



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-01

RAPPORT

SUR

LE RÉGIME ADMINISTRATIF

DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DÉBITS DE BOISSONS

ET

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tome 1

RAPPORT GÉNÉRAL

- AVRIL 2006 -

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-01

RAPPORT

SUR

LE RÉGIME ADMINISTRATIF

DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DÉBITS DE BOISSONS

ET

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tome 1

RAPPORT GÉNÉRAL

- AVRIL 2006 -

**MINISTERE DE L'INTERIEUR
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-01

RAPPORT

SUR

LE REGIME ADMINISTRATIF

DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DEBITS DE BOISSONS

ET

LA SECURITE ROUTIERE

Tome 1

RAPPORT GENERAL

- AVRIL 2006 -

**MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-01

RAPPORT

SUR

LE REGIME ADMINISTRATIF

DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DEBITS DE BOISSONS

ET

LA SECURITE ROUTIERE

Tome 1

RAPPORT GENERAL

Présenté par

Tristan FLORENNE,
Inspecteur général de l'administration

Jean-Paul GEOFFROY,
Préfet, inspecteur général de l'administration en service extraordinaire

Bernard JULLIEN,
Administrateur civil hors classe, chargé de mission

- AVRIL 2006-

RESUME DU RAPPORT

Pour apprécier l'impact, sur la sécurité routière, du régime administratif des horaires d'ouverture des débits de boissons, la mission diligentée par le chef de l'inspection générale de l'administration et composée de MM. Tristan FLORENNE, inspecteur général de l'administration, Jean-Paul GEOFFROY, préfet, inspecteur général de l'administration en service extraordinaire et Bernard JULLIEN, administrateur civil hors classe, chargé de mission, a procédé à une enquête auprès des cent préfectures. Cette enquête a notamment pour but :

1. de cerner les caractéristiques et les facteurs principaux des accidents mortels survenus la nuit (entre 22 h et 8 h) et causés par un conducteur sous l'emprise de l'alcool ; la période de référence retenue va du 1^{er} janvier 2003 au 30 juin 2005 ;
2. d'analyser les modalités d'application, au plan local, de la réglementation sur les horaires d'ouverture des débits de boissons.

Au terme de cette enquête, plusieurs constatations s'imposent qui, même si elles ne sont pas entièrement nouvelles, viennent nuancer ou même, parfois, remettre en cause certaines idées communément admises :

- la part des accidents liés à une consommation d'alcool en établissement de nuit est minoritaire. La fréquentation d'un établissement de nuit figure dans le « parcours d'alcoolisation » dans moins d'un cas sur deux (47%) et elle constitue le seul mode d'alcoolisation dans moins d'un cas sur trois (31%). La prise d'alcool s'effectue donc majoritairement en dehors de toute structure commerciale ;
- en ce qui concerne la répartition des accidents dans l'espace, on note de très fortes disparités. La ligne de partage est très nette entre les départements ruraux ou fortement sujets à la péri-urbanisation et les départements plus densément peuplés. L'écart est de 1 à 40 entre le département métropolitain le moins exposé (la Seine-Saint-Denis) et le plus exposé (la Nièvre) ;
- concernant la répartition dans le temps, il apparaît que le printemps et l'été sont les saisons les plus accidentogènes, ce qui tend à prouver que les conditions climatiques ne jouent pas un rôle déterminant, sans pour autant qu'une relation puisse être établie avec l'intensité de la fréquentation touristique. D'une année sur l'autre, le nombre de tués baisse, mais moins nettement que le nombre de victimes d'accidents en général (-3% en 2004, - 5,5% au premier semestre 2005). La répartition par tranches horaires des accidents est assez étale, mais les taux moyens d'alcoolémie constatés sont légèrement plus forts en début de soirée. Cette constatation, jointe à celle faite à propos des lieux d'alcoolisation, infirme ou relativise sensiblement le scénario « classique » de l'accident au sortir de discothèque ;
- s'agissant, enfin de la répartition selon l'âge du conducteur, on relève, sans grande surprise, une forte sur-représentation des classes d'âge les plus jeunes : 37% pour les moins de 25 ans et 74% pour les moins de 35 ans. La drogue est présente, avec l'alcool, dans 21% des accidents et elle est aussi le fait des plus jeunes : les accidents

« alcool + drogue » concernent à 48% des conducteurs de moins de 25 ans et à 90% des conducteurs de moins de 35 ans.

