27 %	33 %	27 %	30 %	30 %	31 %
— dépassement de vitesse limite + 10	12 %	16 %	15 %	12 %	13 %	14 %
<b>Routes nationales (90 km/h)</b>						
— vitesse moyenne	87	89	89	91	90	90
— dépassement de vitesse limite	ND	ND	45 %	50 %	52 %	49 %
— dépassement de vitesse limite + 10	ND	ND	23 %	26 %	30 %	27 %
<b>Routes départementales à grande circulation (90 km/h)</b>						
— vitesse moyenne	87	89	88	92	92	91
— dépassement de vitesse limite	42 %	43 %	45 %	53 %	55 %	52 %
— dépassement de vitesse limite + 10	22 %	22 %	24 %	31 %	33 %	30 %
<b>Traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par une route nationale (60 km/h)</b>						
— vitesse moyenne	66	66	66	66	67	65
— dépassement de vitesse limite	65 %	66 %	66 %	67 %	69 %	64 %
— dépassement de vitesse limite + 10	35 %	35 %	35 %	37 %	42 %	36 %

(Source : Sondage DSCR)

*De jour, en 1988, un usager sur six dépasse les vitesses limites sur autoroutes de liaison, un sur trois sur autoroutes de dégagement, plus d'un sur deux sur routes nationales et près de deux sur trois sur les routes départementales et dans les traversées d'agglomération par les routes nationales.*

C'est considérable, mais la situation mérite d'être examinée avec plus d'attention car les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite sont déjà moins fréquents : un usager sur quatorze sur autoroutes de liaison, un sur sept sur autoroutes de dégagement, environ un sur trois sur routes et en traversée d'agglomération. Les dépassements les plus importants (+ 20 km/h, + 30 km/h,...) et les plus spectaculaires, sont le fait d'une petite minorité qui perturbe ainsi par individualisme la circulation de la grande majorité des conducteurs raisonnables.

Graphique 15 — Risque relatif d'accident en fonction de l'alcoolémie



Nota : 0 = risque relatif pour l'alcoolémie 0,00 g/l

(Source : INRETS, d'après Hust 1973)

# L'alcool

## L'alcool et la conduite sont incompatibles

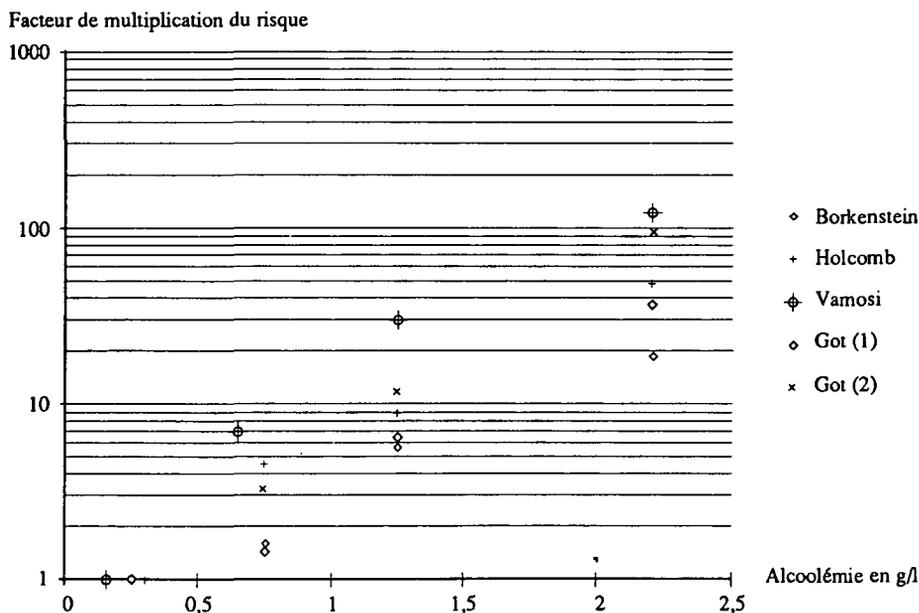
Cette incompatibilité est maintenant bien comprise par les citoyens et toutes les études sérieuses menées en France comme à l'étranger depuis plus de 30 ans ont abouti à des conclusions convergentes sur ce point. On note toutefois quelques incohérences qui peuvent brouiller parfois la compréhension de l'ensemble.

### Un taux d'alcoolémie élevé accroît considérablement le risque d'accident

L'INRETS (*Recherche, transport, sécurité*, n° 5) relève que dans six études américaines, « toutes les courbes d'alcoolémie montrent clairement l'existence d'un point d'inflexion au-delà duquel le risque croît très rapidement... » (graphique 15).

Des résultats semblables ont été présentés au séminaire de Hambourg en 1988 dans le cadre de la CEMT<sup>7</sup> (graphique 16).

Graphique 16 — Risque en fonction de l'alcoolémie



Nota : échelle semi-logarithmique

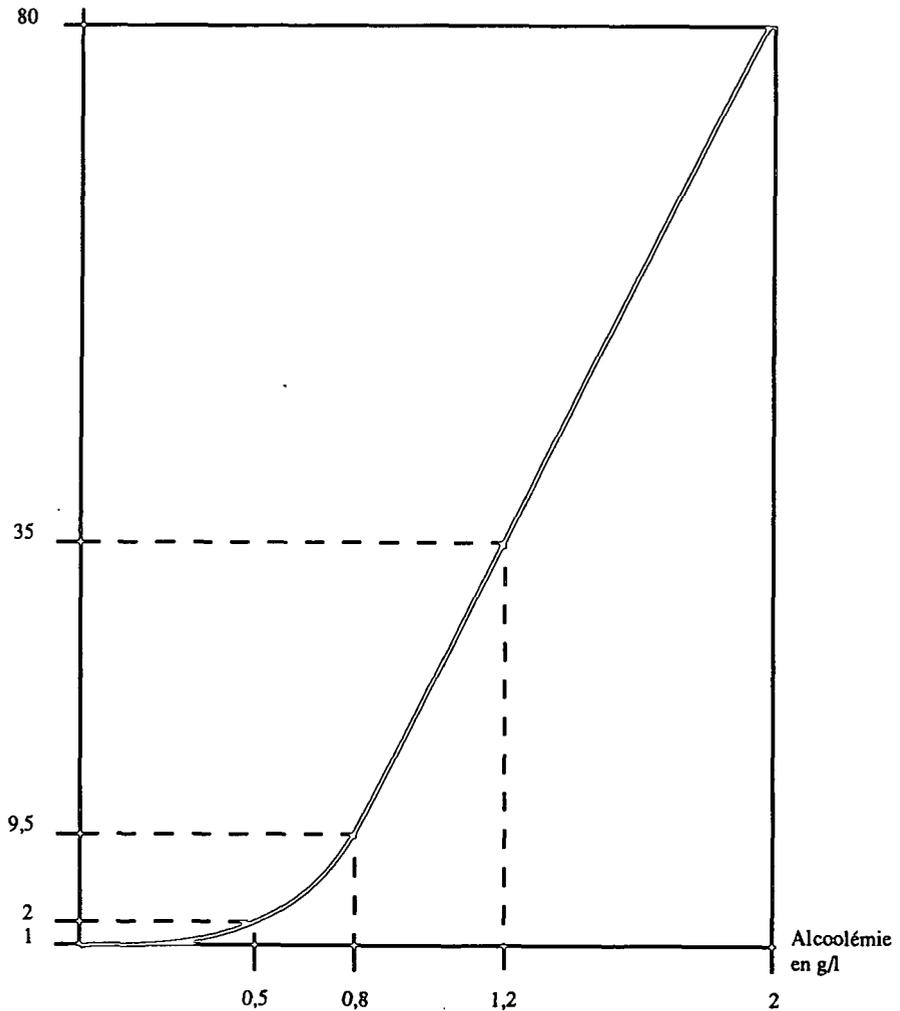
(Source : CEMT, séminaire d'Hambourg 1988)

7. CEMT : Conférence européenne des ministres des Transports.

La courbe réalisée à la suite d'études françaises, est comparable à celles qui ont été établies à l'étranger (graphique 17). Elle permet de conclure que, par rapport à un conducteur à jeun, le risque de provoquer un accident est multiplié par 10 lorsque l'on passe au taux maximal légal de 0,80 g/litre, par 35 à 1,2 g/litre et par 80 à 2 g/litre.

Graphique 17 — Alcool et risque d'accident

Facteur de multiplication  
du risque



(Source : DSCR)

## L'alcool constitue un des principaux facteurs d'accident

Comme pour la vitesse excessive ou inappropriée, il faut rappeler que la plupart des accidents ont des causes multiples, et que leur hiérarchie est difficile à établir.

Les études de l'INRETS en France et de nombreux instituts étrangers ont démontré ce que le sens commun laissait supposer : le conducteur sous l'emprise de l'alcool a un comportement dégradé par rapport au conducteur sobre, ce qui se traduit par une prise de risque plus importante : vitesse excessive, agressivité, pas de port de ceinture de sécurité ou de casque, des réflexes diminués... On voit à quel point les facteurs peuvent ainsi être multiples et liés.

Citons toutefois, car elles sont parfois utilisées à tort, les statistiques tirées des *Bilans d'activité annuels* de la gendarmerie nationale : la cause « principale » alcool apparaît dans 10,8 % des accidents corporels et dans 8,6 % des accidents mortels... à la suite des seuls dépistages par « ballons ». Ces deux pourcentages n'ont ainsi aucune valeur scientifique et la gendarmerie nationale le reconnaît elle-même, quand elle écrit comme commentaire à ses tableaux chiffrés de causes d'accidents : « L'influence de l'alcool est déterminée essentiellement à partir du résultat positif du dépistage effectué à l'aide des éthylotests de catégories A et B. Ce phénomène est sous-évalué puisque les dépistages ne peuvent être effectués sur les personnes tuées ou grièvement blessées ».

L'alcool apparaît, bien sûr, comme l'un des facteurs les plus fréquemment relevés dans les enquêtes « Réagir » puisqu'on le constate dans 2 936 accidents mortels sur 10 000. Ce taux de 30 % est un minimum, l'alcoolémie n'étant pas connue pour un certain nombre d'accidents mortels (prise de sang impossible ou non effectuée).

En conclusion, l'alcoolisme en circulation apparaît, quelles que soient les sources de données, comme un fléau de grande ampleur et cela n'est plus guère contesté. La population cite pratiquement toujours ce facteur en priorité quand on l'interroge sur les causes de l'insécurité routière.

Plus les infractions et les accidents sont graves,  
plus on constate un nombre élevé de conducteurs  
en état d'alcoolémie

La série de données la plus connue provient des résultats des contrôles  
de la gendarmerie nationale et de la police nationale

En 1988 ont été effectués :

— 1 673 381 *contrôles en circulation*, de façon préventive, sans infraction ou accident à l'initiative des procureurs de la République : 1,1 % des conducteurs sont au delà de 0,80 g/l. Notons que, sur la base des sondages représentatifs limités à deux départements (Ille-et-Vilaine et Haute-Garonne) effectués par l'INRETS, le pourcentage atteint 3 à 4 % ;

— 1 160 040 *contrôles après contravention routière* : 3,3 % des conducteurs sont au-delà de 0,80 g/l. Par rapport aux conducteurs en circulation, ceux qui sont en contravention sont déjà trois fois plus représentés ;

— 269 538 *contrôles après accidents corporels* : 7,7 % des conducteurs sont au-delà de 0,80 g/l. Les conducteurs dépassant le seuil légal sont maintenant sept fois plus représentés.

Ces trois pourcentages obtenus en circulation, après infraction constatée ou après accident corporel, l'ont été par les mêmes services, dans les mêmes conditions, avec les mêmes appareils. Ils sont très stables depuis de nombreuses années et montrent bien le sur-risque important des conducteurs alcoolisés.

Ces données représentent toutefois un « plancher » car elles sous-estiment la réalité de l'alcoolémie pour plusieurs raisons simples

Elles sont encore souvent (pour les services de police nationale) le résultat d'un dépistage par le classique « ballon » dont on connaît l'imprécision, celle-ci allant le plus souvent dans le sens d'une sous-estimation de l'alcoolémie.

Elles ne concernent, lors d'accidents corporels, que les usagers suffisamment valides pour souffler. Ceci laisse « hors statistiques police ou gendarmerie » l'ensemble des blessés graves ou décédés, alors que l'on sait que, plus l'accident est grave, plus le pourcentage d'usagers alcoolisés est important.

Elles excluent la plupart du temps les contrôles de nuit, difficiles à mettre en place, alors que l'on sait que l'alcoolisme est, de loin, plus fort à ce moment.

Pour connaître le niveau réel d'alcoolémie des usagers dans les accidents de la route, il faut donc utiliser les résultats d'autres études

Dans les accidents corporels, des études réalisées par l'INRETS à partir d'un échantillon représentatif de procès-verbaux d'accidents, montrent que l'alcool intervient dans 15 à 20 % des cas, pourcentage qui n'a pas varié depuis plus de 15 ans.

Dans les accidents mortels, des études réalisées par le professeur Got montrent que l'alcool intervient dans presque 40 % des cas, pourcentage stable constaté au cours des années 1977-1978, 1981 et 1984.

Il faut souligner que ce pourcentage de 40 % est obtenu par utilisation des résultats des prises de sang effectuées sur les présumés responsables d'accidents mortels, ce qui oblige à un « redressement », la prise de sang n'étant pas réalisée pour des motifs médicaux ou considérée impossible dans 40 % des cas. Le professeur Got considère que les résultats non disponibles seraient au même niveau que ceux qu'il a pu obtenir, ce qui paraît raisonnable : il n'y a aucune raison objective de penser que les usagers « sans prise de sang » sont moins alcoolisés que les autres.

En conclusion, malgré des divergences d'appréciation apparentes, lorsqu'il s'agit de préciser le pourcentage de conducteurs dépassant le taux légal d'alcoolémie, il existe une convergence d'ensemble sur les résultats suivants : plus les infractions et accidents sont graves, plus l'on constate un nombre important de conducteurs ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie.

**Les alcooliques chroniques ne constituent pas la majorité des conducteurs dépassant les limites d'alcoolémie**

Il est alors très tentant de dire « ces 3 à 4 % de conducteurs qui roulent en ayant bu au-delà des limites, ces alcooliques que l'on retrouve ensuite dans 15 à 20 % des accidents corporels et 40 % des accidents mortels, interdisons-leur la conduite, sanctionnons-les lourdement,... ». Ce n'est malheureusement pas si simple car ces contrevenants ne constituent pas un groupe homogène.

En effet, les analyses de sang faites sur les usagers dépassant le taux légal et impliqués dans un accident corporel montrent que « les alcooliques chroniques » ne sont pas majoritaires, loin de là : ils représentent de l'ordre de 15 à 20 %, les autres étant un peu « monsieur ou madame tout le monde », buveur occasionnel.

*Le problème de l'alcool et de la conduite ne peut donc se restreindre à celui des alcooliques chroniques, il est bien celui d'une part notable de la société française.*

On peut à cet égard faire une typologie des conducteurs en état d'alcoolémie et ayant provoqué un accident. Les études de l'INRETS et du professeur Got montrent ainsi que :

- les piétons, cyclomotoristes et conducteurs de voitures particulières sont plus souvent responsables d'accidents mortels sous l'emprise de l'alcool que les conducteurs de poids lourds ;
- les hommes sont en moyenne trois fois plus alcoolisés que les femmes ;
- les variations régionales de l'imprégnation alcoolique chez les responsables présumés d'accidents mortels de la circulation sont importantes : en Bretagne, l'alcool intervient dans 50 % des cas ; dans les Pays de la Loire, 46 % ; en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, 28 % ; en Midi-Pyrénées et en Aquitaine, 33 % ;
- enfin, l'alcool est un facteur prépondérant pour :
  - . les accidents de jeunes conducteurs (parfois même sans permis), les nuits de samedi à dimanche,
  - . les accidents nocturnes, les jours ouvrables, quelle que soit la classe d'âge.

A cet égard, une étude menée par l'INRETS auprès de 1.000 automobilistes dans deux départements contrastés sous l'angle de l'alcool (Ille-et-Vilaine et Haute-Garonne) a permis d'identifier des groupes à haut risque caractérisés par une mobilité nocturne élevée, une consommation de bière et d'alcools plus importante et un comportement multi-infractionniste (graphiques 18 et 19).

### Le renforcement des contrôles doit permettre de lutter efficacement contre l'alcoolémie au volant

Face au bilan désastreux de l'alcoolisme au volant, faut-il « baisser les bras » ? Faut-il se dire que, devant un tel problème, il vaut mieux garder énergie et moyens financiers pour des secteurs moins importants mais plus simples à traiter ?

La réponse est non bien sûr. Et cela se justifie par la réussite, momentanée certes mais nette et chiffrée, obtenue lors de la mise en vigueur de la loi sur l'alcool de juillet 1978, qui avait trois objectifs :

- rendre les contrôles préventifs possibles (auparavant, ils n'avaient lieu qu'à la suite des contraventions, délits ou accidents), et donc augmenter leur fréquence ;
- autoriser légalement les contrôles par analyse d'haleine (éthylotests et éthylomètres) ;
- instaurer des sanctions et peines plus lourdes en cas d'infraction.

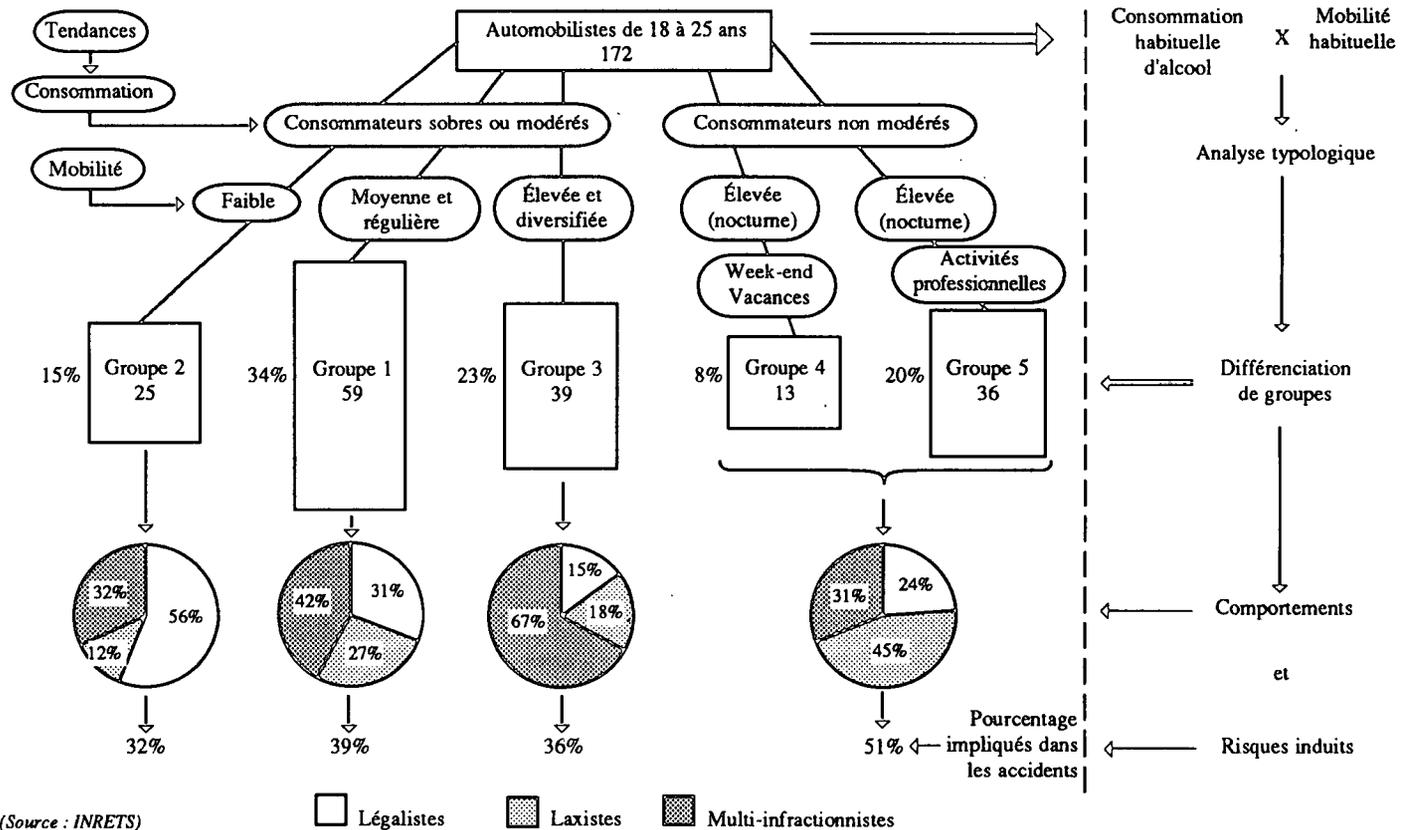
Les conséquences du dispositif mis en place furent immédiates et nettes :

- 828 tués au second semestre 1978 (- 139 au premier semestre) ;
- + 11,6 % de dépistages effectués ;
- 26,4 % de dépistages positifs ;
- 50 % d'usagers avec plus de 0,80 g/l.

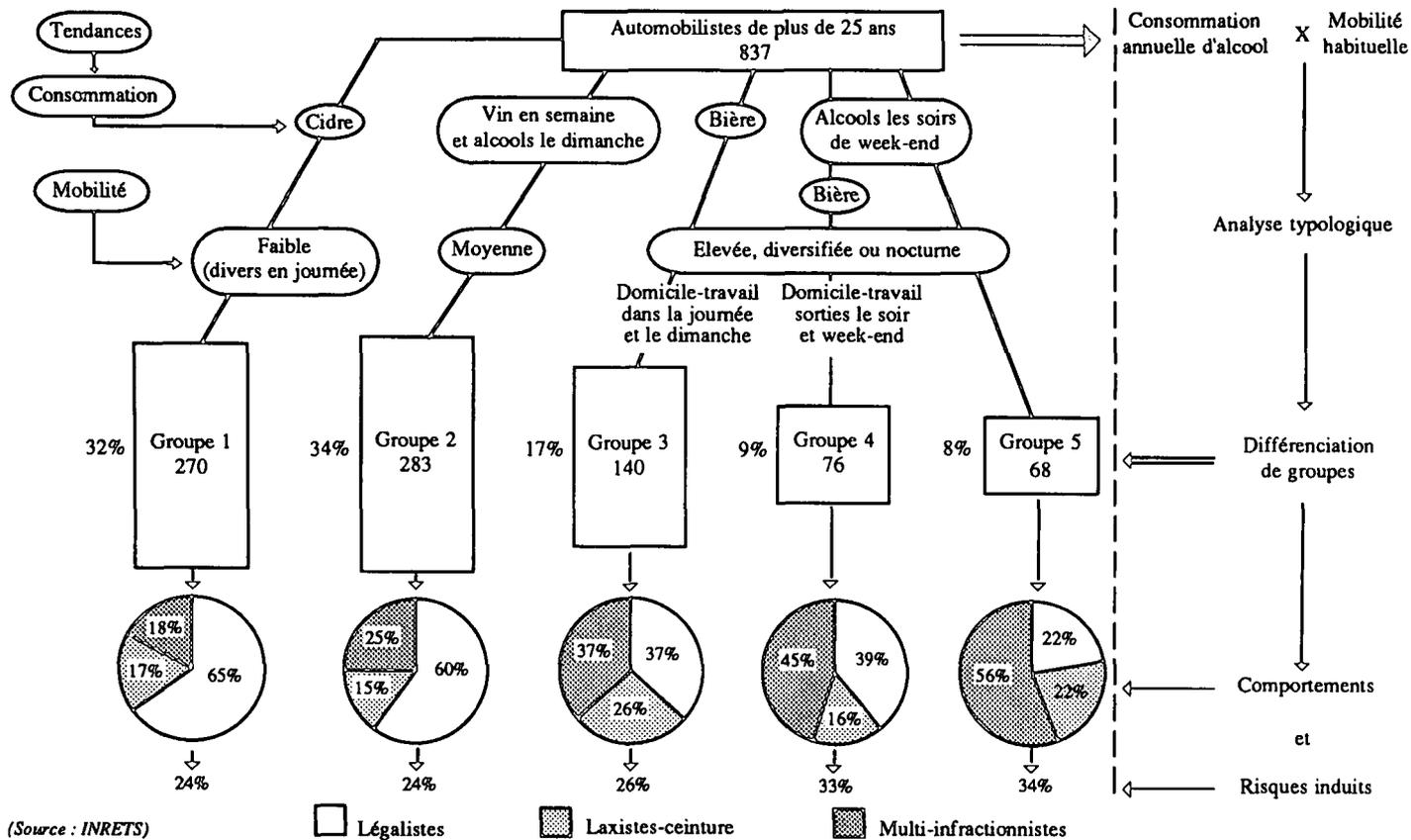
Malheureusement l'effet fut bref (six à neuf mois), la cause généralement admise étant que les conducteurs s'étaient rendu compte de la faible probabilité des contrôles et qu'ils avaient repris leurs habitudes antérieures.

La conclusion à tirer est porteuse d'espoir : il est possible de modifier de façon importante le comportement des conducteurs vis-à-vis de l'alcool, mais pour rendre cette modification durable, il est indispensable d'augmenter considérablement la fréquence des contrôles avec des techniques plus modernes et d'utilisation plus simple.

Graphique 18 — Alcool et mobilité  
 Typologie des automobilistes de 18 à 25 ans - Comportements et risques induits



Graphique 19 — Alcool et mobilité  
 Typologie des automobilistes de plus de 25 ans - Comportements et risques induits



(Source : INRETS)

## La ceinture de sécurité

Le port de la ceinture aux places avant est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1973 hors agglomération, et, après plusieurs décisions partielles, sur tous les réseaux y compris urbains depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1979. L'introduction de cette obligation dans le code de la route était justifiée par des études accidentologiques utilisant des méthodes différentes et concluant toutes à une réduction du risque d'être blessé ou tué dans un accident.

### L'efficacité de la ceinture de sécurité est démontrée de manière irréfutable

La méthode la plus adaptée à l'évaluation de l'efficacité de la ceinture consiste à comparer les dégâts corporels observés chez les usagers impliqués dans des accidents en fonction du port de la ceinture. De telles études ont été conduites dans la plupart des pays industrialisés, en particulier en France par les équipes de chercheurs de l'INRETS et celles qui réunissent les constructeurs automobiles et des médecins de l'ouest parisien (laboratoire de physiologie et de biomécanique de la Régie Renault, association Peugeot-Renault, Institut de recherches orthopédiques, Institut de recherches biomécaniques et accidentologiques). Ces études ont toutes porté sur l'analyse approfondie de plusieurs milliers d'accidents réels.

Tous les occupants des véhicules ont été pris en compte dans le cadre de ces analyses. Les signes objectifs de port de ceinture ont été relevés (traces sur les sangles et sur les boucles, déformations des points d'ancrage, fusion des fibres textiles par échauffement), les impacts éventuels sur les éléments de l'habitacle localisés (colonne de direction, tableau de bord, montants du pare-brise...) et les blessures ont été codées en fonction de leur gravité, le code souvent employé utilisant l'échelle AISS<sup>8</sup> allant de 0 à 6 (0 désignant l'absence de lésion et 6 une lésion mortelle). Cette cotation de la sévérité des conséquences de l'accident est indispensable pour analyser les modifications de la répartition des blessures entre les différentes classes suivant que la ceinture est utilisée ou non. L'analyse des circonstances de l'accident permet de préciser le type de collision (choc frontal, latéral, retournement, éjection...)

*De telles études ont permis d'affirmer que la réduction globale de la mortalité chez les ceinturés est supérieure à 50 %.*

### Les objections soulevées contre le port de la ceinture de sécurité ne relèvent d'aucun fondement scientifique démontré

*Les objections les plus souvent soulevées contre le port de la ceinture de sécurité ont trait à l'éjection, au choc latéral, à l'incendie du véhicule, à son immersion ou au risque supplémentaire pouvant être induit par la ceinture elle-même, pour l'usager ou pour certaines catégories particulières (femmes enceintes par exemple). Ces objections n'ont aucun fondement scientifique démontré.*

L'éjection hors du véhicule est l'événement à plus haut risque. La mortalité est de 22 % pour les occupants des sièges avant, 31 % pour les occupants des places arrière. La ceinture de sécurité supprime ce risque.

8. AISS : Abréviée Injury Scale Simplified.

Dans le cas d'un choc latéral (15 % des chocs), la protection apportée par la ceinture tient en grande partie à la suppression de l'éjection. Il existe également une protection mesurable dans les chocs latéraux sans éjection. L'idée parfois émise d'un risque lié à la ceinture en cas de choc latéral, la sangle abdominale ne permettant pas le déplacement latéral de l'occupant repoussé par la déformation de la paroi latérale de l'habitacle, ne correspond pas à la réalité.

Les données correspondant aux différentes situations étudiées dans le cadre de l'enquête pluridisciplinaire de l'association Peugeot-Renault sont regroupées dans le tableau 3.

Le risque d'être bloqué par sa ceinture dans un véhicule en feu est fréquemment présenté comme argument important contre le port de la ceinture. Même en limitant la comparaison aux seuls véhicules incendiés (0,25 % des véhicules accidentés), la proportion de tués ceinturés dans ces véhicules est inférieure à celle des tués non ceinturés.

La ceinture exerçant un effort sur le thorax et le bassin, peut certes provoquer des blessures si la force et sa durée dépassent les tolérances humaines. Les lésions produites sont des fractures de côtes, du sternum, des clavicules ou du bassin, plus rarement des lésions vertébrales. Il est également possible d'observer des lésions des viscères thoraciques ou abdominaux. Mais ces atteintes sont rares avec les ceintures à enrouleur correctement implantées ou portées, en particulier quand la géométrie de la sangle abdominale évite son passage au-dessus des os du bassin. En tout état de cause, aucune étude accidentologique n'a relevé des blessures graves en contrepartie d'une réduction du nombre des tués. La diminution du nombre des blessures s'observe tout au long de l'échelle de sévérité des lésions.

Enfin, toutes les études comparant le risque de la femme enceinte ceinturée et non-ceinturée concluent à une augmentation du risque pour cette dernière et pour son enfant. Ce fait n'est pas en contradiction avec l'existence de cas bien établis mais isolés de traumatismes du fœtus ou d'interruptions de la grossesse par des lésions provoquées par une ceinture de sécurité.

**Ne pas imposer l'obligation du port de la ceinture  
conduirait à un très faible taux de port**

Une autre objection à l'encontre du port de la ceinture de sécurité peut se formuler de la manière suivante : « Mon comportement m'appartient, je suis libre de mettre ou ne pas mettre ma ceinture de sécurité. C'est mon choix, l'État et sa réglementation n'ont rien à y voir ».

Ce type d'argument très utilisé également à l'étranger a retardé dans certains pays (Grande-Bretagne, Suisse...) ou certains États des États-Unis la décision d'instaurer le port obligatoire. La plupart s'y sont pourtant ralliés, l'efficacité de la ceinture de sécurité emportant en définitive l'adhésion : un État ne peut laisser des centaines ou des milliers de ses citoyens en insécurité, alors que l'on connaît les moyens de les protéger. Le problème est de même nature, sur le fond, que celui relatif à l'obligation de protection par un casque sur les chantiers...

L'intervention de l'État se justifie également en raison du coût élevé des accidents de la route, supporté par l'ensemble de la société, et qu'il convient de minimiser par tous les moyens possibles.

Rappelons pour finir que, dans aucun État économiquement développé, le taux de port de la ceinture n'a dépassé 10 % en l'absence de réglementation imposant ce port, malgré des efforts souvent importants de communication et d'information.

Tableau 3 — Bilan d'efficacité de la ceinture dans l'enquête PSA-Renault

Gravité des blessures selon le port ou non de la ceinture pour les occupants des places avant

	Indice de sévérité des blessures O AIS (*)				
	0	1-2	3-4-5	6	Total
Ceinturés	1 038 (35,6)	1 571 (53,9)	222 (7,6)	82 (2,8)	2 913 (100)
Non-ceinturés	719 (16,6)	2 790 (64,3)	514 (11,8)	316 (7,3)	4 339 (100)

(\*) Overall Abbreviated injury Scale.

Nombre de tués par rapport au nombre de sujets impliqués, en fonction de la variation de vitesse de l'occupant ( $\Delta V$ ) et du port ou non de la ceinture de sécurité

Variation de vitesse $\Delta V$	Non-ceinturés		Ceinturés				Total	
			Ceinture statique		Ceinture à enrouleur			
	Tués	Impliqués	Tués	Impliqués	Tués	Impliqués	Tués	Impliqués
< 16	0	160	0	56	0	16	0	232
de 16 à 25 km/h	0	520	0	238	0	142	0	900
de 26 à 35 km/h	8	397	0	176	0	143	0	816
de 36 à 45 km/h	21	279	4	139	0	95	25	513
de 46 à 55 km/h	33	159	6	76	1	40	40	275
de 56 à 65 km/h	34	77	6	24	3	14	43	115
> 65 km/h	24	36	10	17	5	11	39	64
Total	120	1 628	26	726	9	461	155	2 815
Taux de mortalité moyen	7,4 %		3,6 %		1,9 %			

Fréquence et gravité de l'éjection (occupants non ceinturés, tous types de chocs)

Places	Ejectés	Non-éjectés	Total
Places avant			
— impliqués	80	1 265	1 345
— tués	18	102	120
— taux de mortalité	22,5 %	8 %	
Places arrières			
— impliqués	45	823	868
— tués	14	21	35
— taux de mortalité	31 %	2,5 %	

### Fréquence et gravité de l'éjection en choc latéral (toutes places)

	Ceinturés	Non-Ceinturés	Total
Ejectés			
— impliqués	0	33	33
— tués	0	10	10
Non-éjectés			
— impliqués	263	335	598
— tués	13	33	46

### Risque de blessure grave ou mortelle par type de choc selon que les occupants avant sont ceinturés ou non

	Types de choc			
	Frontal %	Latéral %	Arrière %	Retournement %
Ceinturés	12	15	0,3	0,5
Non-ceinturés	19	26	0,5	17

(Source : Concours médical, 1985)

### Quel gain peut-on attendre d'une augmentation du taux de port de la ceinture de sécurité en France ?

Comme pour la vitesse et l'alcool, des données sont diffusées par différentes sources. Toutefois, elles restent assez proches les unes des autres et présentent toute la même caractéristique : la constatation de l'efficacité du port de la ceinture de sécurité.

#### Les taux de port de la ceinture de sécurité actuellement observés

La connaissance fine du taux de port de la ceinture de sécurité est obtenue grâce à un sondage représentatif national organisé tous les quatre mois. Les résultats de ce sondage sont à l'heure actuelle les plus fiables et complets sur le sujet.

Les taux de port de la ceinture de sécurité sont stables hors des villes depuis la fin de l'année 1986 où une importante augmentation avait été constatée (tableau 4). Ils diminuent en ville depuis la fin de 1986, restant toutefois bien plus élevés qu'avant cette date.

On observe ainsi des taux de port d'environ 90 % sur autoroutes de liaison, de 80 à 85 % sur autoroutes de dégagement et routes et, d'environ 45 à 55 % en agglomération.

La gendarmerie nationale publie par ailleurs ce type de données chaque année dans son rapport d'activité. Pour 1988, elle indique un taux moyen de port de 82,4 %, un taux de mortalité des impliqués ceinturés de 2,59 % et des impliqués non-ceinturés de 7,67 %. Elle conclut que les non-ceinturés sont ainsi trois fois plus nombreux que les ceinturés parmi les victimes de la route.

Ce résultat est un minimum, dans la mesure où le port de la ceinture ne peut, après un accident, être toujours constaté et où il s'agit donc souvent d'un port « déclaré » par les victimes et impliqués... qui ont naturellement tendance, puisque c'est la loi, à se déclarer ceinturés. De la même façon, le taux moyen du port de 82,4 % paraît, pour les mêmes raisons, surestimé.

Des données sur le port de la ceinture de sécurité sont également fournies par des enquêtes et sondages (dont ceux de l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents, tous les cinq ans et pour la dernière fois en 1985). Elles sont à utiliser avec beaucoup de précautions, dans la mesure où il s'agit uniquement là aussi de « taux déclarés » et de réponse à des questionnaires.

Tableau 4 — Port de la ceinture de sécurité (de jour) de 1985 à 1988

	1985	1986		1987	1988	Détail 1988		
		10 dern. mois	2 dern. mois					
<b>Hors agglomération</b>								
Autoroute de liaison	77	73	89	89	89	90	89	88
Autoroute de dégagement	63	58	82	81	79	79	80	79
Routes nationales	67	65	85	83	83	81	85	82
Routes départementales à grande circulation	68	69	86	83	84	82	86	83
Traversée d'agglomération par une route nationale	61	62	84	82	80	79	81	80
<b>En agglomération</b>								
Metz	41	49	84	75	71	68	76	68
Lille	20	28	61	53	68	63	63	74
Nantes	47	49	74	49	66	67	67	63
Lyon	19	16	67	54	44	43	43	47
Toulouse	9	13	55	44	43	43	41	45
Avignon	12	17	53	40	29	26	29	34
Ensemble Province	24	29	66	53	54	52	53	55
Paris	19	24	58	62	48	57	45	46

(Source : Sondage DSCR)

#### Quelle efficacité faut-il attendre d'un meilleur port de la ceinture de sécurité ?

De nombreuses études ont été réalisées, visant à déterminer les gains réels obtenus par le port de la ceinture de sécurité. Pour se limiter à la France, on lui attribue (étude ONSER de novembre 1977) le tiers de la diminution de 16 600 à 13 500 du nombre des tués constatée de 1972 à 1974 (le reste étant à mettre à l'actif des limitations de vitesse promulguées au même moment). Ce gain du tiers doit d'ailleurs prendre en compte le fait que, en 1973, les villes étaient exclues du port obligatoire de la ceinture, que seuls 65 % des voitures étaient équipées, qu'il s'agissait de ceintures sans enrouleurs peu pratiques à mettre et à régler...

Plus près de nous, fin octobre 1986, une importante campagne de communication et l'annonce de contrôles renforcés de police et de gendarmerie, avec paiement d'une amende forfaitaire en cas de non-port a conduit à une très importante augmentation des taux de port de la ceinture de sécurité sur tous les réseaux (tableau 4). Il faut y voir, ces taux s'étant maintenus par la suite, une des causes principales du bilan plus satisfaisant de l'année 1987. Une étude de la Direction de la sécurité et de la circulation routières évaluait le « gain ceinture » en 1987 à 700 tués. Elle permettrait également de conclure que, si on arrivait encore à convaincre un usager non ceinturé sur deux de s'attacher, *le gain devrait se situer entre 800 et 1 000 tués par an.*

## Les autres facteurs de risque

### L'âge et l'ancienneté du permis de conduire

L'accès au permis d'une frange âgée de la population est en voie de résorption

Près d'un million de permis sont délivrés chaque année. Ce nombre est supérieur à celui des Français atteignant 18 ans qui est d'environ 850 000 ; il existe donc une fraction encore relativement importante de personnes présentant l'examen tardivement. Ce phénomène est à rapprocher du doublement du nombre de véhicules en circulation pendant la période 1970-1985, l'accès à l'automobile pendant cette période ayant provoqué une augmentation du nombre des permis délivrés, le maximum se situant en 1979 avec 1 324 475 permis. La différence entre les deux sexes a cependant considérablement diminué depuis le début des années 1970. Elle est actuellement d'environ 80 000 permis alors qu'en 1955 l'administration délivrait près de quatre permis aux hommes pour un aux femmes.

Ces faits influent sur la sécurité : la réduction du nombre de permis délivrés, provoquée par la résorption du groupe plus âgé qui ne possédait pas ce document, est un facteur de diminution du nombre d'accidents, les conducteurs inexpérimentés étant chaque année moins nombreux. Ce phénomène disparaîtra dans un avenir proche, le nombre de permis se stabilisant à un niveau proche de celui des naissances.

Les conducteurs venant d'acquies leur permis ont un risque élevé d'accident

Les données statistiques publiées par les sociétés d'assurances (AGSSA)<sup>9</sup> indiquent un sur-risque accident proche du facteur trois pour les conducteurs de 18 à 20 ans, par rapport au groupe des conducteurs de 30 ans et plus. Le sur-risque est encore proche de deux dans la tranche d'âge 20-25 ans ; il s'abaisse régulièrement pendant cette période. Rapporté au kilométrage parcouru, le risque augmente chez les personnes âgées mais l'exposition au risque se réduisant, ce phénomène ne se traduit pas par une augmentation de la fréquence annuelle des accidents.

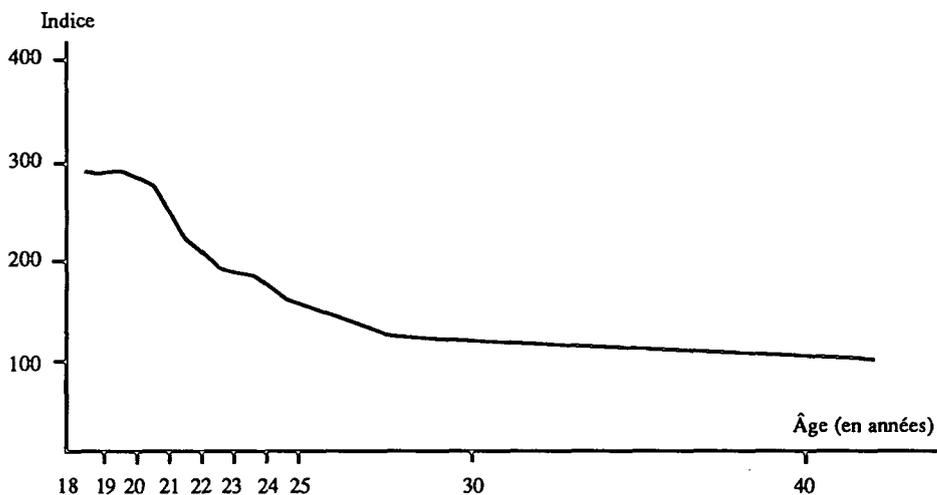
Les indices calculés non plus en fonction de l'âge mais de l'ancienneté du permis sont pratiquement identiques. Le risque est multiplié par trois pour ceux possèdent un permis depuis moins de deux ans et par deux pour ceux qui l'ont depuis moins de cinq ans, par rapport aux titulaires de permis depuis plus de neuf ans.

L'évolution de ces indices est représentée sur les graphiques 20 et 21.

---

9. AGSAA : Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents.

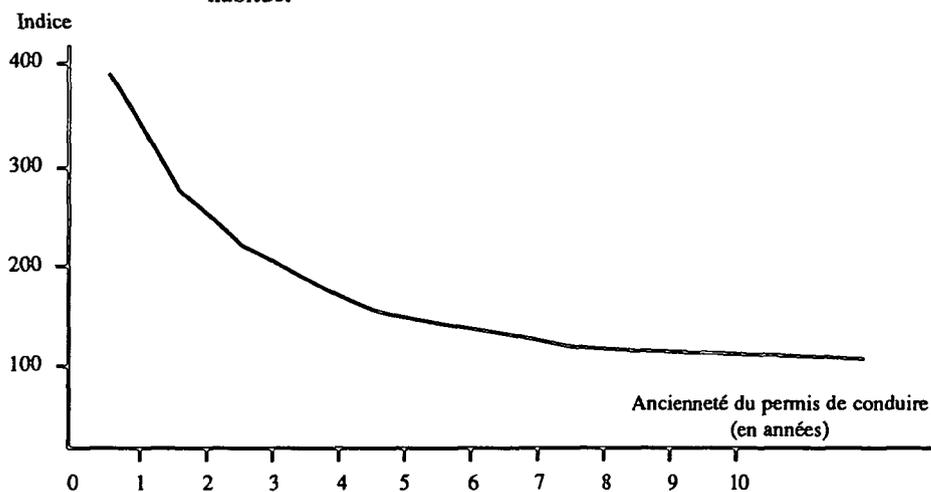
Graphique 20 — Fréquence d'accident suivant l'âge du conducteur habituel



Nota : base 100 = conducteurs de 30 ans et plus

(Source : AGSAA)

Graphique 21 — Fréquence d'accident suivant l'ancienneté du permis du conducteur habituel



Nota : base 100 = conducteurs ayant un permis de 9 ans et plus

(Source : AGSAA)

## Le kilométrage annuel

*Le risque d'être impliqué dans un accident, rapporté au kilomètre parcouru, décroît avec l'augmentation du kilométrage, mais pas au-delà de 20 000 kilomètres par an.*

Les assureurs ont étudié ce facteur dans le cadre d'une enquête sur l'utilisation de l'automobile, réalisée périodiquement auprès des ménages. La dernière en date est de 1980, ses résultats ont été publiés dans le *Recueil de données statistiques sur l'assurance automobile en France* (édition de 1986). Le tableau 5 et le graphique 22 reproduisent ces données.