Pour sa part, l'examen des règles en vigueur en matière de fixation des horaires d'ouverture des débits de boissons fait apparaître un régime éminemment complexe, voire inutilement complexe, puisque les heures de fermeture effectivement appliquées aux discothèques sont finalement peu différentes d'un département à l'autre (4 h dans 14% des cas et 5 h dans 72% des cas). Les chartes de responsabilisation conclues avec les représentants de la profession, et qui intéressent 6 départements sur 10, ajoutent à la complexité du système, sans profit toujours évident : elles ont sans doute contribué au succès des opérations de sensibilisation, comme les opérations « capitaine de soirée », mais elles manquent souvent de rigueur et de précision et permettent parfois aux patrons d'établissement de « s'acheter une conduite » à bon compte.

Face à cette situation complexe, l'action menée par les pouvoirs publics, faite de responsabilisation et de dissuasion, va indiscutablement dans le bon sens, mais elle pourrait gagner encore en efficacité et en lisibilité. Le présent rapport fait plusieurs propositions de fond et une proposition de méthode.

Les principales propositions de fond sont les suivantes :

- l'unification, au plan national, du régime des horaires d'ouverture des débits de boissons, avec possibilité d'extension sur une plage horaire prédéfinie, extension accordée discrétionnairement par les préfets sur justification individuelle ;
- la négociation avec la profession d'une charte nationale d'excellence, reprise et déclinée au plan local et comportant des engagements précis et dûment vérifiables, l'adhésion à cette charte constituant une condition à remplir pour bénéficier d'une dérogation horaire ;
- le contrôle, par les forces de police et de gendarmerie, des engagements pris dans ce cadre ;
- la diversification des actions d'information et de sensibilisation, dans le domaine de la sécurité routière, en direction de nouveaux publics (passagers, mineurs, parents, notamment) ;
- l'intensification des contrôles routiers d'alcoolémie et leur réorientation sur des objectifs mieux ciblés ;
- la mise en place rapide des tests salivaires pour le dépistage des conduites sous l'empire de stupéfiants et la possibilité d'effectuer ces contrôles de manière aléatoire comme pour l'alcool ;
- le durcissement, par voie législative, du régime des ventes d'alcool à emporter, avec une interdiction des ventes d'alcool dans les commerces alimentaires entre 22h et 8 h et une interdiction permanente, de jour comme de nuit, dans les stations-services, y compris sur autoroute.