Tableau 5 — Fréquence des sinistres avec suite selon la tranche de kilométrage annuel moyen parcouru en 1980 (véhicules de 1<sup>re</sup> catégorie, responsabilité civile)

Tranche de kilométrage	Véhicules année %	Kilométrage annuel moyen (*)	Indice base 100 : ensemble	
			Fréquence annuelle	Fréquence au km
Moins de 1 500	3,7	900	80	1 048
1 500 - 2 500	4,0	2 000	72	431
2 500 - 4 500	8,8	3 500	82	280
4 500 - 7 500	18,3	5 900	76	155
7 500 - 9 500	10,0	8 300	84	122
9 500 - 14 500	26,7	11 200	95	101
14 500 - 19 500	12,7	15 900	125	92
19 500 - 24 500	7,9	20 700	139	78
24 500 - 29 500	3,5	25 500	137	63
29 500 - 39 500	2,9	31 700	163	60
39 500 - 49 500	0,8	41 700	174	46
49 500 - 69 500	0,7	55 000	162	34
Ensemble	100,0	11 700	100	100

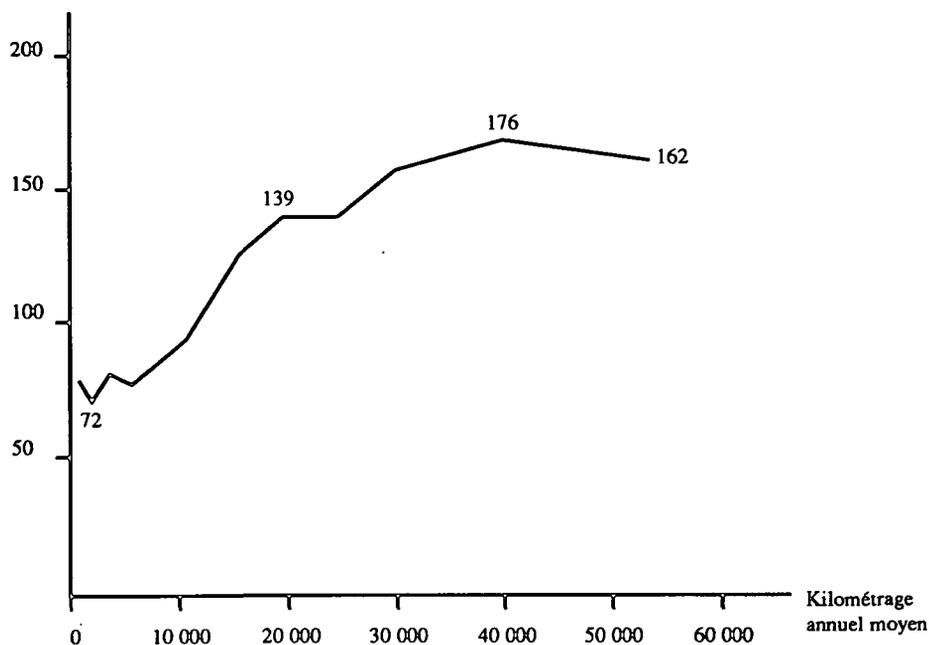
(Source : Enquête AGSAA auprès des ménages sur l'utilisation de l'automobile)

On observe ainsi que le risque par kilomètre parcouru d'être impliqué dans un accident décroît avec l'augmentation du kilométrage (l'expérience de la conduite constituant un facteur de sécurité), mais qu'au-delà de 20 000 kilomètres par an, la décroissance est faible, voire nulle au-delà de 30 000.

Les gros rouleurs augmentent donc leur risque global en fonction de la distance parcourue, alors que ceux qui roulent moins de 15 000 kilomètres par an augmentent proportionnellement moins leur risque d'être impliqué dans un accident.

Graphique 22 — Fréquence annuelle d'accidents en fonction du kilométrage annuel moyen parcouru en 1980

Indice de fréquence annuelle



### Le véhicule

La fréquence et le coût moyen des dommages provoqués chez des tiers et indemnisés par les sociétés d'assurances sont des indicateurs globaux du risque lié à ce type de véhicule.

Ces valeurs résultent de l'association d'un comportement d'usager et des caractéristiques d'un véhicule dont on ne peut dissocier facilement ces deux ensembles de facteurs.

### La fréquence des accidents

Regroupées au niveau national par les assureurs (AGSAA), les données statistiques présentent une comparaison des risques des différents modèles, sur la base d'un indice de fréquence 100 pour le modèle le moins puissant de la gamme.

En 1988, les principaux résultats sont les suivants :

- véhicule n° 1 : . modèle de base : 100  
                  . modèle GTI : 253
- véhicule n° 2 : . modèle de base : 100  
                  . modèle GTI : 155

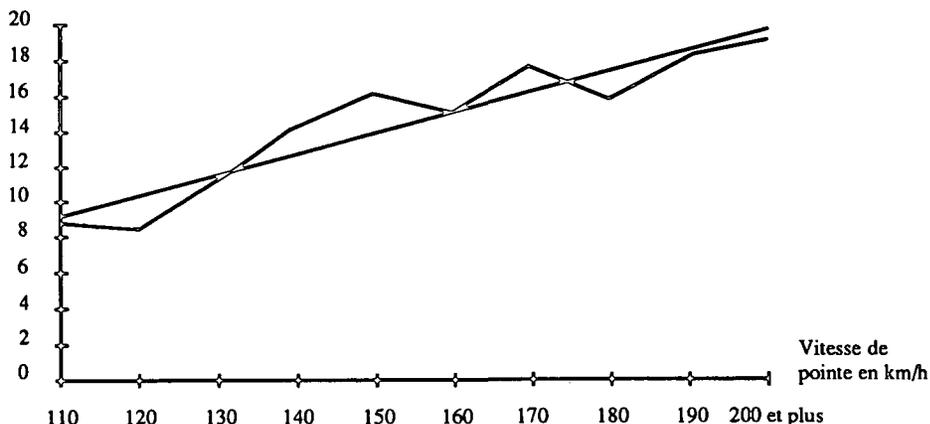
- véhicule n° 3 : . modèle de base : 100  
                  . modèle GT Turbo : 206
- véhicule n° 4 : . modèle de base : 100  
                  . modèle GTI : 167

Ces résultats ne caractérisent pas le modèle, mais l'ensemble « conducteur + modèle ». On sait que les conducteurs de GTI ont des caractéristiques favorisant la survenue d'un accident quand on les compare aux utilisateurs de véhicules moins performants : âge moyen plus faible, célibat plus fréquent...

Sous réserve des précautions d'usage (type de conducteur, kilométrage parcouru,...) ces résultats font apparaître clairement le lien entre les performances des véhicules et le risque pour les usagers (graphique 23).

**Graphique 23 — Nombre d'accidents corporels pour 1 000 véhicules suivant la vitesse de pointe**

Nombre d'accidents corporels  
pour 1 000 véhicules

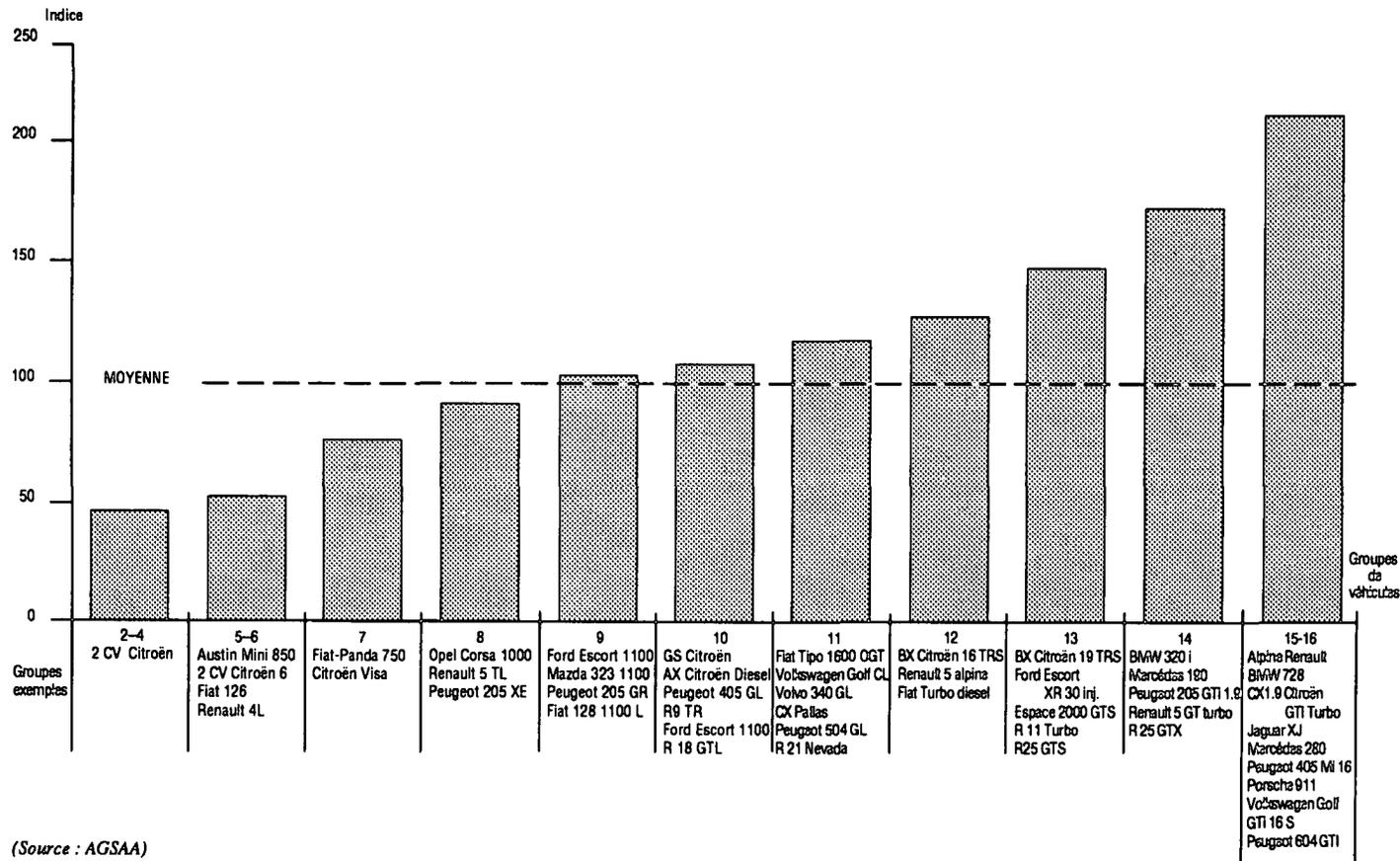


(Source : INRETS)

#### Le coût moyen des accidents

Les différences entre les risques encourus sont encore plus fortes lorsque l'on prend en compte le coût moyen des accidents dont les usagers sont responsables (graphique 24).

Graphique 24 — Indice des dommages provoqués chez des tiers



(Source : AGSAA)

Ainsi, les résultats de l'AGSAA faisaient apparaître en 1985, par rapport à un indice moyen égal à 100 :

— pour les véhicules des groupes 1 à 6 (2CV, Renault 4L...) :

- . une fréquence d'accident de 60,
- . un coût moyen par accident de 88,
- . un coût total (ensemble des dommages provoqués) de 52 ;

— pour les véhicules des groupes 15 et 16 (Alpine Renault, BMW 728, CX Citroën, GTI Turbo, Jaguar x5,...) :

- . une fréquence d'accident de 170,
- . un coût moyen par accident de 125,
- . un coût total (ensemble des dommages provoqués) de 211.

Ainsi, en cumulant le facteur « fréquence » et le facteur « coût moyen », il apparaît que les véhicules des groupes 2 à 6 provoquent des dommages quatre fois plus faibles que ceux des groupes 15 et 16.

#### Le risque spécifique des véhicules anciens (10 ans et plus)

Une étude menée par l'INRETS à partir des résultats de l'enquête « Transport » effectuée par l'INSEE en 1981 et 1982, montre que les véhicules de plus de 10 ans présentent un risque au kilomètre parcouru sensiblement plus élevé que les autres véhicules. Par rapport à un risque égal à 1, pour l'ensemble des véhicules de tourisme, le risque des véhicules de plus de 10 ans se situe à 1,5 alors que celui des véhicules récents (moins de 5 ans) est estimé à 0,9. Il est à noter toutefois que des travaux plus récents de l'AGSAA, s'appuyant sur des déclarations de conducteurs en matière de kilométrage parcouru, font apparaître un écart plus faible de risque suivant l'âge du véhicule.

Une analyse fine par groupe d'âge a pu mettre en évidence le sur-risque des jeunes conduisant un véhicule de plus de 10 ans (le chiffre est porté à 3,4), ces derniers parcourant proportionnellement plus de kilomètres dans des véhicules anciens que les conducteurs plus âgés et ceci, à une vitesse moyenne de parcours plus élevée.

Il convient donc de ne pas sous-estimer le risque engendré par la conduite de véhicules anciens : la mise en place du contrôle technique périodique obligatoire des véhicules de tourisme devrait toutefois le réduire de manière sensible.

#### L'infrastructure

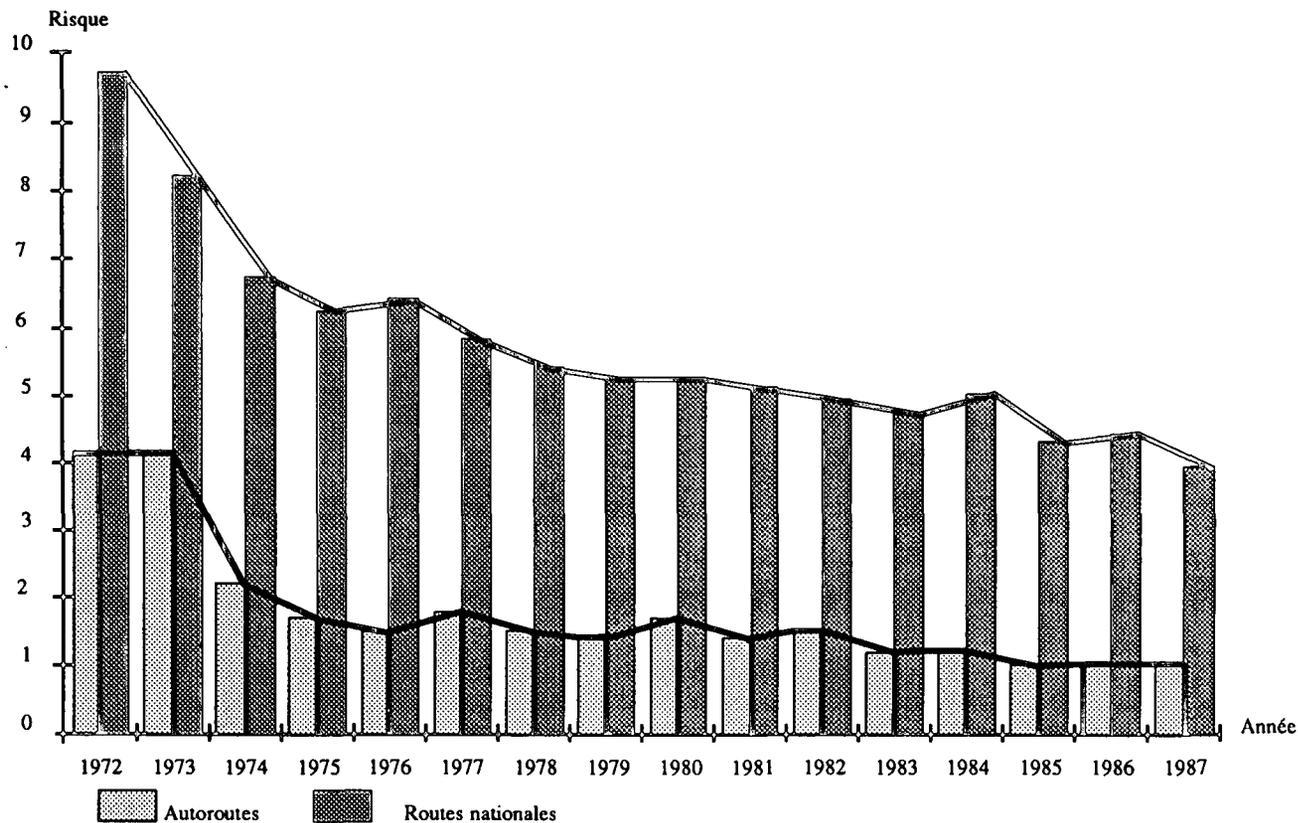
Les dangers liés à l'infrastructure dépendent étroitement des conditions de son utilisation par les usagers, puisque, dans des conditions d'environnement identiques, des variations de risque existent suivant la vitesse, l'alcoolisation, ou le type de véhicule utilisé.

Exprimé en nombre de tués au kilomètre parcouru, le risque est quatre fois plus faible sur autoroute que sur les routes ordinaires

L'évolution au cours des 17 dernières années est marquée par deux types de modifications (graphiques 25 et 26) :

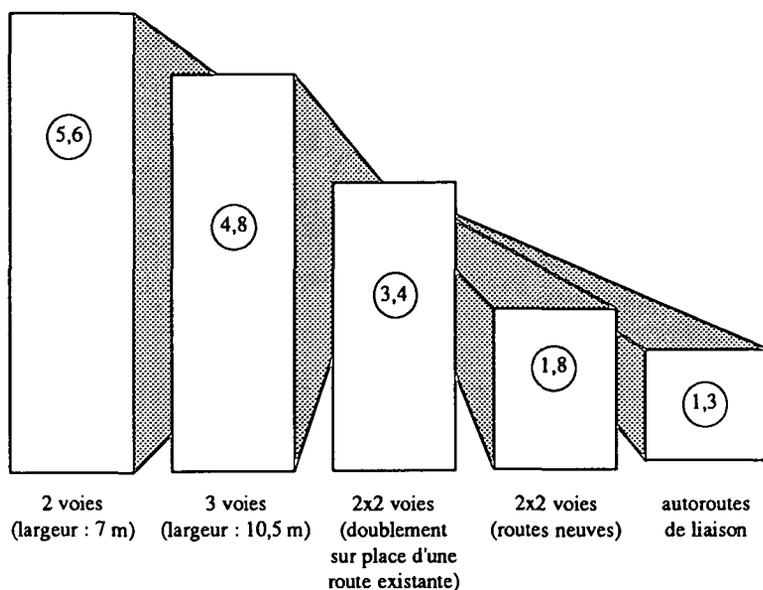
— la réduction massive du taux de tués entre 1973 et 1974 : cette modification est consécutive à une série de mesures réglementaires concernant les limitations de vitesse et le port de la ceinture. Ces mesures ont subi plusieurs modifications entre le début de 1973 (110 km/h sur une partie du réseau) et la fin de 1974 (90 km/h sur route et 130 km/h sur autoroute) ; le port obligatoire de la ceinture est intervenu le 1<sup>er</sup> juillet 1973 hors agglomération et le 1<sup>er</sup> janvier 1975 en agglomération. Si ces

Graphique 25 — Risque et infrastructure



Nota : risque = nombre de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus  
 (Source : SETRA)

Graphique 26 — Taux moyen de tués par kilomètre, pour 100 millions de véhicules, en fonction de la catégorie de voies



Remarque : les routes à trois voies de plus de 10,50 m provoquent moins d'accidents mortels que les deux voies les plus larges

(Source : DSCR)

mesures sont demeurées indépendantes de l'action sur l'environnement, on constate néanmoins qu'elles ont eu une action légèrement plus importante sur les autoroutes que sur le réseau de routes nationales ;

— la diminution progressive du taux de tués au cours des 15 ans qui ont suivi ces mesures réglementaires : elle est importante, la division par deux de la mortalité sur autoroute en 1973-1974 (de 1,4 à 2,2 tués par 100 millions de kilomètres parcourus) a été suivie d'une nouvelle division par deux entre 1974 et 1987 ( de 2,2 à 1 tué par 100 millions de kilomètres parcourus). Parallèlement, le taux des tués sur les routes nationales est passé de 6,7 à 3,9 en 1987.

Cette réduction n'est pas liée pour les autoroutes à des améliorations de l'infrastructure, elle tient à l'apprentissage de la conduite sur autoroute mais aussi à l'évolution de la densité de circulation. Quand une voie autoroutière supporte une circulation plus dense, la vitesse diminue et le risque est également moindre. Cet effet explique que le taux de mortalité sur les autoroutes de dégagement, où la circulation est particulièrement dense, soit inférieur à celui qui est observé sur les autoroutes de liaison.

Par contre, quand la circulation est fluide et que les usagers peuvent déterminer leur vitesse, l'influence de la réglementation sur les limitations de vitesse peut se faire sentir. Ainsi, les Pays-Bas, qui ont une densité moyenne de circulation sur autoroute proche de celle de la RFA, enregistrent une mortalité sur leurs autoroutes plus faible qu'en Allemagne fédérale.

Les voies non autoroutières ont un risque plus élevé :  
intersections, absence de séparation des flux de circulation,  
obstacles fixes rigides

L'augmentation de la densité de circulation est un facteur d'abaissement de la vitesse comme sur les autoroutes, mais elle favorise la survenue de collisions frontales. On connaît mal l'influence de l'augmentation de circulation sur le risque en intersection, le risque ressenti peut augmenter dans une telle situation et provoquer des comportements plus adaptés au risque réel. Des modifications importantes de la conception des routes nationales (marquage des chaussées axial et latéral, présence de dispositifs de retenue...) combinées avec cette évolution de la densité, ont néanmoins permis de réduire sensiblement le taux de mortalité.

L'existence de zones particulièrement dangereuses sur le réseau routier (« points noirs ») est une notion bien connue des services techniques et des usagers.

Il est possible d'évaluer un risque relatif pour ces zones en les comparant à l'ensemble du réseau routier national qui est de 28 000 km. Les 285 « points noirs » encore présents sur ce réseau en 1988, représentent en moyenne 470 blessés graves par an et environ 80 tués ; il s'agit là d'une valeur minimale. Nous pouvons dire que ces zones qui représentent 1 % de la longueur du réseau national ont une responsabilité dans la survenue d'environ 4 % des tués sur ce type de routes.

Le facteur principal de sur-risque lié à l'environnement est la présence en bordure des chaussées, d'obstacles qui sont responsables de décélération brusques et de déformations importantes des véhicules qui les heurtent (arbres et poteaux électriques ou télégraphiques).

Une étude faite en 1978 par l'ONSER a révélé que 35 % des tués dans les véhicules légers avaient été les victimes de collisions contre des obstacles fixes rigides, dont 20 % contre des arbres. La distance de ces arbres à la chaussée était variable, souvent inférieure à 2 mètres.

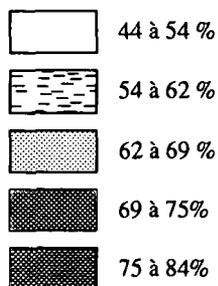
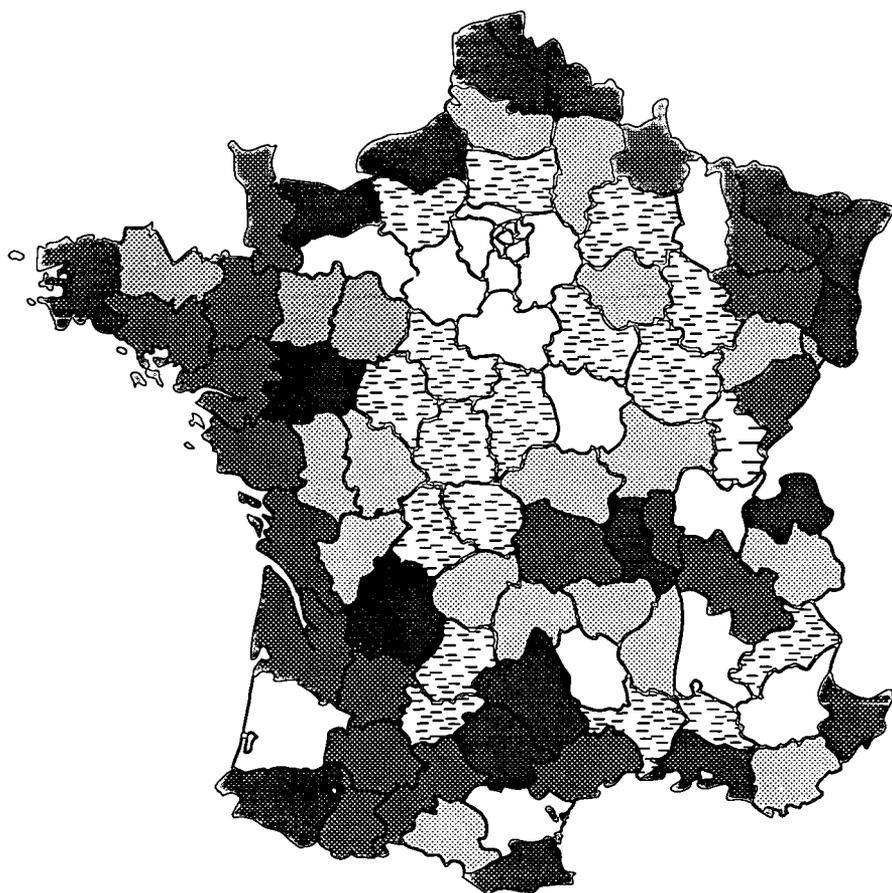
## La géographie physique et humaine

La répartition des accidents de la circulation en France n'est pas homogène. Les variations observées d'un département à l'autre mettent en évidence l'importance de certains facteurs de risque, comme la densité de population, le relief et les comportements locaux (carte, graphique 27 et tableau 6).

### La densité de la population

Le facteur le plus important susceptible d'expliquer les différences locales du taux de mortalité est la densité de la population dans le département. Une forte densité (Ile-de-France, Rhône, Nord) s'accompagne de faibles taux de mortalité, une densité faible (Landes, Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes...) de taux de mortalité élevés. Un département comme la Gironde occupe une situation particulière qui reflète son hétérogénéité, associant le risque élevé des zones à faible densité de population à l'effet favorable d'une grande agglomération.

Proportion de morts accidentelles locales  
(usagers immatriculés dans le département)



Graphique 27 — Lien entre le taux de mortalité départemental (incluant les usagers étrangers au département) et la densité de la population

Taux de mortalité pour 100 000 habitants

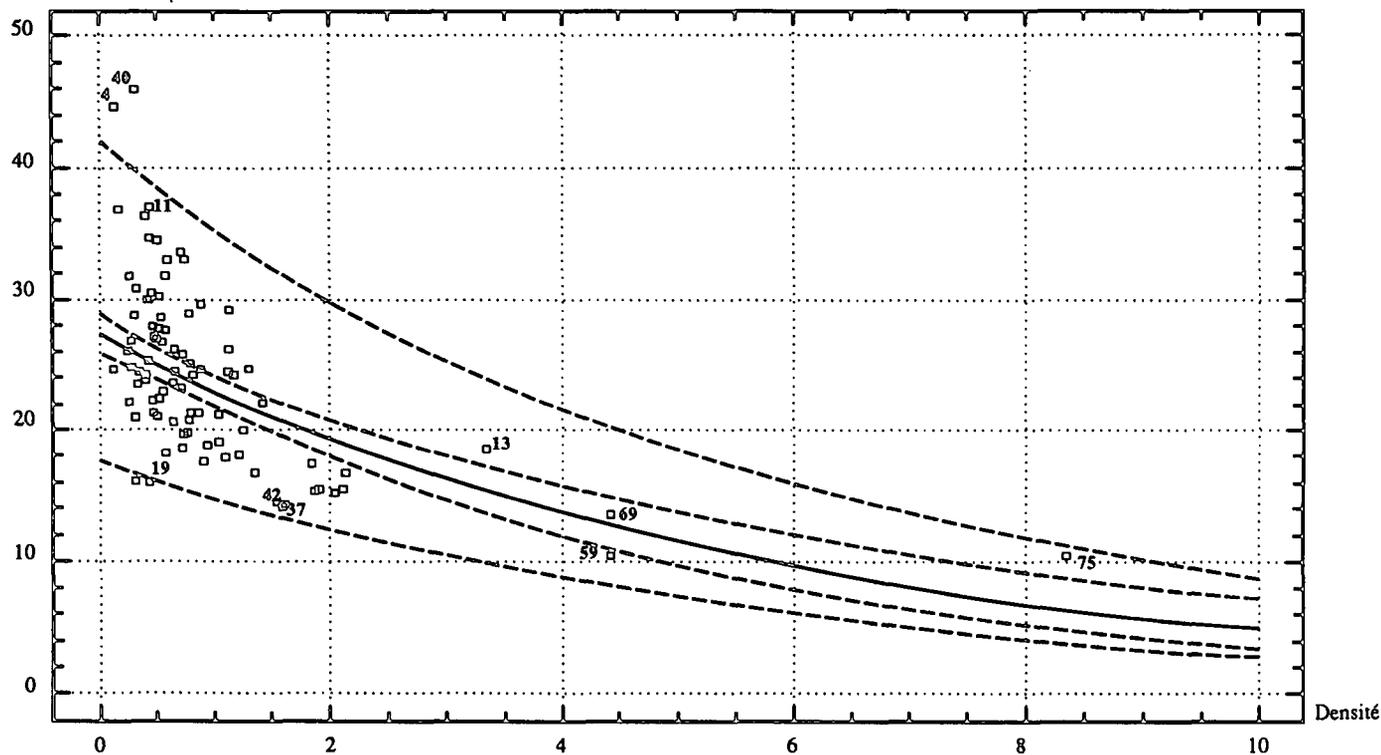


Tableau 6 — Mortalité régionale (en 1987)

Région	Tués et blessés graves pour 1 000 habitants	Tués et blessés graves pour 100 habitants	Tués pour 100 accidents
Alsace	1,076	39,2	5,8
Aquitaine	1,512	41,6	6,5
Auvergne	1,432	44,1	7,5
Basse-Normandie	1,310	53,1	7,8
Bourgogne	1,704	54,4	9,2
Bretagne	1,102	56,6	8,9
Centre	1,515	46,6	8,4
Champagne	1,379	42,5	6,8
Corse	2,742	51,9	4,7
Franche-Comté	1,395	49,0	6,0
Haute-Normandie	1,431	43,1	5,7
Languedoc-Roussillon	1,820	50,1	7,4
Limousin	1,346	42,9	5,6
Lorraine	1,295	49,9	6,4
Midi-Pyrénées	1,445	40,3	6,3
Nord	0,834	39,2	5,3
Pays de la Loire	1,274	51,7	8,4
Picardie	1,311	53,8	8,6
Poitou-Charente	1,447	49,1	7,9
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	1,493	27,8	3,8
Ile-de-France	0,644	19,3	2,7
Rhône-Alpes	1,597	55,0	6,5
Moyenne	1,247	39,6	5,8

(Source : Service d'études techniques des routes et autoroutes)

La densité de population explique environ 60 % des variations observées entre les départements et régions.

#### Les autres facteurs de risque locaux

D'autres variables permettent de mieux expliquer les variations du taux de mortalité routier entre les départements et régions :

— *le relief* : le risque est plus faible dans les départements montagneux (Massif central), à l'exception des départements traversés par les sillons alpins (Hautes-Alpes, Savoie, Haute-Savoie...);

— *la latitude du département* : le risque augmente quand la latitude décroît. Cette différence pourrait traduire une vision schématique d'une France du Nord utilisant plus la ceinture de sécurité, plus respectueuse des règles en l'absence d'alcoolisation, et une France du Sud ayant une conduite plus « sportive », moins respectueuse des règles (en particulier, le port obligatoire de la ceinture de sécurité), mais moins fréquemment sous l'influence de l'alcool.

## Chapitre 3

# L'insécurité routière et l'opinion publique

### Introduction

Nombreux sont les sondages d'opinion réalisés sur le thème de la sécurité routière. Outre le fait qu'ils permettent une « photographie » instantanée de l'opinion sur les problèmes généraux de l'insécurité sur les routes, ils peuvent aussi apporter, dans une certaine mesure, un éclairage utile aux actions entreprises, ou en mesurer les effets.

Dans quelle mesure les sondages reflètent-ils le comportement réel des individus ? La réponse à cette question est difficile : s'agissant par exemple du taux de port de la ceinture, on a pu constater un écart non négligeable entre le nombre de personnes affirmant porter la ceinture et la réalité observée.

Par ailleurs, les résultats des sondages peuvent varier dans le temps, selon les termes de la question posée, selon l'institut qui les réalise.

C'est pourquoi, la prudence commande de les considérer comme un indicateur, certes, utile, mais non comme une connaissance véritable et exclusive.

La Commission a donc souhaité voir présenter ci-après quelques résultats, obtenus à partir des sondages d'opinion les plus complets réalisés au cours des dernières années (BVA 1984, SOFRES 1986, CREDOC 1981-1988, Infométrie 1988, Fondation nationale des sciences politiques 1988, Louis-Harris 1989) et susceptibles de donner un aperçu de l'opinion française sur l'insécurité routière.

L'expérience vécue, la crainte de l'accident,  
la connaissance de l'insecurité routière

L'expérience personnelle de l'accident : soi-même et ses proches

Question :

Vous est-il arrivé d'être blessé dans un accident de la circulation ?

Et, est-ce arrivé à l'un ou plusieurs de vos proches (membres de votre famille ou amis) ?

	Pourcentage des réponses	
<b>Vous</b>		
— oui, très légèrement	7	20
— oui, légèrement	13	
— oui, gravement	6	7
— oui, très gravement	1	
— non	73	
— ne se prononcent pas		
	100	
<b>Un proche</b>		
— oui, très légèrement	5	19
— oui, légèrement	14	
— oui, gravement	15	30
— oui, très gravement	15	
— non	50	
— ne se prononcent pas	1	
	100	

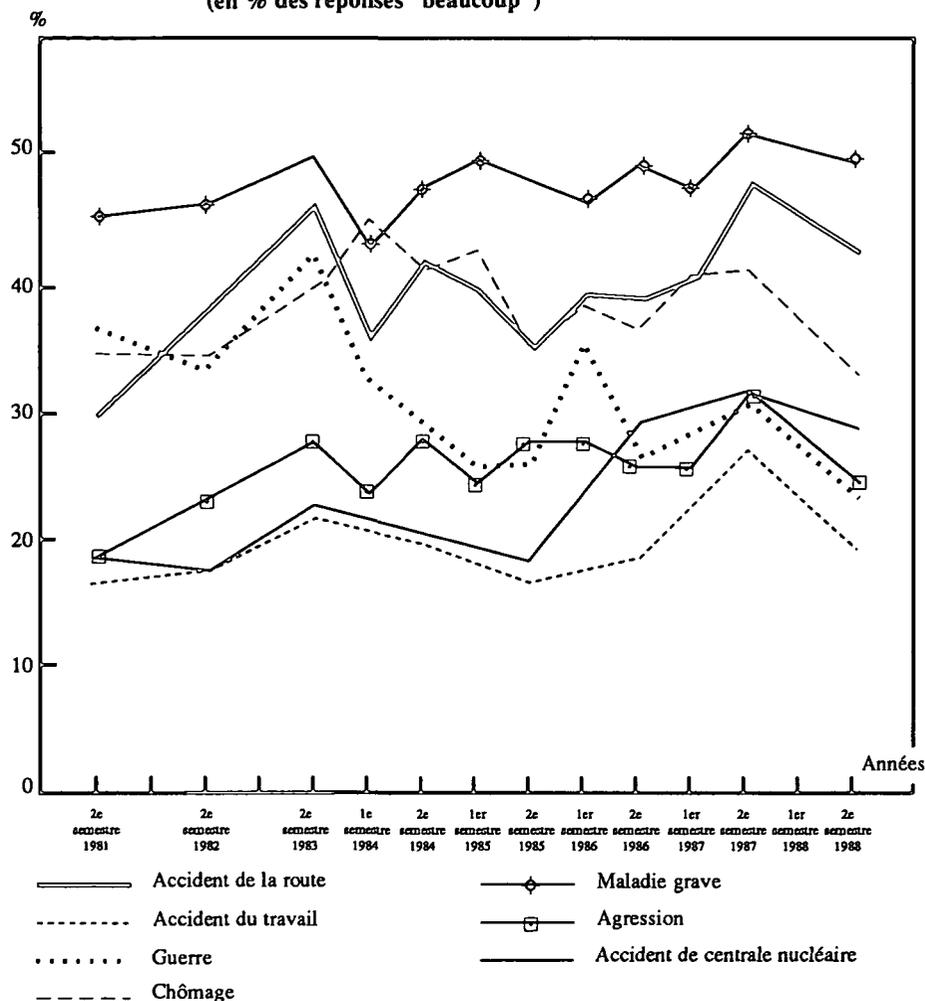
(Source : Fondation des sciences politiques, 1988)

27 % des Français ont été victimes d'un accident de la route et 49 % ont vu un de leurs proches en être victime.

## La peur de l'accident

Cette proximité de l'accident pour presque un Français sur deux, explique sans doute que les accidents de la route se trouvent situés au 2<sup>e</sup> rang des sujets d'inquiétude, après la maladie grave et avant celle du chômage.

Graphique 28 — Évolution de l'inquiétude selon différents risques  
(en % des réponses "beaucoup")

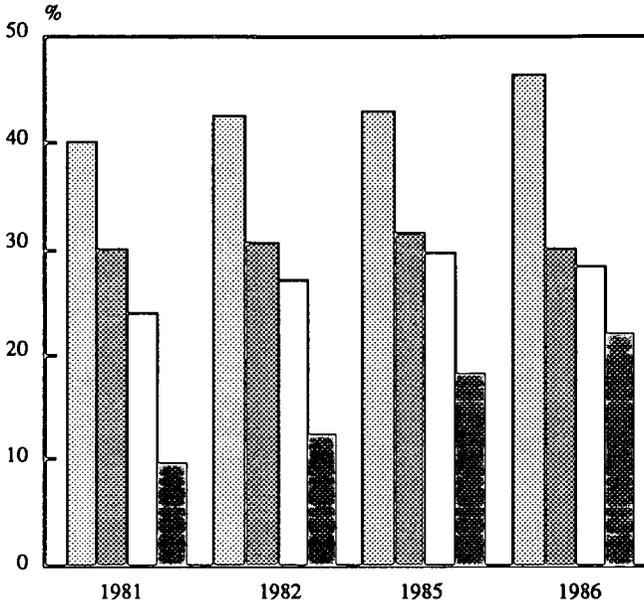


(Source : CREDOC, enquête "Aspirations")

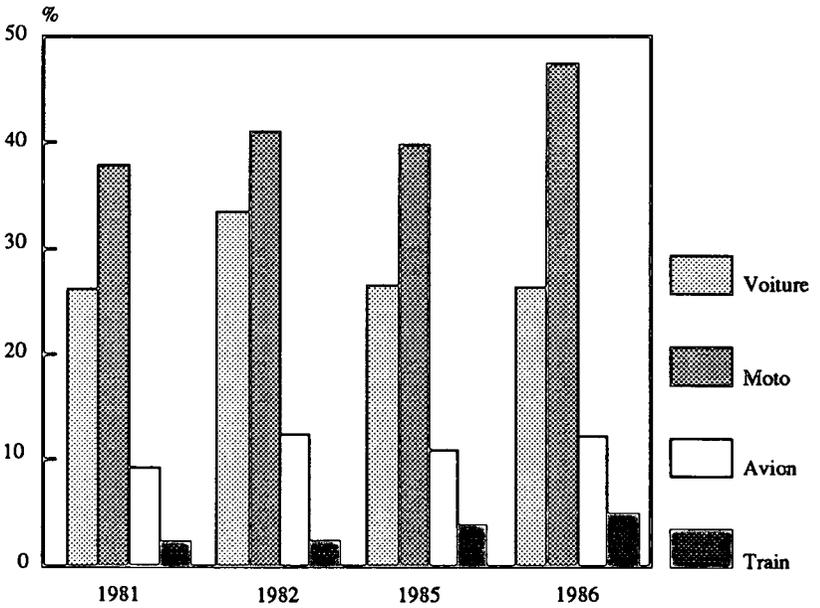
Une autre approche du phénomène consiste à comparer la voiture à d'autres modes de transport : comme facteur de danger, la voiture vient en deuxième position, après la moto qui suscite les craintes les plus vives, mais bien avant l'avion et le train.

Graphique 29 — Crainte de l'accident lors d'un voyage d'un proche

Pourcentage des réponses "un peu peur"



Pourcentage des réponses "beaucoup peur"



(Source : CREDOC, enquête "Aspirations")

Cependant, cette peur de l'accident de la route en tant que telle, s'atténue lorsque l'usager se trouve en situation réelle, comme en témoignent les réponses à la question ci-après :

Question :

Vous arrive-t-il d'avoir peur très souvent, assez souvent, rarement ou jamais ?

	Très souvent	Assez souvent	Rarement	Jamais	Ne sait pas	Total
Quand vous conduisez	2	14	34	24	26	100
Quand vous traversez les rues ou que vous marchez au bord des routes	7	28	36	28	1	100
Quand vous êtes le passager dans une voiture	13	33	34	18	2	100

(Source : Fondation des sciences politiques, 1988)

### La connaissance de l'insécurité routière

Question :

Pouvez-vous me dire, approximativement, quel est le nombre de personnes tuées chaque année, en France, sur les routes ?

Les français ont peur... mais, curieusement, le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes est relativement mal connu du public :

- un peu plus d'un enquêté sur quatre se situe dans la tranche exacte ;
- presque un sur six ne peut répondre à la question.

La distribution des réponses s'opère ainsi :

Entre 5 000 et 7 500	9,2 %
Entre 7 500 et 10 000	17,5 %
Entre 10 000 et 12 500	28,3 %
Entre 12 500 et 15 000	15,0 %
Entre 15 000 et 17 500	8,2 %
Plus de 17 500	6,5 %
Ne savent pas	15,4 %

(Source : Infométrie, 1988)

Tout porte à penser que le nombre des handicapés de la route serait encore plus mal connu.

Les personnes ayant une expérience personnelle de l'accident, quelle qu'en soit la gravité, ne sont pas mieux informées que les autres. Il en va de même avec les personnes ayant eu des victimes de la route parmi leurs proches.

## Le comportement sur la route

### Les causes d'accidents

#### Question :

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

La consommation d'une quantité trop élevée d'alcool	87,0 %
Les excès de vitesse	72,1 %
Le non-respect de la signalisation	41,0 %
La conduite en état de fatigue	39,9 %
Le mauvais état du véhicule	24,0 %
Le non-respect des distances de sécurité	16,7 %
La prise de médicaments déconseillés en cas de conduite	10,3 %
Ne savent pas	0,3 %

(Source : Infométrie, 1988)

Les excès de vitesse viennent en deuxième position, après l'alcool au volant et avant les infractions au Code de la route. Ce point sera développé ultérieurement.

### La prise de risque

#### Question 1 :

Vous, personnellement, prenez-vous parfois des risques en circulant, dans la rue ou sur la route ?

*Près du quart des conducteurs admettent qu'il leur arrive de prendre des risques au volant.*

La prise de risque est plus élevée, lorsqu'il s'agit :

- de jeunes de 25 à 34 ans (33 % déclarent prendre des risques) ;
- de cadres moyens (28 à 30 %) ;
- d'habitants de villes moyennes et grandes (25 à 30 %).

#### Question 2 :

Si oui, qu'est-ce qui pourrait vous convaincre d'agir autrement ?

Il est intéressant de noter que parmi les 24 % de conducteurs qui déclarent prendre des risques, 18 % (soit 2,8 % de l'ensemble) estiment que rien ne saurait les en dissuader ; ils s'estiment maître de leur voiture et prennent des risques « calculés »...

Quant aux autres, ce qui les dissuaderait :

- pour 29,2 %, un accident grave (c'est l'accident qui est perçu comme dissuasif et non, comme certains le pensent, la crainte de l'accident) ;
- pour 18,1 %, le fait d'avoir des enfants dans leur voiture ;
- pour 18 %, la crainte de contrôles et de sanctions plus sévères.

Le comportement sur la route :  
soi-même et les autres

Comment les Français se comportent-ils sur la route, les uns vis-à-vis des autres ?

Les réponses à la question suivante montrent que le jugement est sévère et que des progrès sont à faire si l'on souhaite que le modèle de comportement individuel et social de conduite apaisée et civilisée, tel qu'il est proposé dans le Livre blanc, devienne une réalité quotidienne.

Question :

D'une manière générale, diriez-vous que le comportement des automobilistes français entre eux est très courtois, assez courtois, peu courtois ou pas du tout courtois ?

	Pourcentage des réponses
Très courtois	0
Assez courtois	25
Peu courtois	51
Pas du tout courtois	22
Ne savent pas	2
	<hr/>
	100

(Source : Sondage Louis-Harris, 1989)

## L'alcool au volant

Il existe, dans l'opinion publique, un large consensus pour estimer que l'alcool au volant est une cause majeure d'accidents (mais peu en connaissent réellement le risque) et pour juger utile de réprimer les contrevenants.

Les réponses aux questions ci-après le montrent clairement.

### Question 1 :

Parmi les causes possibles d'accidents de la route, pouvez-vous dire si vous pensez qu'elles jouent un très grand rôle, un assez grand rôle, un faible rôle, pas de rôle du tout ?