Sur le plan de la méthode il est préconisé qu'en cas d'accident mortel sous l'influence de l'alcool, les constatations par les services de police et de gendarmerie soient faites de façon plus homogène, plus complète et plus rigoureuse. L'enquête doit tenter de déterminer plus précisément les circonstances de l'accident, notamment les conditions dans lesquelles s'est faite l'alcoolisation. Ainsi se constituerait au fil des ans une base de données nationale, outil indispensable pour une meilleure compréhension, et donc une lutte plus efficace contre ce problème de société.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I – ACCIDENTOLOGIE ET ALCOOLEMIE NOCTURNES : BILAN ET ANALYSE DES ACCIDENTS SURVENUS DU 1^{ER} JANVIER 2003 AU 30 JUIN 2005	7
1.1 – ETUDE DES DONNEES RECUEILLIES SUR LES ACCIDENTS MORTELS NOCTURNES DUS A L’ALCOOLEMIE DES CONDUCTEURS SURVENUS DANS LA PERIODE DU 1^{ER} JANVIER 2003 AU 30 JUIN 2005 ENTRE 22 H ET 8 H DU MATIN	7
<i>1.1.1 – Bilan par département</i>	<i>7</i>
<i>1.1.2 – Bilan par trimestre et par tranche horaire</i>	<i>10</i>
<i>1.1.3 – Bilan selon les lieux d’alcoolisation</i>	<i>12</i>
<i>1.1.4 – Bilan des taux d’alcoolémie constatés</i>	<i>12</i>
<i>1.1.5 – Bilan de l’alcoolémie associée à d’autres facteurs</i>	<i>16</i>
1.2 – ANALYSE DES DONNEES RECUEILLIES	18
<i>1.2.1 – De profondes disparités entre les départements, avec de lourds bilans dans les zones rurales et périurbaines</i>	<i>18</i>
<i>1.2.2 – L’alcoolisation des conducteurs et les accidents qui en résultent sont moins dus à la fréquentation des établissements de nuit qu’à une consommation dans des lieux publics ou privés non commerciaux</i>	<i>19</i>
<i>1.2.3 – Les jeunes sont majoritairement les auteurs et les victimes des accidents, surtout lorsqu’il y a association de l’alcool et de la drogue</i>	<i>20</i>
2 – L’ACTION MENEES PAR LES POUVOIRS PUBLICS POUR LUTTER CONTRE L’ALCOOL AU VOLANT	22
2.1 – LA REGLEMENTATION DES DEBITS DE BOISSONS	22
<i>2.1.1. – Un régime nécessairement complexe car largement déconcentré</i>	<i>22</i>
<i>2.1.1.1 – Le régime général</i>	<i>22</i>
<i>2.1.1.2 – Le cas des discothèques : prolongations et dérogations</i>	<i>24</i>
<i>2.1.1.3 – La réglementation applicable aux établissements de vente à emporter</i>	<i>26</i>
<i>2.1.2 – La pratique fait néanmoins apparaître de fortes convergences entre départements</i>	<i>27</i>
<i>2.1.2.1 – Convergences dans les heures-limites autorisées</i>	<i>27</i>
<i>2.1.2.2 – Convergences dans l’attribution des dérogations</i>	<i>28</i>
<i>2.1.2.3 – Convergences dans le contenu des chartes</i>	<i>29</i>
<i>2.1.2.4 – Convergences dans les sanctions appliquées</i>	<i>30</i>
<i>2.1.2.5 – La recherche d’harmonisation entre départements frontaliers</i>	<i>31</i>
<i>2.1.2.6 – L’avis des préfets sur la vente à emporter</i>	<i>32</i>
<i>2.1.2.7 – La faible implication des maires</i>	<i>32</i>
<i>2.1.3 – Un édifice complexe qui n’est pas exempt de fragilités sur le plan juridique</i>	<i>33</i>
2.2 – LA PREVENTION	33
2.3 – LA REPRESSION	35