	Un très grand rôle	Un assez grand rôle	Un faible rôle	Pas de rôle du tout	Ne sait pas	Total
Les automobilistes qui ne respectent pas le code de la route	69	27	3	—	1	100
Les automobilistes qui roulent trop vite	52	33	12	2	1	100
Les automobilistes qui conduisent en état d'ivresse	92	6	1	—	—	100

(Source : Fondation nationale des sciences politiques)

### Question 2 :

De combien multiplie-t-on le risque d'accident mortel par la présence de 0,80 g/l d'alcool dans le sang ?

20 % seulement des personnes interrogées donnent la bonne réponse.

Risque multiplié par	Réponses
1,5	14,6 %
2	20,0 %
3	13,4 %
4	7,9 %
5	4,8 %
6	6,6 %
Ne savent pas	32,8 %

(Source : Infométrie, 1988)

**Question 3 :**

Seriez-vous favorable à un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour dissuader de conduire ceux qui ne respectent pas la réglementation sur l'alcoolémie ?

	Oui	Non	Ne savent pas	Total
Dissuader de conduire ceux qui ne respectent pas la réglementation sur l'alcoolémie	96,70	3,10	0,20	100,0

(Source : CREDOC, automne 1988)

**Question 4 :**

Trouvez-vous normal ou non de pouvoir être soumis à l'alcootest à tout moment ?

Normal	83,0 %
Pas normal	16,0 %

(Source : Fondation des sciences politiques, 1988)

Ce large consensus, confirmé par les réponses apportées à la question ci-après, mérite toutefois d'être nuancé lorsque l'on analyse des sous-populations.

**Question :**

Êtes-vous plutôt d'accord ou en désaccord avec l'opinion suivante : « on peut bien conduire en ayant bu, c'est une question d'habitude » ?

Plutôt d'accord	9,4 %
Plutôt en désaccord	84,9 %
Ne savent pas	5,7 %

(Source : BVA, 1984)

Le rejet verbal de l'alcool est majoritaire. Mais il masque des disparités. On peut dégager des sous-populations dont les réponses diffèrent significativement de celle de l'ensemble de l'échantillon.

o Selon l'âge :

	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Ne savent pas	Total
Ensemble	9,4	84,9	5,7	100,0
15 à 18 ans	18,3	67,8	13,8	100,0
18 à 24 ans	16,3	78,9	4,8	100,0
25 à 34 ans	8,3	87,7	4,0	100,0

(Source : BVA, 1984)

o Selon l'existence ou non d'une expérience personnelle de l'accident :

	Plutôt d'accord
Ensemble	9,4
Jamais eu d'accident corporel	8,7
Un (ou des) accident (s) léger (s)	10,7
Un (ou des) accident (s) grave (s) et (ou) mortel (s)	16,8 (soit 1,2 % de l'échantillon)

(Source : BVA, 1984)

Parmi les « plutôt d'accord » avec l'affirmation « on peut bien conduire en ayant bu », on observe des personnes ayant déjà été impliquées dans un accident grave : on touche-là probablement une population de récidivistes.

Au-delà du rejet verbal de l'alcool, les Français se disent-ils prêts à modifier leur comportement ? Les deux questions ci-après permettent de donner une réponse affirmative.

**Question 1 :**

Vous est-il arrivé, dans le passé, de prendre le volant après un repas bien arrosé ?

	%
Oui	29
Non	53
Ne se prononcent pas	18
Total	100

(Source : Fondation nationale des sciences politiques, 1988)

**Question 2 :**

Et aujourd'hui, à l'occasion d'un repas bien arrosé, seriez-vous prêt...

	Pourcentage des réponses
A vous abstenir de boire pour pouvoir conduire	29
A laisser le volant à votre conjoint	28
A dormir sur place	16
Ne se prononcent pas	27
	100

(Source : Fondation des sciences politiques, 1988)

Si 53 % des personnes interrogées avaient dans le passé une attitude raisonnable vis-à-vis de l'alcool au volant, elles sont 73 % aujourd'hui à prendre des décisions circonstanciées (s'abstenir de boire, laisser le volant au conjoint, dormir sur place), ce qui constitue un fait encourageant.

## La vitesse et les contrôles

Il existe un consensus sur le problème des limitations de vitesse...

Question 1 :

Êtes-vous favorable ou opposé au principe de la limitation de la vitesse ?

	Favorable	Opposé
Sur autoroute	78 %	19 %
Sur route	92 %	6 %

(Source : SOFRES, 1986)

Question 2 :

Êtes-vous plutôt favorable ou plutôt défavorable à ce que les voitures soient construites de manière à ne pas dépasser les 160 km/h ?

Plutôt favorable	69 %
Plutôt défavorable	26 %
Sans réponse	5 %

(Source : Sondage Auto-Plus, 1989)

69 % des personnes interrogées sont favorables à la limitation de vitesse par construction des voitures de tourisme à 160 km/h.

Question 3 :

Respectez vous les limitations de vitesse ?

	Toujours	La plupart du temps	Plutôt rarement	Jamais
Sur autoroute	42,1	33,4	13,4	9,0
Sur route	31,5	54,1	10,8	3,3
En ville	59,4	36,2	5,7	2,7

(Source : Infométrie, 1988)

Les personnes favorables à la limitation de vitesse sont largement majoritaires et affirment la respecter dans la pratique (« toujours » ou « la plupart du temps »).

Les arguments sont mis en évidence par la question suivante.

Question 4 :

Que pensez-vous des affirmations suivantes ?

	Tout à fait vrai	Un peu vrai	Ensemble vrai	Un peu faux	Tout à fait faux	Ensemble faux
Rouler vite est dangereux	51	32	83	10	6	16
En dépassant les limitations de vitesse, c'est la vie des autres que l'on met en danger	62	24	86	9	3	12

(Source : Fondation nationale des sciences politiques, 1988)

... mais ce consensus n'est qu'apparent

#### Deux groupes contrastés

Une analyse plus fine des réponses aux questions ci-dessus, permet de mettre en évidence ces deux groupes :

- un groupe favorisé économiquement et culturellement (commerçants, cadres supérieurs et professions libérales) essentiellement composé de jeunes adultes masculins (refus de s'adapter aux normes, moindre perception des risques liés à la vitesse). Dans ce groupe, figurent notamment les « gros rouleurs » dont le comportement mérite d'être souligné : ils contestent l'utilité et l'efficacité des limitations de vitesse (sentiment de compétence personnelle, capacité à maîtriser la situation) et ont un comportement généralisé de transgression ;
- un groupe plus défavorisé, plus âgé, plus féminin, plus rural, aux revenus modestes et à faible capital culturel ( sentiment d'insécurité, forte perception des risques, respect des normes).

L'unanimité est loin d'être faite sur les dangers de la vitesse

Les réponses aux questions suivantes le montrent clairement.

#### Question 1 :

Êtes-vous plutôt d'accord ou plutôt en désaccord avec l'opinion suivante : « les limitations de vitesse sont des entraves inadmissibles à la liberté individuelle » ?

	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord
Ensemble	24,1	71,3
Homme	24,1	68,5
Femmes	19,0	73,8
Grands rouleurs (24 500 km/an et plus)	36,8	59,2
Personnes ayant le permis de conduire et ne conduisant pas	14,7	78,5
Personnes ayant eu des proches tués	20,0	77,5

(Source : BVA, 1984)

C'est donc plus du cinquième de l'ensemble, plus du quart des hommes et plus du tiers des grands rouleurs qui se déclarent plutôt d'accord avec cette idée.

Même si les personnes ayant eu des tués parmi leurs proches sont plus défavorables à cette opinion, on en trouve tout de même un cinquième pour considérer que, dans une certaine mesure, les limitations de vitesse sont une « entrave inadmissible à la liberté individuelle ». C'est dire l'importance de la vitesse dans le système des valeurs actuelles.

**Question 2 :**

Êtes-vous tout à fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt pas d'accord ou pas d'accord du tout, avec les propositions suivantes ?

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Total d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas d'accord du tout	Total pas d'accord
Ça ne sert à rien de construire des voitures rapides si on ne peut pas rouler vite	52,0	25,0	77,0	13,0	6,0	19,0
On ne peut pas savoir si les limitations de vitesse sont efficaces puisqu'elles ne sont pas respectées	23,0	35,0	58,0	22,0	8,0	30,0
Sur l'autoroute, on est souvent obligé de ne pas respecter les limitations de vitesse	16,0	31,0	47,0	24,0	18,0	42,0

(Source : Fondation nationale des sciences politiques, 1988)

Parmi les arguments évoqués par les opposants aux limitations de vitesse, et même les autres, notons celui-ci qui recueille un large majorité : « ça ne sert à rien de construire des voitures rapides si on ne peut pas rouler vite »...

En outre, 63 % des personnes interrogées pensent qu'un excès de vitesse important peut se justifier, comme en témoignent les réponses à la question suivante.

**Question 3 :**

Pensez-vous qu'un excès de vitesse important, c'est avant tout...

Une attitude puérite	32 %
Un petit moment de plaisir de temps en temps	32 %
Justifié quand on est très pressé	31 %

(Source : Sondage Louis-Harris, 1989)

Les contrôles de police et de gendarmerie et les sanctions

o Les contrôles :

Question :

Êtes-vous favorable à un renforcement des contrôles de police et de gendarmerie pour...

	Oui	Non	Ne sait pas	Ensemble
Mieux faire respecter les limitations de vitesse :				
— automne 1986	68,20	31,80		100,00
— automne 1988	72,40	27,30	0,30	100,00
Décourager certains conducteurs qui commettent des infractions dangereuses (franchissement de la ligne continue, stop, feux rouges) :				
— automne 1988	94,80	4,80	0,40	100,00
Dissuader de conduire ceux qui ne respectent pas la réglementation sur l'alcoolémie :				
— automne 1988	96,70	3,10	0,20	100,00

(Source : CREDOC, 1988)

Il existe un accord majoritaire (en légère progression sur les deux années 1986-1988) pour un contrôle renforcé des limitations de vitesse ; cet accord est toutefois moindre que pour la répression de l'alcool au volant ou de infractions dangereuses. Sur cette question, l'âge comme le sexe sont discriminants (montée de l'approbation des contrôles significative à partir de 55 ans), ainsi que le kilométrage annuel, le niveau d'instruction et la taille de l'agglomération.

o Les sanctions :

Question :

A votre avis, les sanctions en matière de sécurité routière sont-elles trop ou pas assez sévères en ce qui concerne...

	Pas assez sévères	Assez sévères	Trop sévères	Ne savent pas
L'alcool	71,7 %	22,8 %	2,9 %	2,6 %
La vitesse	38,0 %	44,4 %	13,8 %	3,8 %

(Source : Infométrie, 1988)

S'agissant des sanctions, on retrouve bien ici une application différenciée quant à la gravité des infractions alcool et vitesse : 71,7 % des personnes interrogées jugent les sanctions pas assez sévères en matière d'alcoolémie au volant, alors qu'elles sont 58,2 % à estimer qu'elles sont assez ou trop sévères en cas d'excès de vitesse.

o Le permis à points :

Question :

Êtes-vous plutôt favorable ou plutôt défavorable à l'instauration du permis à points ?

Plutôt favorable	74 %
Plutôt défavorable	22 %
Ne se prononcent pas	4 %

(Source : Sondage Louis-Harris, 1989)

Question :

Ce système traduit-il selon vous...

La volonté de réprimer les conducteurs dangereux	26 %
La volonté de modifier en profondeur le comportement des conducteurs	68 %

(Source : Sondage Louis-Harris, 1989)

Une grande majorité des personnes interrogées est favorable à l'instauration du permis à points (74 %) et semble avoir compris l'objectif pédagogique poursuivi par ce système (pour 68 % d'entre elles), à savoir une modification en profondeur du comportement des conducteurs.

## La ceinture

Si les Français pensent (pour 89 % d'entre eux) qu'elle constitue un élément de sécurité, boucler sa ceinture de sécurité reste une habitude difficile à prendre.

### Question 1 :

Vous arrive-t-il de ne pas boucler votre ceinture de sécurité ?

	Oui	Non
En tant que conducteur en ville	46,3	53,7
En tant que conducteur sur route	28,4	71,6
En tant que passager en ville	43,8	56,2
En tant que passager sur route	30,3	69,7

(Source : Infométrie, 1988)

Si les contrôles effectués ces dernières années montrent une croissance du taux de port de la ceinture, notamment sur route et autoroute (vitesses élevées = ceinture de sécurité), elle demeure relativement faible en ville, les usagers n'ayant pas encore compris qu'à vitesse faible la ceinture fait la différence entre blessé grave et blessé léger.

Il existe donc, au-delà de son efficacité reconnue, du moins en cas de vitesse élevée, une grande tolérance vis-à-vis du port de la ceinture, comme en témoignent les réponses à la question ci-après.

### Question 2 :

En pensant à quelqu'un qui ne met jamais sa ceinture de sécurité, qu'est-ce que vous dites ?

	Pourcentage des réponses
C'est sa vie, il fait comme il veut	51
Il a tort, les accidents coûtent cher à la société	16
Il a tort, il met la vie des autres en danger	13
Il a tort, c'est la loi, chacun doit la respecter	18
Ne se prononcent pas	27
Total	100

(Source : Fondation nationale des sciences politiques, 1989)

## Qui peut faire progresser la sécurité sur les routes ?

### Un problème individuel

L'amélioration de la sécurité routière est beaucoup plus un problème individuel que collectif, comme en témoigne la réponse à la question suivante.

#### Question :

Qui doit faire le plus gros effort pour diminuer le nombre des tués et des blessés dans les accidents de la route ?

	Pourcentage des réponses
Chaque individu responsable de sa sécurité et de celle des autres	88,8
L'État et la collectivité qui doivent organiser la sécurité	10,3
Ne sait pas	0,9
Ensemble	100,0

(Source : CREDOC, 1988)

## Les acteurs de la sécurité routière

### Question :

Parmi ceux qui agissent ou doivent agir pour améliorer la sécurité routière, pensez-vous que chacun des groupes suivants fait...

	Beaucoup	Assez	Peu	Rien	Ne sait pas	Ensemble
Le gouvernement	14,4	46,7	31,7	6,3	0,9	100,0
Les maires et les élus locaux	7,1	37,9	40,0	13,4	1,6	100,0
Les policiers et les gendarmes	29,5	46,8	18,3	4,8	0,6	100,0
Les tribunaux	11,2	31,0	36,4	18,3	3,1	100,0
La télévision et les journaux	25,8	47,5	21,9	4,0	0,8	100,0
Les constructeurs automobiles	10,5	24,4	33,2	30,8	1,1	100,0
Les garagistes	5,2	30,9	33,6	28,5	1,8	100,0
Les médecins et les services d'urgence	37,7	37,2	13,3	10,0	1,8	100,0
Les éducateurs et les formateurs	15,8	41,8	28,5	11,9	2,0	100,0
Les associations de victimes	25,3	39,7	22,1	8,4	4,5	100,0
Les assurances	9,4	26,4	35,3	27,0	1,9	100,0
Les chefs d'entreprises	2,6	12,3	32,5	47,7	4,9	100,0

(Source : CREDOC, 1988)

Ces réponses, très riches, montrent le classement opéré par les personnes interrogées :

- les acteurs qui font ou peuvent faire progresser la sécurité sur les routes (« beaucoup » et « assez » par ordre décroissant) : les policiers et les gendarmes, les médecins et les services d'urgence, les associations de victimes, le gouvernement ;
- les acteurs qui font « peu » ou « rien » : les chefs d'entreprise, les garagistes, les constructeurs automobiles, les assurances ;
- enfin, un avis mitigé pour les tribunaux, les maires et les élus locaux, les éducateurs et formateurs.

## Conclusion

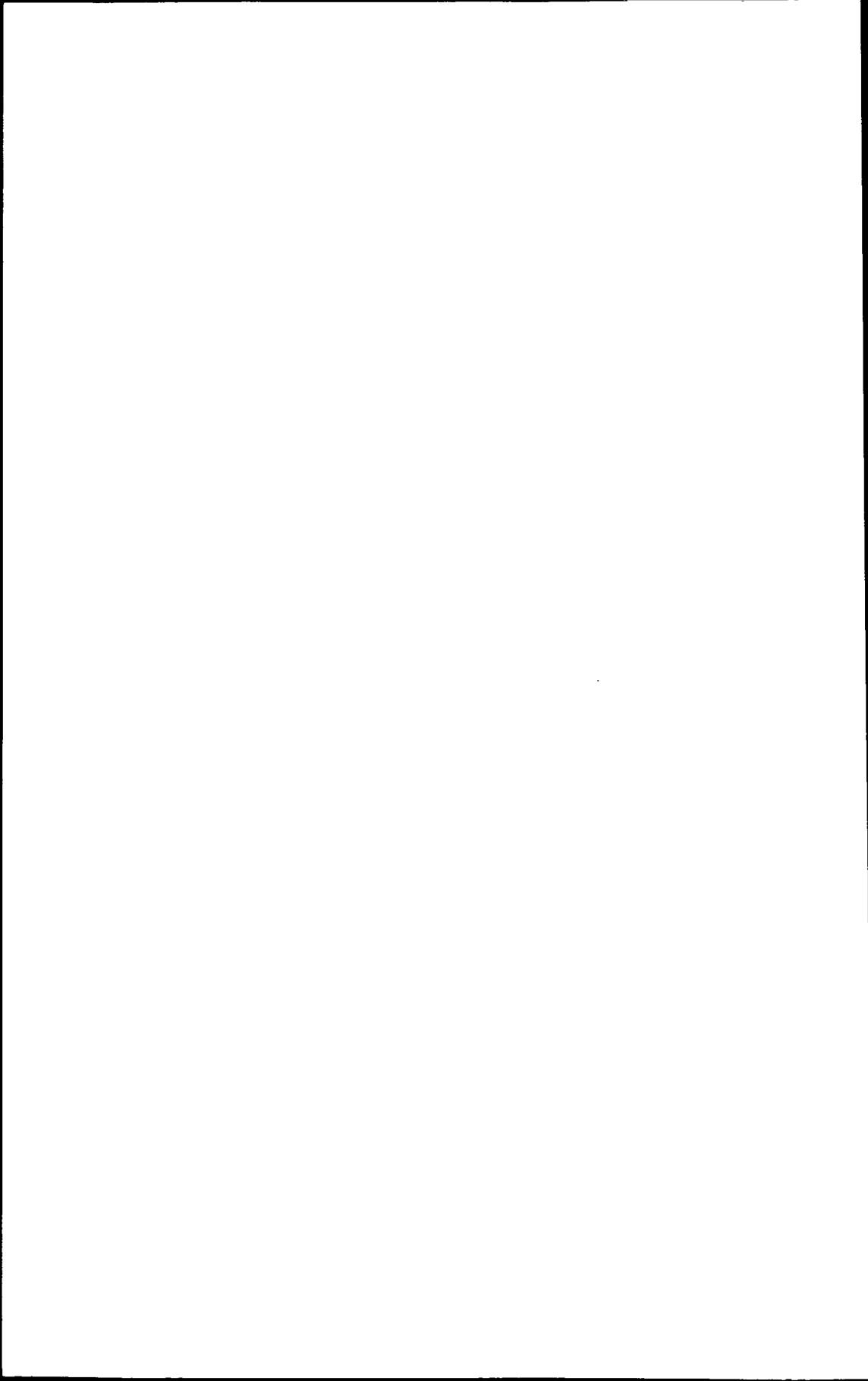
Comme on a pu l'observer, au-delà du consensus apparent sur les problèmes de sécurité routière, existent des clivages d'opinion souvent profonds ; quatre éléments sont déterminants pour les comprendre :

- l'âge, ou plus exactement, le cycle de vie : l'évolution des opinions connaît une coupure importante entre les 25-45 ans, les 45-55 ans et les plus de 55 ans ;
- les catégories socio-professionnelles. Deux tendances extrêmes s'opposent :
  - . l'une plus modeste, prudente et respectueuse de la loi,
  - . l'autre, plus dynamique, individualiste, acceptant le risque et refusant les contraintes sociales rigoureuses ;
- les systèmes de valeurs éthiques, civiques et religieux... ;
- les usages sociaux de l'automobile : suivant les cas, l'automobile constitue :
  - . un élément indispensable à la vie courante, socialement valorisant et que l'on utilise avec plus de retenue,
  - . un instrument du progrès technique et un espace de liberté, compris et utilisé de manière plus individualiste.

Deuxième partie  
Propositions d'actions  
complémentaires

Cette seconde partie présente un certain nombre de propositions complémentaires qui ne figurent pas parmi les mesures majeures présentées dans le Livre blanc, mais que la Commission a néanmoins jugé utiles de formuler.

Ces propositions sont classées par domaine, dans un ordre identique à celui du Livre blanc



## Chapitre 1

# L'amélioration des connaissances

### Avoir accès aux principaux résultats statistiques des assurances

#### La situation actuelle

Les risques de dommage chez les tiers observés par les assureurs varient en fonction du véhicule. Ces variations les ont conduit à classer les véhicules en différents groupes, numérotés de 1 à 16, représentant des risques croissants.

Chaque groupe est caractérisé par la fréquence des accidents et leur coût moyen, qui peut être différent pour les accidents matériels et pour les dommages corporels.

La mission de la Commission prévoyait, parmi les problèmes à étudier, celui du « rôle ces compagnies d'assurance dans le comportement infractionniste des usagers ».

Pour disposer des informations nécessaires, il a été demandé à quelques-unes des principales sociétés d'assurance de communiquer leurs résultats en comparant les primes afférentes à chaque groupe de véhicules et la dépense correspondante, couvrant les dommages corporels et matériels.

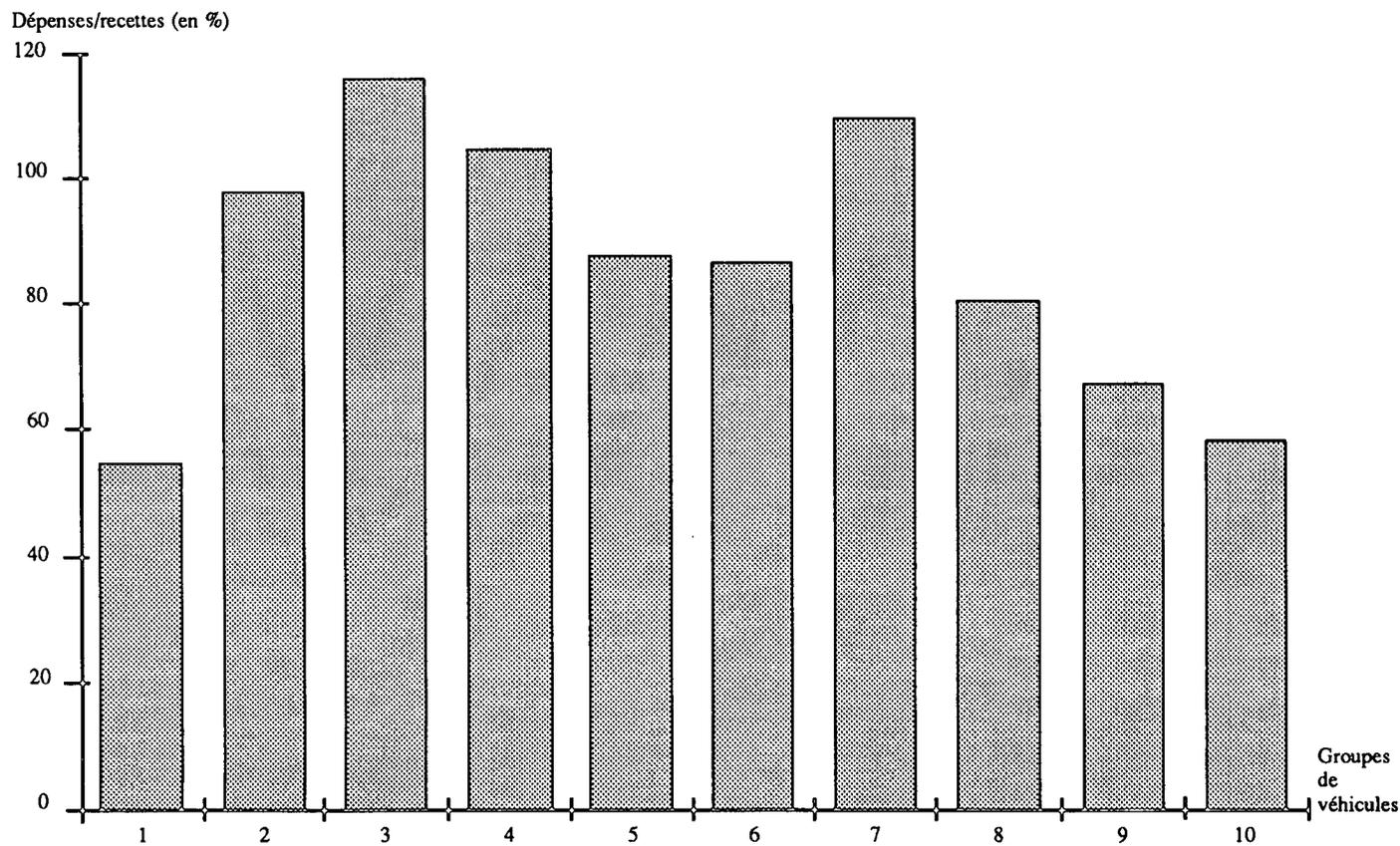
Les résultats font apparaître que les véhicules classés dans les premiers groupes de tarification, ainsi que ceux qui figurent dans les groupes plus élevés, supportent des coûts d'assurance proportionnellement supérieurs à ceux des groupes intermédiaires (graphiques 30, 31 et 32, relatifs à trois compagnies d'assurance). On constate donc des différences notables au profit des véhicules de milieu de gamme, mais pour significatives que soient ces distorsions, elles ne semblent pas de nature à influencer de manière notable sur la sécurité routière : on ne voit pas dès lors de moyen ni de nécessité d'imposer une autre politique commerciale aux assureurs automobiles.

#### Objectifs

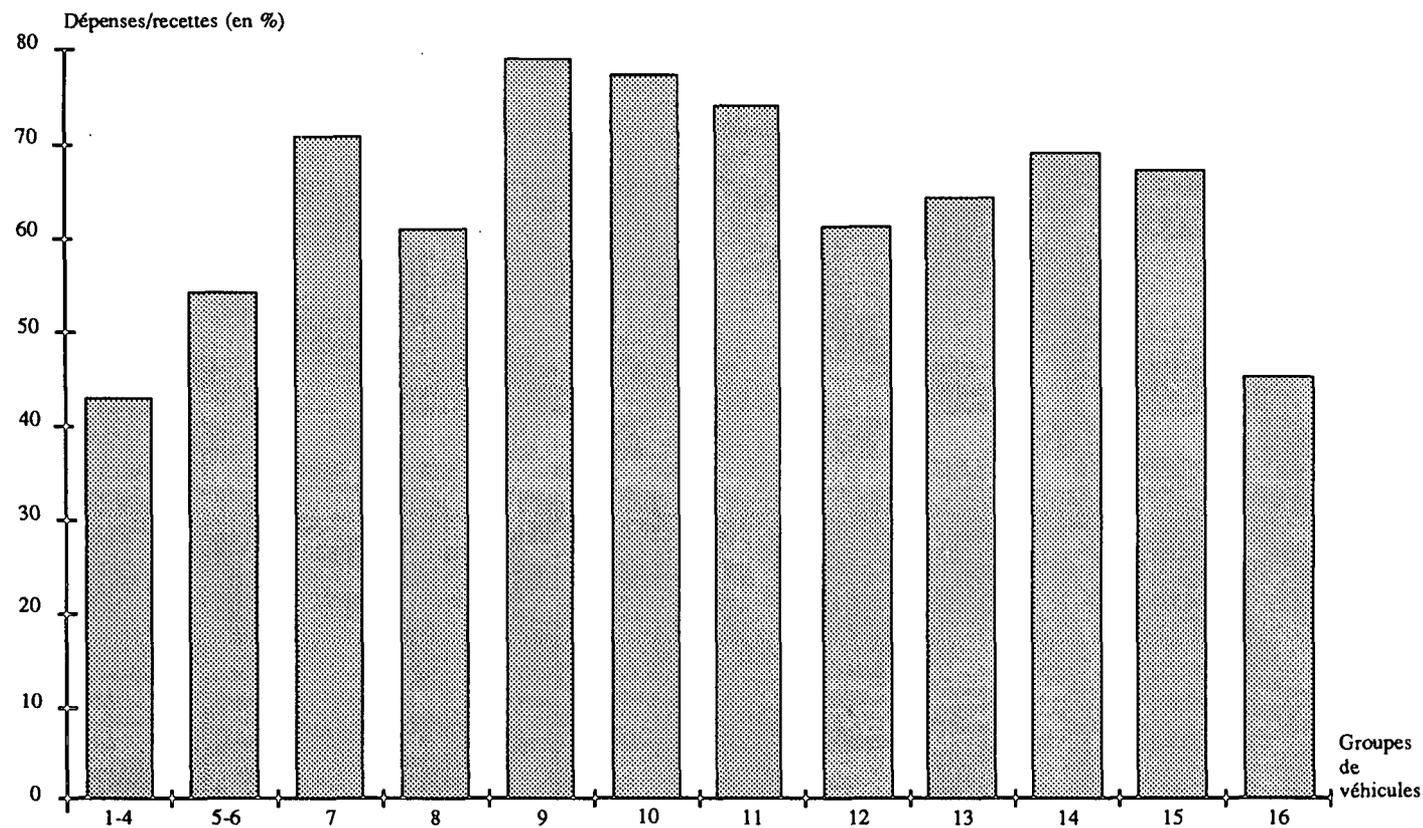
Les statistiques des compagnies d'assurance constituent néanmoins une source irremplaçable d'information pour la sécurité routière.

C'est pourquoi il est proposé que la haute autorité, et notamment le Centre d'étude et d'information de la sécurité routière dont la création est proposée par le Livre blanc, puisse avoir accès aux principaux résultats statistiques des assurances, notamment en ce qui concerne le taux de couverture des dépenses par les recettes pour chaque groupe de véhicules.

Graphique 30 — Dépenses/recettes par groupes de véhicules  
Société d'assurances n° 1

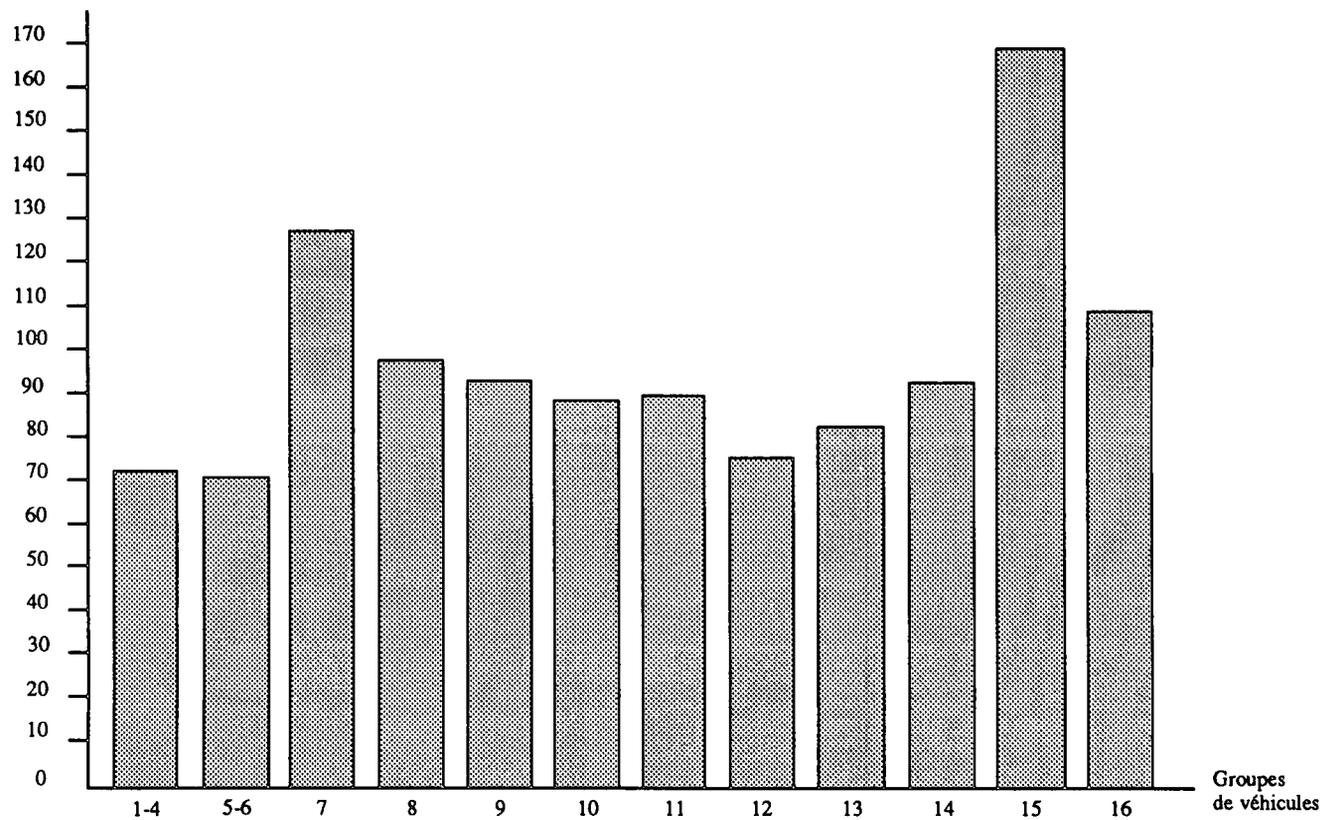


Graphique 31 — Dépenses / recettes par groupes de véhicules  
Société d'assurances n° 2



Graphique 32 — Dépenses / recettes par groupes de véhicules  
Société d'assurances n° 3

Dépenses/recettes (en %)



## Organiser dans chaque département, un suivi du taux de port de la ceinture

### Situation actuelle

Les évaluations du taux de port de la ceinture de sécurité sont établies au niveau national sur les différents types de voies. Les valeurs observées au niveau local sont rarement publiées et révèlent des différences très importantes entre les départements et surtout entre les agglomérations.

### Objectifs

Pour améliorer la connaissance du taux de port de la ceinture de sécurité, notamment au niveau local, et tenter d'obtenir une augmentation de ce taux de port, il serait demandé à chaque préfet, dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), de proposer des objectifs de progression du taux de port de la ceinture, de mettre en place les moyens d'incitation nécessaires, de créer un dispositif d'observation et d'évaluation approprié et de publier régulièrement les résultats obtenus.

## Chapitre 2

# La communication et la prévention

### La prévention des accidents liés à l'alcoolisme chronique : mieux coordonner l'action administrative et l'action judiciaire

#### La situation actuelle

La réglementation en vigueur prévoit trois procédures d'intervention en matière d'alcoolémie au volant.

*La procédure administrative* intervient habituellement la première. L'autorité administrative, alertée par les forces de police ou de gendarmerie constatant un délit de conduite en état d'imprégnation alcoolique, peut confisquer immédiatement le permis et le véhicule. Le permis peut être suspendu quand l'imprégnation alcoolique est confirmée par le dosage sanguin, mais il peut l'être immédiatement si la preuve du délit est fournie par le dosage dans l'air expiré (éthylomètre). Depuis 1981, l'examen médical par un expert doit intervenir avant le passage devant la commission de retrait du permis, pour que celle-ci soit éclairée sur l'existence d'une éventuelle intoxication chronique.

*La procédure pénale* chemine parallèlement à l'action administrative. Dans un nombre limité de parquets, elle est mise en œuvre précocement, la convocation à une audience se faisant au terme de la garde à vue, par l'officier de police judiciaire, sur instruction du parquet. Dans la majorité des cas, les délais de la procédure sont très longs et l'action administrative est arrivée à son terme avant que la décision judiciaire n'intervienne.

Les possibilités de sanctions ont été régulièrement renforcées (la dernière modification date d'avril 1987). La conduite sans permis étant particulièrement fréquente chez les alcooliques chroniques, la confiscation du véhicule, qui constitue la meilleure méthode de protection (d'eux-mêmes et des autres) reste toutefois peu utilisée par les magistrats.

Des « permis blancs » permettent fréquemment à des conducteurs ayant besoin professionnellement de leur véhicule de poursuivre leur travail malgré l'existence d'une intoxication alcoolique chronique.

*Une filière « médicale »* s'ajoute aux deux précédentes. La Direction départementale des affaires sanitaires et sociales reçoit un double du constat de l'imprégnation alcoolique qu'elle transmet à un centre d'hygiène alimentaire et d'alcoologie (CHAA).

Au cours d'un premier entretien avec l'usager, le médecin alcoologue pourra apprécier, en s'aidant éventuellement de tests biologiques, s'il s'agit d'une alcoolisation occasionnelle, d'un alcoolisme chronique avec situation de dépendance ou d'un état intermédiaire (« buveurs excessifs »). Il pourra éventuellement suivre le patient si celui-ci désire bénéficier de l'aide de ce centre d'alcoologie.

## Objectifs

Les trois interventions sont juridiquement indépendantes et complémentaires. Mais elles ne sont pas toujours bien comprises, ni correctement appliquées, et l'on observe de grandes variations d'un département à l'autre.

Il convient d'en clarifier l'application, en rappelant notamment qu'une décision judiciaire, lorsqu'elle n'aboutit pas à la suspension ou à l'annulation du permis, ne rétablit pas ipso facto la capacité du conducteur à la conduite lorsque celui-ci a été déclaré inapte dans le cadre de la procédure administrative, après examen médical.

Réduire l'offre de boissons alcooliques dans les établissements directement liés à la circulation routière, et rappeler les conséquences pénales de la conduite sous l'influence de l'alcool

L'interdiction de la vente de boissons alcooliques dans les stations-service

Elle pourrait être mise en place à titre expérimental par les préfets, dans le cadre de leur pouvoir de police.

La station-service est en effet une structure commerciale étroitement associée à la route et il est important de séparer ses activités de la vente d'un produit dont la consommation inadaptée a des conséquences aussi graves sur la conduite. Plusieurs pays ont ainsi été amenés à limiter les conditions de commercialisation de l'alcool (magasins spécialisés, heures d'ouvertures définies...) voire à interdire aux mineurs la vente de l'alcool à emporter. Cela a entraîné récemment aux États-Unis une réduction des accidents liés à l'alcool.

Une étude de l'INRETS a mis en évidence le rôle de la bière dans l'alcoolisation des jeunes conducteurs et son offre est particulièrement importante dans les stations-service.

Cette mesure met ainsi l'accent sur la nécessaire séparation de l'alcool et de la route, et évite notamment de stimuler la consommation d'alcool des jeunes la nuit.

L'affichage obligatoire de la réglementation de l'alcoolisme dans les débits de boisson

Il serait, en outre, de nature à améliorer l'information des conducteurs.

Le Code de débits de boissons prévoit l'obligation de porter à la connaissance des consommateurs un certain nombre d'informations destinées à réduire les consommations excessives d'alcool. Les dispositions du Code de la route concernant l'alcool n'en font pas partie.

Il s'agirait ainsi d'ajouter aux obligations actuelles d'information du public (en prévoyant une dimension des lettres qui rende le texte lisible, ce qui n'est pas le cas actuellement) *les limites légales du taux d'alcool dans le sang et dans l'air expiré, les conditions dans lesquelles une recherche de l'imprégnation alcoolique peut être faite et les sanctions prévues par la loi en cas de conduite sous l'influence de l'alcool.*

## Chapitre 3

# La sécurité des véhicules

### Améliorer la visibilité des véhicules

L'amélioration de la visibilité des véhicules, gage d'une meilleure sécurité sur les routes, peut être obtenue grâce à la mise en place de mesures légères, peu coûteuses, efficaces, mais dont la mise en œuvre nécessitera un accord au niveau européen. Citons en particulier deux mesures.

#### L'amélioration de l'efficacité des rétroviseurs du véhicule

Il convient de prévoir un rétroviseur extérieur des deux côtés sur tous les véhicules, avec un dispositif destiné à supprimer totalement l'angle mort lors d'un dépassement (prévention des accidents d'autoroute en particulier).

Trois solutions ont été étudiées à cet effet :

- l'utilisation d'une surface sphérique qui augmente le champ visuel mais déforme l'image, donnant l'impression que le véhicule qui se rapproche, est plus éloigné qu'il ne l'est en réalité ;
- l'installation sur la surface du rétroviseur d'un petit miroir additionnel doté d'un support prismatique qui élargit le champ visuel aux dépens de l'angle mort. La faible surface n'est pas un handicap, le but n'étant pas d'apprécier avec précision le rapprochement d'un véhicule mais simplement de le voir dans « l'angle mort » ;
- l'utilisation d'un miroir plan à deux pentes, la partie proche de la portière assurant la fonction du rétroviseur traditionnel, la partie externe, plus inclinée ou convexe, donnant une vision des véhicules situés dans « l'angle mort ». Cette solution est actuellement la plus satisfaisante techniquement.

#### La généralisation de l'usage des feux de croisement

Il convient de généraliser l'utilisation des feux de croisement sur route à la tombée du jour et de nuit dans les agglomérations, en supprimant la possibilité d'utiliser les feux de stationnement quand le moteur tourne.

Les véhicules disposent en effet de trois possibilités de signalisation par des feux : les feux de stationnement (dits également lanternes ou feux de position), les feux de croisement et les feux de route. Les Français ont un comportement très différent des autres Européens face à l'utilisation de leurs feux à la tombée de la nuit et en agglomération quand l'éclairage urbain est allumé. Ils se servent parfois des feux de stationnement, créant une situation confuse, qui associe des véhicules bien visibles grâce à leurs feux de croisement à d'autres qui le sont moins parce qu'ils n'ont que leurs feux de stationnement allumés. Des études faites dans plusieurs pays européens ont mis en évidence l'intérêt pour la sécurité des feux de croisement en ville ; cet usage a été rendu obligatoire en France le 15 octobre 1979. La mesure a provoqué alors de multiples critiques qui ont entraîné l'adoption le 16 juin 1982 d'une décision ambiguë, laissant le choix à l'usager entre ses feux de stationnement et ses feux de croisement dans les agglomérations. Depuis cette période, une évolution progressive s'est faite vers l'usage des feux de croisement ; on peut se poser la question de savoir s'il ne serait pas opportun de généraliser maintenant cette pratique qui a mis une dizaine d'années à s'imposer sur le terrain et qui est, de facto, adoptée par l'immense majorité des conducteurs.

## Réduire l'agressivité des véhicules en cas de collision

### Réduire l'agressivité des véhicules légers vis-à-vis des piétons et des utilisateurs de deux-roues

La réglementation actuelle proscrit la présence d'accessoires dangereux susceptibles de provoquer des lésions par choc direct chez un usager extérieur au véhicule. Par exemple, un rétroviseur d'aile doit satisfaire cette exigence de sécurité. Mais il n'existe pas de norme générale limitant l'agressivité d'un avant de véhicule vis-à-vis d'un piéton ou d'un utilisateur de deux-roues alors que les progrès des connaissances dans ce domaine permettraient d'assurer un niveau de protection très amélioré par rapport à la situation actuelle.

Les études d'accidents réels indiquent que les lésions graves ou mortelles subies par les adultes sont produites principalement par l'encadrement du pare-brise, les montants latéraux et la traverse inférieure supportant habituellement des axes de balais d'essuie-glaces mal ou non protégés. Les enfants peuvent être atteints par des formes d'ailes comportant des zones peu déformables, en particulier quand elles contiennent à une très faible distance de leur surface des éléments rigides comme une fixation supérieure d'amortisseur.

Il conviendrait donc d'étudier avec les constructeurs une norme assurant une protection contre un impact de la tête sur les éléments avant d'un véhicule léger jusqu'à une vitesse de 20 km/h environ. Cette obligation ne concernerait pas les éléments du véhicule situés au-dessous d'une hauteur définie qui pourrait être de 80 cm. Au dessus de cette hauteur, une fausse tête analogue à celles utilisées pour les homologations des casques ne devrait pas subir une accélération supérieure aux tolérances humaines (300 g en pointe, 150 g pendant moins de 2 millisecondes ?) pour des vitesses allant jusqu'à 20 km/h. Cette fausse tête serait suspendue librement devant un point quelconque du véhicule en déplacement.

Une telle norme, qui *ne pourrait bien entendu qu'être européenne*, pourrait à terme réduire de manière très notable le nombre de piétons et utilisateurs de deux-roues tués par les véhicules légers.

### Réduire l'agressivité des poids lourds vis-à-vis des véhicules légers

La réglementation fixant les caractéristiques de la protection de l'arrière des poids lourds peut être en effet améliorée. Sa principale lacune tient à l'existence de nombreuses exemptions dont les plus importantes concernent :

— *les bennes basculantes* : cette exemption est particulièrement préjudiciable à la sécurité du fait du nombre de véhicules concernés. Elle n'est acceptable que pour les bennes dont la hauteur du plancher est supérieure à celle du pavillon des voitures de tourisme, ce qui est fréquent pour des véhicules de fort tonnage. Elle est dangereuse quand la hauteur de la benne est suffisamment haute pour passer au-dessus des zones résistantes des structures avant des véhicules de tourisme, et assez basse pour provoquer une intrusion à l'intérieur de l'habitacle. Il est possible techniquement de protéger des arrières de bennes basculantes ayant ces caractéristiques et le surcoût à la construction est suffisamment faible pour que cet équipement soit imposé ;

— *les véhicules pourvus d'un hayon élévateur* : ces équipements se multiplient et il est fréquent d'observer des équipements arrière sans véritable barre anti-encastrement, l'axe aux extrémités duquel sont fixés les bras de la plate-forme du hayon tenant lieu de dispositif de protection. Dans la plupart des cas, cet axe n'est pas

assez étendu latéralement pour assurer une protection au niveau des angles du poids lourd. Des équipement existent qui assurent une protection sur toute la largeur, témoignant de l'absence d'obstacle technique à la réalisation d'une protection efficace.

Pour réduire l'agressivité des poids lourds vis-à-vis des véhicules légers, il convient donc d'agir sur la hauteur des zones résistantes qui ont pour effet de déformer les habitacles des voitures légères heurtées ou heurtantes et cela sur toute la périphérie du véhicule : en particulier, supprimer les exemptions non indispensables et définir une nouvelle norme étendant la zone protégée et renforçant la résistance mécanique de la barre anti-encastrement.

### Améliorer le taux de port de la ceinture par l'équipement des véhicules d'un voyant au tableau de bord signalant l'absence de bouclage de ceinture

Ce dispositif, de nature à éviter que bon nombre de conducteurs oublie de boucler leur ceinture, notamment en ville, a déjà été mis en place par plusieurs constructeurs, mais son installation obligatoire s'est heurtée jusqu'à présent aux instances européennes qui n'ont pas admis le caractère indispensable d'un tel dispositif, la plupart des autres pays européens ne connaissant pas les mêmes problèmes que la France quant au respect du port de la ceinture.

Il semblerait tout à fait souhaitable de poser à nouveau le problème, un tel dispositif pouvant par une augmentation du taux de port de la ceinture, permettre une réduction sensible de la gravité des accidents.

### Établir le calcul de la puissance administrative des voitures particulières sur la base de la puissance réelle des moteurs

La formule de calcul de la puissance administrative des voitures particulières, appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1978 pour des raisons énergétiques, fait aujourd'hui apparaître du fait des progrès techniques, des distorsions incompatibles avec les exigences de sécurité routière.

Certains modèles équipés d'une boîte de vitesse automatique sont pénalisés par rapport à la même version équipée d'une boîte manuelle. Les modèles équipés de moteurs suralimentés sont avantagés par rapport à la version non suralimentée. Le mode de calcul actuel pénalise les technologies les plus compatibles avec une utilisation modérée des performances du véhicule, ce qui devient de plus en plus absurde.

Il conviendrait donc de modifier la réglementation actuelle, en établissant un nouveau mode de calcul de la puissance administrative ou fiscale des véhicules basé sur la puissance réelle des moteurs.

## Chapitre 4

### L'environnement routier

#### Réduire les accidents contre les obstacles fixes rigides

Les arbres et autres obstacles fixes rigides constituent l'une des causes les plus importantes d'accroissement de la gravité des accidents en cas de perte de contrôle du véhicule : d'après une étude effectuée en 1980 pour le laboratoire de physiologie et de biomécanique Renault-Peugeot, environ 35 % des automobilistes avaient été tués dans des collisions contre des obstacles fixes rigides dont 20 % étaient des arbres, 15 % des poteaux, des talus, des murs ou des glissières.

Si la plantation a un intérêt esthétique, touristique ou affectif qui ne permet pas sa suppression, il convient de la protéger par des glissières en sachant que l'efficacité de ce type d'équipement est affaiblie quand il est au contact de supports rigides (arbres en bordure immédiate de la chaussée).

Si l'environnement le permet, il convient de remplacer la plantation située à proximité immédiate de la chaussée par une autre, située à une distance de 4 mètres et protégée par un fossé correctement conçu pour prévenir un impact sur la plantation sans comporter de dangerosité propre.

Ces mesures devraient être étendues aux poteaux rigides (EDF ou PTT) dont les règles d'implantation seraient définies dans le cadre de la normalisation des équipements et de l'environnement de la chaussée.

#### Normaliser les carrefours

Les carrefours présentent actuellement, tant en matière de configuration que de règles de priorité, une dangereuse hétérogénéité. Il est proposé de normaliser les carrefours de manière simple et rationnelle, qui facilite la compréhension de usagers et améliore la sécurité.

Le principe serait d'aménager progressivement les carrefours existants et de concevoir les nouveaux carrefours selon deux configurations :

#### Les intersections

Dans le cas d'intersections à deux voies, l'une des deux voies ayant toujours priorité sur l'autre, si possible de manière constante dans le temps, il conviendrait de matérialiser clairement cette priorité tant par des panneaux de signalisation que sur le sol. La seule exception serait, bien entendu, celle des carrefours équipés de feux tricolores.

Encore faudrait-il, pour ces derniers, qu'il soit mis immédiatement fin à la pratique dangereuse récemment adoptée, de doter de couleurs trop voisines les feux « jaunes » et les feux « rouges ».

## Les carrefours « giratoires »

Dans le cas d'intersections plus complexes, le développement de carrefours giratoires avec priorité revenant à l'usager déjà engagé et non à celui qui y pénètre, a eu un impact très positif sur la sécurité, en réduisant la vitesse à l'abord du carrefour et prévenant son encombrement.

Malheureusement, cette configuration n'a pas été généralisée et il en résulte une situation confuse et dangereuse, en particulier dans les grandes agglomérations où l'on peut trouver des carrefours successifs ayant des règles de priorité différentes.

Il conviendrait de *généraliser le système de la priorité du véhicule sortant dans tous les carrefours circulaires dotés d'un terre-plein central* : afin de bien caractériser tous les carrefours relevant de ce régime de priorité, notamment dans le cas de ronds-points de faible diamètre, une signalisation appropriée, devrait être prévue non seulement aux abords, mais sur le rond-point lui-même.

Troisième partie  
Réflexions sur le système  
de contrôle et de sanctions

Cette troisième partie propose quelques éléments  
de réflexion sur le système de contrôle et de sanctions

# Réflexions sur le système de contrôle et de sanctions

## Introduction

L'action pédagogique en profondeur, persévérante et multiforme, doit permettre une modification des comportements telle que la route devienne plus sûre. Elle s'accompagnera inévitablement, pourtant, de la persistance d'un système de sanctions adapté aux infractions commises en ce domaine, au rendement amélioré, alimenté par des dispositifs de contrôle perfectionnés.

Cela ne revient pas à dire que, dans notre pays démocratique, la liberté d'aller et venir doit subir d'intolérables atteintes. Mais dès lors que, par insouciance ou par des actes de transgression délibérés, la sécurité des personnes est mise en danger, alors que la mise en circulation d'un véhicule crée par elle-même un risque, il est nécessaire que le repérage de ces comportements soit facilité et que la sanction en devienne à peu près inévitable.

Pour autant, le principe de légalité des poursuites et celui de l'individualisation des peines ne seront pas perdus de vue.

Trois séries de problèmes se posent alors, dont certains doivent recevoir des solutions nouvelles : la constatation des infractions, les peines à appliquer, les procédures à suivre.

## Chapitre 1

### La constatation des infractions

Précisons qu'il s'agit ici des contraventions, la constatation des délits ne pouvant que demeurer soumise aux règles les plus habituelles du Code de procédure pénale.

La police de la circulation routière est dès aujourd'hui confiée à des agents relativement spécialisés, distincts des officiers et agents de police judiciaire habilités à constater par procès-verbal l'ensemble des infractions (articles L 23-1, R 248 et suivants du Code de la route).

Les questions posées sont celle du renforcement de leur spécialisation fonctionnelle et surtout celle des moyens et procédés de constatation des contraventions, à quoi se relie les problèmes de l'automatisme plus ou moins marqué des conséquences de l'infraction et de son incidence sur d'autres que son auteur direct.

#### La spécialisation fonctionnelle en matière de police et de circulation

Il est apparu à la Commission qu'une plus nette spécialisation des agents chargés de constater les infractions dans le domaine de la circulation routière serait préférable à la situation actuelle. Celle-ci est caractérisée par une combinaison d'un système d'habilitation particulier avec une faible spécialisation fonctionnelle, la plupart des policiers et gendarmes dans toutes leurs unités territoriales, recevant cette habilitation.

L'inconvénient de cette situation est que, pour des policiers chargés de nombreuses missions de surveillance comme pour des gendarmes dont les tâches administratives sont diverses, la police de la circulation ne fait que s'y ajouter et ne constitue pas un objet particulier de préoccupation. De plus, on observe que, dans le souhait légitime d'une bonne insertion et d'une image favorable auprès de la population de leur ressort territorial, les gendarmes peuvent être gênés d'avoir à verbaliser des contrevenants dans ce ressort. Et surtout, les limites territoriales posées à l'intervention des unités classiques limitent sérieusement leur emploi dans la police de la route.

La solution se trouve dans le développement de formations spécialisées comme en comportent les CRS ou comme en a organisé la gendarmerie avec les pelotons d'autoroute et les pelotons motorisés organiques dépendant de chaque groupement départemental. Ainsi chaque compagnie de gendarmerie pourrait comporter une brigade spécialisée renforcée et chargée en permanence de la surveillance du réseau routier de grande circulation. De plus, comme c'est déjà le cas dans certaines villes, une section de police urbaine devrait être consacrée exclusivement à la surveillance de la circulation.

Les effectifs supplémentaires prévus par le comité interministériel du 27 octobre 1988 pourraient être affectés à ces nouvelles unités.

Mais surtout, il est souhaitable que ces unités soient principalement composées de personnels stables, bien formés, dont l'affectation dans cette spécialité soit prononcée pour plusieurs années. Il y aurait tout avantage à ce que le complément d'effectifs soit fourni par le contingent, la valeur pédagogique d'un tel service étant évidente.

## Les procédés de constatation des infractions et leurs conséquences

Les énormes flots de circulation ne permettent plus, tout le monde en convient, de se limiter aux procédés traditionnels d'observation et d'interception des contrevenants. Il faut même admettre que, si la constatation ne souffre pas l'à peu près, il n'est pas toujours possible d'être certain que l'automobiliste sanctionné sera celui qui aura commis l'infraction. La technique moderne, par exemple la qualité améliorée des appareils de photographie au vol, permet néanmoins de réduire considérablement les risques d'erreur.

Au reste, la pratique enseigne que, malgré le retentissement que des défenseurs mal inspirés des conducteurs en faute ont donné à des décisions exigeant la personnalisation certaine des contraventions, peu de contestations sont émises à ce sujet. Il est vrai que, aussi peu nombreux soient-ils, les contrevenants de mauvaise foi échappent parfois à la sanction alors qu'elle frappe les autres.

On doit observer pourtant que les moyens techniques (Multafot cinémomètre, traffipax) sont suffisamment fiables pour que, moyennant certaines procédures de certification et de vérification périodique, la jurisprudence admette parfaitement la force probante de leurs résultats. La Commission souhaite donc la multiplication des dispositifs de détection automatique des infractions, parfois coûteux à l'achat mais économes en personnel, ce qui permettra d'augmenter sensiblement le taux, aujourd'hui considéré comme dérisoire, des infractions constatées par rapport à celles commises.

Bien entendu, cette automacité exclura souvent l'interception immédiate du véhicule, ce qui posera le problème de l'identification du contrevenant. De plus, elle ne se prête guère qu'aux contrôles portant sur la vitesse et sur l'observation des feux de signalisation, d'où l'utilité de la proposition formulée sur la fiche ci-après.

## Les modes de sanction des contrevenants

Si les violations de la signalisation lumineuse et surtout les dépassements de la vitesse autorisée sont plus fréquemment constatés, peut-on continuer à traiter les contrevenants selon les procédures traditionnelles, même simplifiées grâce au système de l'ordonnance pénale ?

Deux réponses au moins sont possibles qui, toutes deux, supposent une répression relativement forfaitaire dont les bases pourront être communes.

Dans une des options, la sanction serait purement administrative et, selon le degré de gravité de l'infraction, une amende plus ou moins forte serait infligée ainsi, éventuellement, qu'une suspension du permis de conduire pendant une durée plus ou moins longue. On devrait alors supprimer dans ces cas l'intervention de la commission de suspension du permis de conduire. Ce système préparerait la mise en application du permis à points.

L'autre option maintiendrait l'intervention du juge de police dans l'esprit de la circulaire du ministre de la Justice du 20 juillet 1987 qui, en harmonie avec celle du ministre de l'Intérieur du 6 mai 1987, a fixé de manière indicative un barème de suspension du permis de conduire selon la gravité du dépassement des vitesses autorisées et prévu la citation devant le tribunal de police dans les cas les plus graves (mais on pourrait supprimer cette dernière hypothèse et lui étendre le

système du barème forfaitaire). Cette option présenterait l'avantage de permettre les recours devant le tribunal de police, notamment si l'on décidait de frapper en première analyse le propriétaire du véhicule. Elle aurait l'inconvénient d'accroître la charge de travail des juges.

Une question difficile à résoudre est celle de savoir si un traitement différent (non un barème différent, qui va de soi) doit être réservé aux « excès modérés » de vitesse par rapport aux excès graves.

De toute manière, l'introduction du permis à points résoud partiellement l'ensemble de la question. La Commission a, dans ces conditions préféré ne formuler que le souhait d'une forfaitisation la plus générale possible.

## L'identification du contrevenant et la sanction du propriétaire du véhicule

Le développement des moyens automatiques de constatation ne s'accommodant généralement pas d'une interception immédiate des contrevenants, la question de leur identification peut se poser. Les procédés techniques utilisés ne l'assurent pas toujours : une photographie de l'arrière d'une voiture ne permet au mieux qu'un repérage approximatif de la silhouette du conducteur.

Il n'est pas douteux que, même si les contestations sont moins fréquentes qu'on ne le croit généralement, l'absence de sanctions auxquelles elles peuvent conduire choque l'équité. Dans le cas de sociétés possédant une flotte de véhicules confiés indifféremment à plusieurs conducteurs, il se produit qu'aucun d'eux ne puisse être pénalisé.

D'autre part, on a pu observer que le seul fait de mettre une voiture ou un camion entre les mains d'un conducteur irresponsable constitue une faute qu'on peut estimer punissable. En sens inverse, il est vrai, le lien entre la mise à disposition d'un véhicule et l'infraction commise loin du domicile ou de l'entreprise est ténue.

Cela doit-il conduire à modifier la législation de telle façon que, comme en matière de stationnement (article L 21-1 du code de la route), le propriétaire du véhicule (individu ou représentant légal d'une personne morale) puisse être sanctionné d'une peine d'amende sans qu'il soit nécessaire d'identifier la personne qui conduisait et qui est donc l'auteur de la contravention ?

En matière de stationnement, la question, on le sait, a été tranchée lorsqu'une peine d'amende est la seule encourue. Le titulaire du certificat d'immatriculation peut toutefois s'exonérer s'il fournit des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction.

A cette dernière condition, on peut envisager d'étendre ce système à celui des infractions à la vitesse ou aux feux de signalisation constatées sans interception immédiate du véhicule. Un délai serait donné au titulaire du certificat d'immatriculation pour contester éventuellement sa responsabilité pénale et fournir les renseignements nécessaires. Il conviendrait pourtant de s'assurer qu'une telle réforme, de nature législative, recueille l'accord du Conseil constitutionnel : elle constituerait peut-être, en effet, une atteinte au principe de la personnalité des peines à laquelle le précédent des contraventions de stationnement n'est pas identique.

On peut, d'autre part, concevoir la création d'une nouvelle infraction consistant dans le fait que le propriétaire d'un véhicule l'a laissé à la disposition d'une personne qui,

en conduisant ce véhicule, a commis une contravention. Cette infraction purement matérielle constituerait une contravention de la quatrième classe pouvant entraîner la suspension du permis de conduire ou la perte de points.

La Commission propose donc :

— soit, au cas de constatation au vol d'une contravention aux règles de la circulation routière, de poursuivre le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule comme s'il en était lui-même l'auteur, sauf s'il permet l'identification du contrevenant ;

— soit de sanctionner dans tous les cas le propriétaire d'un véhicule dont le conducteur a commis une infraction, en tant que conducteur ou pour avoir laissé le véhicule à la disposition du délinquant ou contrevenant.

### La perception immédiate des amendes

On le sait, l'article 529 du Code de procédure pénale prévoit que, lorsqu'une peine d'amende seule est encourue pour les contraventions des quatre premières classes au code de la route, au code des assurances et à la réglementation sur les parcs nationaux, elle est perçue sous forme d'amende forfaitaire dont le barème est fixé par l'article R 49. Cette amende est majorée en cas de non-paiement dans le délai prescrit.

L'article 529-1 prévoit que le montant de l'amende forfaitaire peut être acquitté entre les mains de l'agent verbalisateur. Or ce n'est jamais le cas, les agents verbalisateurs n'étant pas porteurs des carnets à souche mentionnés à l'article R 49-2 : les contrevenants font l'objet d'un avis de contravention et d'une carte de paiement qu'ils renvoient au service verbalisateur, revêtue d'un timbre amende.

La diffusion des carnets de chèques, celle des cartes bleues (les véhicules de police et de gendarmerie pourraient être munis des appareils nécessaires à leur traitement) doivent permettre d'appliquer cette disposition dont l'avantage psychologique est indéniable et qui simplifierait quelque peu le régime des contraventions.

Mais, outre que ce procédé est évidemment inapplicable aux contraventions constatées sans interception, la question posée est celle de son extension aux contraventions pouvant entraîner la suspension du permis de conduire. La seule solution est de dissocier le paiement de l'amende, qui pourra d'ailleurs être minorée par faveur pour le versement immédiat, et la mesure concernant le permis de conduire qui sera prise selon la procédure et le barème habituels.

A terme, cette mesure consistera dans la perte de points.

La Commission propose donc de mettre en œuvre l'article 529-1 du Code de procédure pénale en ce qu'il prévoit la perception du montant de l'amende pour contravention au moment de la constatation et de réduire dans cette hypothèse les taux fixés à l'article R 49 du Code de procédure pénale.

## Chapitre 2

### Les délits routiers et leurs sanctions

Ayant fait le choix de peines contraventionnelles quasi automatiques, associant l'amende au retrait du permis de conduire (ou à la perte de points), sans que le sursis à ce retrait ou son aménagement trouvent ici une place normale, il convient maintenant de s'interroger sur la meilleure réponse juridique à apporter à la délinquance routière.

La redéfinition des délits d'imprudence est à revoir, l'incrimination de la mise en danger d'autrui doit être envisagée, les délits routiers doivent être mieux poursuivis et les victimes prises en meilleure considération, les peines peuvent être plus adaptées.

#### Les délits d'homicide et blessures par imprudence

L'intitulé de la section III du chapitre premier du titre II du Code pénal commence par les mots « homicide, blessures et coups involontaires » qui constituent le titre du premier paragraphe.

Il a été remarqué au cours d'un colloque récent consacré aux victimes des accidents de la circulation que le mot « involontaire » n'est pas adapté au comportement de celui qui par sa faute cause un accident. Il faut au contraire souligner par le vocabulaire employé la gravité de ce comportement. La référence à la maladresse dans le texte ne convient pas plus.

Précisément, le projet de réforme du Code pénal déposé au Sénat en février 1896 et que le ministère de la Justice a présenté à nouveau le 15 février 1989 renouvelle, mais sans aller assez loin, la définition de ces infractions. Elle sont prévues à la section II (Des atteintes involontaires à la vie) du chapitre premier (Des atteintes à la vie de la personne) du titre II du projet.

Le texte de l'article 221-8 est le suivant :

« Le fait de causer, par imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 300 000 francs. d'amende.

En cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 500 000 francs d'amende ».

Le texte de l'article 222-18 est le même à due proportion (un an d'emprisonnement et 100 000 francs d'amende, deux ans et 200 000 francs en cas de manquement délibéré).

La Commission propose donc :

- que sans attendre l'adoption du projet de réforme du livre II du Code pénal, soient redéfinis les homicides et blessures par imprudence ;
- que soient adoptés, à cette fin, le texte des article 221-8 et 222-18 du projet, sous réserve de suppression du mot « involontaire » à l'article 221-8.

## Le délit de mise en danger d'autrui

Il faut aujourd'hui se poser la question d'une nouvelle incrimination, celle de la mise en danger d'autrui. La réponse n'est pas facile, car, aussi révoltant qu'apparaisse le comportement d'un usager de la route enfreignant délibérément une prescription de sécurité essentielle, les circonstances de l'accident avec toutes leur variété, la subjectivité des témoins et des verbalisants ne permettent peut-être pas de définir une telle infraction avec suffisamment de précision.

La cause paraît toutefois entendue puisque le projet de loi portant réforme du Code pénal comporte un article 223-1 (qui ne vise pas que les circonstances de la circulation routière mais qui s'applique aussi aux conditions du travail ou à d'autres hypothèses) ainsi rédigé :

« Chapitre III : De la mise en danger de la personne.

Section I : Des risques causés à autrui.

Article 223-1 : Le fait d'exposer autrui à un risque immédiat de mort par la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 francs d'amende. »

Et l'article 223-14 prévoyait des peines complémentaires parmi lesquelles la suspension et l'annulation du permis de conduire.

On peut lire dans l'exposé des motifs du texte les lignes suivantes :

« Faite d'imprudence, de négligence, parfois de mise en danger consciente d'autrui, la délinquance routière est la plus cruelle pour notre société. Elle cause 11 000 morts et plus de 300 000 blessés par an en moyenne depuis une décennie. Pour lutter contre ce mal français, indépendamment des mesures de prévention, le projet contient des sanctions adaptées à la délinquance routière ordinaire : amendes, annulation ou suspension du permis de conduire, immobilisation ou confiscation du véhicule, en sus des amendes encourues. Mais face à des comportements véritablement sociaux, lorsque la mort des victimes résulte de manquements délibérés à des obligations de sécurité ou de prudence imposées par la loi, la peine d'emprisonnement encourue pourra atteindre cinq ans. Ce sera le cas lorsqu'il y a mort d'homme par le fait du conducteur qui franchit délibérément la ligne continue en haut d'une côte, dans un virage, et dont la voiture heurte de plein fouet le véhicule qui roule normalement sur sa droite en sens inverse. Et même si, par bonheur, il n'y a pas de victime, le simple fait d'exposer ainsi consciemment autrui à un risque mortel entraînera pour le conducteur une peine correctionnelle pouvant atteindre un an d'emprisonnement et 100 000 francs d'amende. »

La Commission préconise donc l'introduction dans notre droit du délit de mise en danger d'autrui par violation délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence.

## La recherche et la poursuite des délits routiers

La conduite sous l'empire d'un état alcoolique en l'absence d'infraction préalable ou d'accident doit et peut (article L 3 du Code de la route) être systématiquement recherchée.

Plusieurs circulaires du ministre de la Justice, la dernière en date du 26 décembre 1988, invitent très fermement les parquets à multiplier les contrôles inopinés, particulièrement pendant les périodes sensibles de l'année et de la semaine. Ces

instructions ont été entendues et sont actuellement largement appliquées. Il dépend des procureurs généraux de veiller, en se faisant communiquer les compte-rendus, à ce que cet effort ne se relâche pas.

L'article L 3 du Code de la route devrait être modifié par la suppression de l'obligation faite au parquet par le texte actuel de préciser les voies publiques sur lesquelles les contrôles auront lieu.

S'agissant des poursuites en matière d'accidents de la circulation et sans qu'il soit porté atteinte au principe de l'opportunité des poursuites, les classements de procédures sans suite pénale doivent devenir plus rares. A tout le moins une motivation explicite doit-elle être exigée. C'est une manière de donner sa vraie valeur à ce qui est aujourd'hui considéré comme une délinquance mettant en question des principes de vie en société. Mais c'est aussi, plus directement, une facilité donnée aux victimes pour se faire entendre et obtenir plus rapidement leur indemnisation.

Encore la justice devrait-elle prendre mieux conscience du drame qu'a pu causer l'accident chez les victimes ou dans leur famille. Très souvent encore ces dossiers sont traités indistinctement avec d'autres au hasard de leur appel au cours d'audiences surchargées, après une longue attente. Il pourrait être demandé aux parquet d'épargner au moins ces attentes aux plaignants en organisant le passage des procédures d'accident en début d'audience ; cette recommandation renforcerait celles que contient déjà la circulaire du ministre de la Justice du 26 décembre 1988 et qui témoignent d'une réelle prise de conscience de la considération due aux victimes. De même, une meilleure information des victimes implique que les parquets ne limitent pas aux avocats le droit d'obtenir communication et copie des procès-verbaux d'accident.

*Enfin, le droit de se constituer partie civile doit être reconnu aux associations agréées défendant les intérêts matériels et moraux des victimes d'accident de la circulation et de leurs familles.*

La Commission propose donc :

- la suppression de l'obligation pour le procureur de la République ordonnant un contrôle systématique de l'alcoolémie d'en fixer le lieu exact ;
- la stricte restriction des classements d'opportunité des procédures d'accidents de la circulation, obligation de motiver très explicitement ces classements ;
- la communication facilitée des procédures aux victimes et à leurs familles ;
- la reconnaissance du droit de se constituer partie civile aux associations agréées défendant les intérêts des victimes et de leurs familles.

## Des peines adaptées

On peut considérer aujourd'hui que les peines traditionnelles, d'emprisonnement et d'amende, prévues par les textes sont suffisantes, sauf sans doute en ce qui concerne l'homicide dit involontaire (3 mois à 2 ans, 1 000 à 30 000 francs) et les blessures entraînant une incapacité de plus de trois mois (15 jours à un an, 500 à 20 000 francs) ; les peines maximum pour homicide devraient être portées à trois ans et à 300 000 francs celles des blessures par imprudence à deux ans (le projet de réforme du Code pénal se limite toutefois à un an, sauf circonstance aggravante) et à 100 000 francs d'amende.

Bien entendu, il est aussi souhaitable dans ce domaine comme dans les autres de voir le juge faire usage des peines de substitution à l'emprisonnement, par exemple la confiscation du véhicule dont il sera question plus loin ou le travail d'intérêt

général (la loi du 10 juillet 1987 permet même de l'ordonner à titre de peine complémentaire).

Faut-il prévoir des tâches d'intérêt général spécifiques, comme la participation aux soins dans les services d'urgence des hôpitaux ? ce n'est pas sûr, l'aspect pédagogique d'une telle mesure et son côté spectaculaire apparaissant discutables, mais la question peut être posée ; elle doit l'être avant tout aux juges de l'application des peines qui ont à mettre en œuvre le travail d'intérêt général.

La sanction qui, à l'évidence, est la mieux adaptée à la délinquance routière concerne le permis de conduire. On peut envisager d'étendre la liste des infractions donnant lieu à la suspension du permis de conduire : ainsi, le défaut d'utilisation de la ceinture de sécurité (article R 53-1) pourrait s'ajouter à l'énumération de l'article R 266. Il faut également prévoir un nouveau motif d'annulation du permis de conduire : le fait de conduire un véhicule alors que le permis de conduire a été suspendu, et prévoir en cas d'annulation un minimum (un an par exemple) de délai pendant lequel un nouveau permis ne pourra pas être sollicité.

Lorsqu'il y a suspension du permis de conduire, la question fréquemment posée est celle de son aménagement. Il y a assurément quelque chose de choquant, de contradictoire même, à considérer qu'un conducteur dangereux et sanctionné comme tel cesse de l'être certains jours de la semaine. Pour autant lorsque la faute de conduite n'a pas été trop grave, on ne peut totalement exclure d'appliquer cette mesure d'individualisation des peines à celui qui, sans elle, perdrait avec certitude son emploi ; du moins cette faveur doit-elle être strictement réservée à de tels cas et l'article L 13 du Code de la route pourrait être complété en ce sens. L'alinéa 2, actuellement rédigé ainsi : « Ces peines complémentaires pourront être déclarées exécutoires par provision à titre de mesure de protection », recevrait le complément suivant : « Le maintien du droit de conduire pour l'exercice d'une activité professionnelle ne peut être accordé par le tribunal correctionnel que dans le cas où la perte de l'emploi est, à défaut de ce maintien, inéluctable ».

Par ailleurs, il est souhaitable d'ajouter à la liste des peines de substitution (articles 43-3 du Code pénal) l'annulation du permis de conduire et non plus seulement sa suspension.

La Commission exprime en outre le souhait que les prochaines lois d'amnistie excluent de leur bénéfices les contraventions de quatrième classe prévues par le Code de la route.

Il apparaît enfin nécessaire de donner un champ d'action nouveau à la peine de confiscation du véhicule (d'exécution plus sûre que sa seule immobilisation), malgré les inconvénients qu'on lui connaît. Actuellement prévue en tant que peine de substitution, ce pourrait aussi devenir une peine complémentaire sanctionnant les délits routiers les plus graves.

La Commission propose donc :

- de développer l'usage des peines de substitution comme la confiscation du véhicule (qui devrait en outre pouvoir être prononcée à titre de peine complémentaire dans les cas les plus graves) et le travail d'intérêt général ;
- de donner aux tribunaux la possibilité de prononcer l'annulation du permis de conduire à titre de peine de substitution ;
- de restreindre expressément par la loi, les cas où l'aménagement de la suspension du permis de conduire peut être ordonné.

## Chapitre 3

# Compétence administrative et compétence judiciaire

Toutes les mesures proposées n'ont de sens que si elles sont prononcées et appliquées avec célérité. Cela pose la question du choix des procédures et de la désignation des autorités chargées de les mettre en œuvre.

La question depuis longtemps posée, de la compétence exclusive de l'autorité judiciaire à prononcer des peines ou de l'égale aptitude de l'autorité préfectorale à prendre des mesures de sûreté et à se faire restituer un document administratif que son titulaire n'est plus apte à détenir, reçoit aujourd'hui un éclairage nouveau.

En effet, la mise en vigueur du permis à points, qui suppose la gestion centralisée d'un gigantesque fichier informatique, renouvellera le problème en conférant au ministère de l'intérieur des moyens d'actions inédits.

### La situation actuelle : avantages et inconvénients

Après avoir longtemps été complètement distinctes dans leur principe comme dans leur application, les compétences respectives du préfet et du juge pour prendre des mesures relatives au retrait du permis de conduire ont connu un début d'harmonisation. Chacun est à sa manière le premier : le préfet, parce qu'il peut agir très vite, immédiatement après la commission de l'infraction, le juge parce que sa décision prévaut sur celle du préfet qu'elle remplace.

On connaît l'économie du système, remanié par la loi du 11 juillet 1975 puis par celle du 17 janvier 1986. Le préfet du département où l'une des infractions entraînant la possibilité d'un retrait temporaire du permis de conduire a été commise peut prononcer cette mesure (ou un simple avertissement), mais à titre provisoire et pour une durée n'excédant pas six mois ou un an pour les délits les plus graves.

La décision est prise après avis d'une commission devant laquelle a lieu un débat contradictoire ou, en cas d'urgence, sur avis d'un délégué permanent de la commission et sans débat, mais dans ce dernier cas sa durée ne peut dépasser deux mois.

Mieux encore, lorsque l'alcoolémie d'un conducteur est établie, par dépistage, mesure par éthylomètre, ou si l'ivresse est manifeste, ou en cas de refus des contrôles, le permis de conduire peut être retenu par les verbalisants pendant soixante-douze heures et, dans ce délai, le préfet ou le préfet de police peut, sans consultation aucune, prendre une décision de retrait allant jusqu'à six mois ; l'intéressé dispose d'un recours, non suspensif bien entendu, devant la commission mentionnée ci-dessus.

A noter que toutes ces décisions qui ne comportent aucun aménagement, ni sursis, peuvent être éventuellement réformées ou annulées devant la juridiction administrative.

Ce sont évidemment les juridictions de l'ordre judiciaire qui apprécieront la légalité ou le bien fondé des mesures prises, au vu des mêmes procès-verbaux, par le juge.

L'éventail de ces mesures est beaucoup plus large puisque la suspension du permis de conduire peut atteindre une durée de trois ans (mais le sursis peut être ordonné) et que dans un certain nombre de cas, l'annulation de ce document administratif qu'est le permis de conduire peut ou doit être ordonnée, avec un délai maximum de trois ans (mais, on l'a vu, pas de minimum, ce qui est fâcheux) pendant lequel l'intéressé ne peut solliciter un nouveau permis. Ces maxima sont doublés dans certains cas (article L 17 du Code de la route).

A la différence du préfet, le juge ne peut agir d'urgence, sauf le juge d'instruction ou, dans des cas plus rares encore, le tribunal saisi d'une comparution immédiate, le tout dans le cadre du contrôle judiciaire. Mais la décision judiciaire définitive prévaut sur celle du préfet, y met fin le cas échéant. Or ce peut être un classement sans suite, et dans ce cas la mesure qu'avait prise le préfet, sans être illégale, peut sembler injuste ; ce peut aussi être une suspension de permis de moindre durée, mais prononcée après l'exécution de celle du préfet ; il arrive enfin fréquemment que la décision judiciaire soit exécutée longtemps après que celle du préfet ait pris fin ou soit de nature différente : annulation du permis ou suspension avec aménagement.

Remarquons enfin qu'en application de l'article R 128 du Code de la route, le préfet, qui d'ailleurs peut faire vérifier l'aptitude médicale de n'importe quel titulaire du permis de conduire, soumet obligatoirement à un tel examen la personne dont le permis de conduire a été suspendu pendant plus d'un mois. Après une procédure judiciaire, l'examen médical n'est prévu qu'en cas d'annulation du permis de conduire, avant d'être autorisé à le solliciter à nouveau.

On le voit, les deux procédures paraissent à première vue se compléter assez bien ; de plus près, bien des incohérences demeurent et occasionnent souvent des injustices. Dans l'état actuel des choses l'avantage de la dualité des compétences est double : la saisine de l'autorité préfectorale permet des décisions rapides, celle de l'autorité judiciaire autorise une large modulation de la peine et de ses conditions d'exécution (sauf lorsque l'annulation du permis est obligatoire). Ses inconvénients sont, outre le risque d'incohérence, la certitude de l'incompréhension par un public qui, à juste titre, s'étonne d'être soumis pour la même faute à deux instances différentes.

### Arguments pour un choix

Il est donc très souhaitable que, sauf à maintenir la dualité des compétences dans de nouvelles limites, plus étroites et clairement compréhensibles, un pas vers l'unification soit fait. Cela est d'autant plus vrai que si l'on institue le système du permis à point combiné à la forfaitisation des amendes, le bon sens conduira à ce qu'une autorité unique contrôle l'ensemble et statue sur les éventuels recours. Telle est bien la logique de l'avant-projet de loi que vient d'élaborer la Direction des affaires criminelles et des grâces au ministère de la Justice.

Or dans un État de droit, le développement de sanctions forfaitaires ne peut être admis que s'il existe des possibilités de les contester. Et puisqu'il s'agit de sanctions pénales, en dépit de leur caractère forfaitaire, le recours ne peut être que judiciaire.

D'autre part, en dehors du domaine des contraventions la délinquance routière continuera à contraindre les tribunaux à prononcer des suspensions et annulations du permis de conduire, peines complémentaires souvent même érigées en peines principales par substitution à l'emprisonnement et à l'amende.

Il est vrai pourtant que, sans parler même du caractère de mesure de sûreté conféré par la jurisprudence au retrait du permis de conduire (mais la notion de peine n'exclut pas celle de mesure de sûreté), celui-ci peut apparaître comme l'envers d'un droit reconnu à une personne jugée apte à la conduite d'un véhicule par une administration dotée de moyens techniques et dont les décisions ne sont pas sans recours. De plus, seule l'administration préfectorale s'est mise jusqu'ici (ou a été mise par les textes législatifs et réglementaires) en mesure de prendre des décisions urgentes en nombre significatif.

Si l'on prend plutôt en considération l'aspect sanctionneur des mesures en question et sachant que la compétence judiciaire en dernière analyse est incontournable, on peut envisager de réserver aux tribunaux correctionnels le pouvoir exclusif d'agir sur le permis de conduire, en cas d'infraction délictuelle (la même solution prévalant au profit du juge de police lorsqu'il s'agit de blessures par imprudence, contravention de la cinquième classe). Cela impliquerait évidemment que les parquets reçoivent compétence pour ordonner la rétention du permis de conduire, soit jusqu'à la saisine du tribunal, soit très provisoirement, à charge de saisir à bref délai un juge qui prendra une mesure temporaire. Cela rendrait plus pressante également la nécessité de juger les affaires rapidement ; la loi pourra fixer des délais comme en matière de rétention provisoire.

Dans le domaine des contraventions et compte tenu de la perspective de la mise en vigueur du permis à points, la solution est moins certaine. La tenue du fichier informatique par le ministère de l'Intérieur fondera-t-elle une compétence administrative globale ? l'aspect sanctionneur et la nécessité de prévoir la possibilité de contester la sanction ne rendent-ils pas plus logique la compétence judiciaire même si, dans l'immense majorité des cas, l'automatisme supplante le débat ?

Quoiqu'il en soit, il paraît indispensable que le système retenu en définitive, soit (dans les limites, bien entendu, des principes du droit) simple et rapide dans son application, efficace dans son effet sur la sécurité routière. La vie et l'intégrité de dizaines de milliers de personnes en dépendent.

## Bibliographie

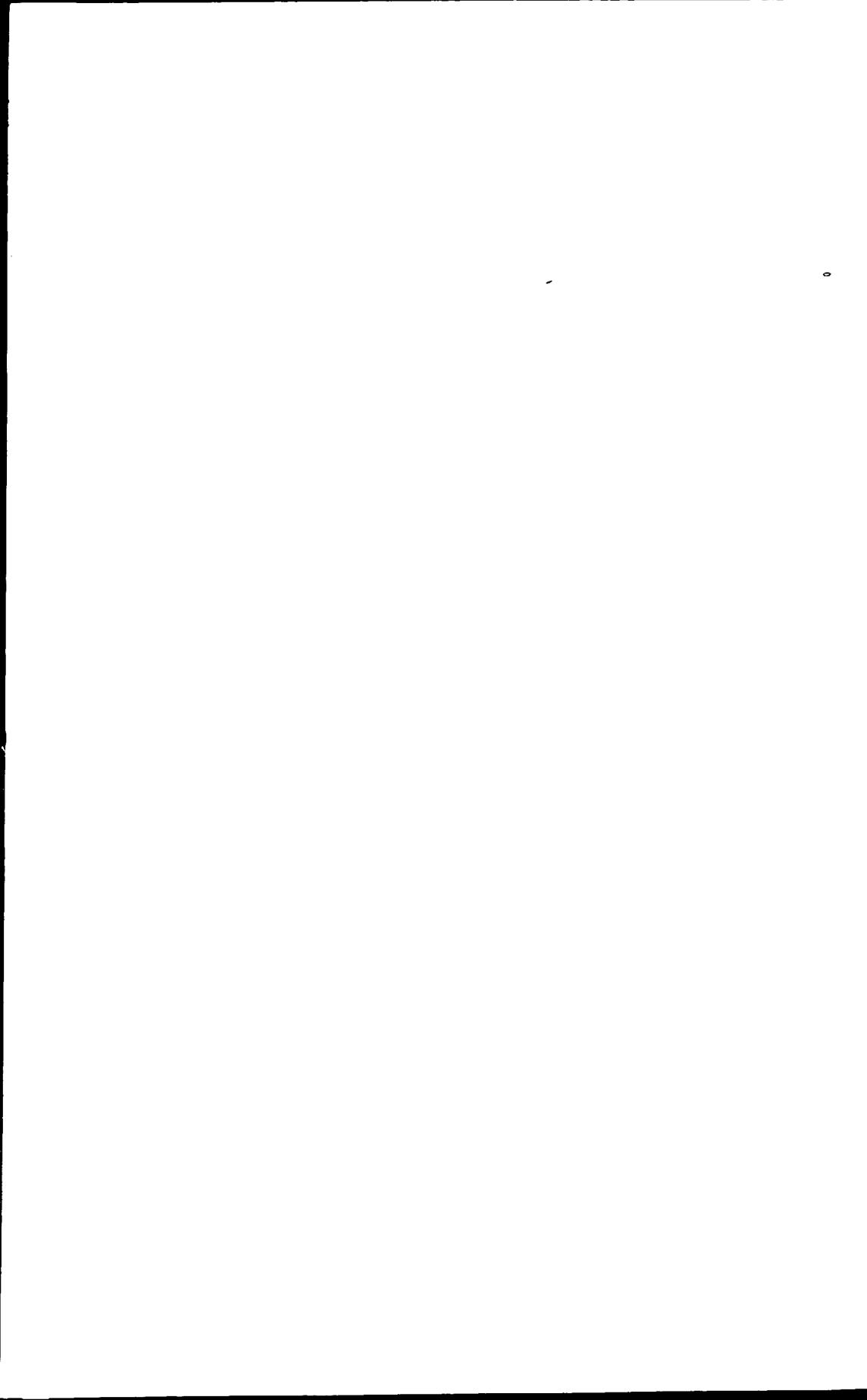
La Commission tient à rendre tout particulièrement hommage aux organismes d'étude et de recherche, dont les travaux ont contribué, par une meilleure connaissance des phénomènes, à améliorer la sécurité routière en France.

Sont cités ou ont été utilisés dans cet ouvrage les travaux suivants :

- ONSER, *Cahier d'étude*, n° 42, 1977. Synthèse de diverses études sur les expériences de limitation de vitesse.
- Groupe de travail « sécurité routière », *Essai 50 à l'heure*, 1983, Suisse.
- National Highway traffic Safety Administration, *Report to congress on the effects of the 65 mph speed limit during 1987*, 1989.
- INRETS, « Le rôle de l'alcool dans les accidents de la circulation », *Recherche, transports, sécurité*, n° 5, 1985.
- Conférence européenne des ministres des Transports, « La sécurité routière, avant tout une question de responsabilité », séminaire d'Hambourg, 1988.
- « Accidents de la circulation », *Le concours médical*, n° 30, 1985.
- INRETS, « Alcool, déplacements et insécurité routière chez les jeunes conducteurs », *Rapport*, n° 36 et 65, 1988.
- Association générale des sociétés d'assurance contre les accidents, *Étude sur l'utilisation de l'automobile par les ménages français en 1980*, 1988. Recueil des données statistiques sur l'assurance automobile en France.
- INRETS, « L'exposition au risque des conducteurs de véhicules légers », *Rapport*, n° 64, 1988.
- INRETS, « La ceinture de sécurité : effets de l'obligation du port », séminaire 1986.
- ONSER, « Étude comparative entre taux d'accidents et gravité sur sections plantées et non plantées », rapport 1978.
- Laboratoire de physiologie et de biomécanique Peugeot-Renault, *Étude des accidents mortels*, hôpital R. Poincaré, Garches, 1980.
- INRETS, « L'insécurité routière : du national au régional », *Actes*, n° 14.
- CREDOC, « Enquête sur les conditions de vie et aspirations des Français », 1988 et 1989.
- Fondation nationale des sciences politiques, *Les Français et la sécurité routière*, 1988.
- INRETS, « Styles de vie et comportements sociaux à l'égard du risque », *Rapport*, n° 38, 1987.
- INRETS, « Utilisation d'un système ABS par des conducteurs non professionnels lors d'un freinage en courbe », *Rapport*, n° 94, 1989.

Bien entendu, les progrès de la sécurité routière se sont appuyés sur d'autres études menées par de nombreux professionnels et chercheurs qui n'ont pu être explicitement mentionnées dans les travaux de la Commission.

Cet ouvrage a été réalisé en édition électronique  
Système EDITO : La Documentation Française



Problème de société, la sécurité routière concerne directement la vie quotidienne de tous les Français et constitue une préoccupation constante des pouvoirs publics.

Le gouvernement, lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 27 octobre 1988, a décidé de confier à Pierre Giraudet, président de la Fondation de France, la présidence d'une commission chargée de proposer toute mesure susceptible d'améliorer la sécurité routière.

Cette commission de la sécurité routière a consigné le fruit de ses travaux dans un Livre blanc et un recueil annexe.

Après avoir analysé la situation, tant sous ses aspects techniques que culturels, la commission propose une série de mesures qui permettraient l'acquisition de progrès durables en la matière. Est mise notamment en évidence la contradiction actuelle entre les aspirations du corps social à l'égard de l'automobile et les règles de vie collective nécessaires à l'organisation d'une circulation de masse.

Le Livre blanc de la sécurité routière et ses annexes constituent ainsi le premier ouvrage exhaustif traitant des réalités de ce problème complexe aux ramifications multiples.

D'un style simple, volontaire et bref, s'adressant aussi bien aux décideurs qu'au grand public, il démontre et convainc de la nécessité d'adopter dans nos sociétés modernes « une conduite apaisée et civilisée ».



9 782110 022868

Prix : 60 F

Imprimé en France

ISBN : 2-11-002286-8

ISSN : 0981-3764

DF 1967

**La Documentation Française**

29-31, quai Voltaire - 75340 Paris - Cedex 07

Tél. : (1) 40.15.70.00

Télex 204826 DOCFRAN PARIS