3 – LA POLITIQUE ACTUELLE A L’EGARD DES DEBITS DE BOISSONS, SI ELLE EST GLOBALEMENT SATISFAISANTE, DOIT PROGRESSER EN TERME DE LISIBILITE ET D’EFFICACITE.....	36
3.1 – UNE ORGANISATION PLUS SIMPLE.....	36
3.1.1 – <i>Un régime national des horaires d’ouverture</i>	37
3.1.2 – <i>Une charte négociée à l’échelon national</i>	37
3.2 – UN NIVEAU D’EXIGENCE ACCRU	38
3.3 – UNE GESTION PLUS DYNAMIQUE ET MIEUX CONTROLEE DES DEROGATIONS	39
3.4 – LA RESPONSABILITE PENALE DES GERANTS DE DISCOTHEQUES : FAUT-IL LEGIFERER ?	41
3.4.1 – <i>Une notion déjà ancienne : l’ivresse manifeste</i>	41
3.4.2 – <i>L’évolution jurisprudentielle récente</i>	41
3.4.2.1 – <i>Complicité de conduite sous l’emprise de l’alcool (art. 121-7 du code pénal)</i>	41
3.4.2.2 – <i>Responsabilité pénale pour non empêchement de la mise en danger de la vie d’autrui (art. 223-6 du code pénal)</i>	42
3.4.2.3 – <i>Responsabilité sur le fondement de l’article 121-3 du code pénal</i>	42
3.4.3 – <i>L’intervention du législateur ne paraît toutefois pas indispensable</i>	43
4 – LE PROBLEME DE LA CONSOMMATION D’ALCOOL EN DEHORS DES DEBITS DE BOISSONS.....	44
4.1 – INTENSIFIER LA LUTTE CONTRE L’ALCOOL AU VOLANT	44
4.1.1 – <i>Changer la définition de l’alcoolémie légale ?</i>	44
4.1.2 – <i>Renforcer les contrôles routiers</i>	45
4.1.3 – <i>Diversifier les actions de sensibilisation</i>	46
4.1.4 – <i>Le problème de la drogue</i>	47
4.2 – INTENSIFIER LA LUTTE CONTRE L’ALCOOL EN GENERAL	49
4.2.1 – <i>Augmenter la taxation spécifique sur les boissons alcoolisées ?</i>	49
4.2.2 – <i>Elever l’âge légal requis pour acheter (ou consommer dans un lieu public) des boissons alcoolisées ?</i>	50
4.2.3 – <i>Mieux réglementer la vente à emporter</i>	50
CONCLUSION	52
ANNEXES	54

Introduction

Par note du 9 mai 2005, le directeur de cabinet du ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire demandait au chef de l'inspection générale de l'administration générale de procéder « à l'analyse et à une évaluation du régime administratif des horaires d'ouverture des débits de boissons au regard des préoccupations de prévention des atteintes à l'ordre public et à la sécurité des personnes » et « ... à la réalisation d'une étude d'impact des horaires d'ouverture des débits de boissons sur la sécurité routière », pour proposer « les adaptations nécessaires au droit constant ou dans le cadre d'une évolution de la réglementation ».

La mission, diligentée à cet effet par le chef de l'inspection générale de l'administration le 30 juin 2005 et composée de MM. Tristan FLORENNE, inspecteur général de l'administration, Jean-Paul GEOFFROY, préfet, inspecteur général de l'administration en service extraordinaire et Bernard JULLIEN administrateur civil hors classe, chargé de mission, a décidé de s'attacher principalement à l'étude de l'impact des horaires d'ouverture des débits de boissons sur la sécurité routière.

En effet, après une rapide enquête et des prises de contacts avec les principales administrations concernées (jointe en annexe 1), il est rapidement apparu que si l'activité des débits de boissons peut de manière ponctuelle contribuer à des troubles à l'ordre public (en particulier tapage nocturne, rixes, drogue, etc.), le phénomène, souvent très localisé (dans certaines villes, certains quartiers ou certains lieux) est bien connu. La mission a dès lors jugé que les horaires d'ouverture et de fermeture des débits de boissons ne semblaient pas, sur un plan général, être une cause particulièrement aiguë de troubles à l'ordre public ou d'atteinte à la sécurité des personnes et que la réglementation applicable en la matière était sur ce point suffisamment efficace, souple et déconcentrée pour permettre aux préfets et aux maires, de répondre de manière équilibrée et concomitante aux exigences de l'ordre public et de la sécurité des personnes et au libre exercice des activités commerciales et de loisirs, en fonction des spécificités locales.

En revanche, l'activité des débits de boissons, lieux privilégiés pour la consommation de boissons alcoolisées, a des effets directs sur cet aspect très particulier de la sécurité des personnes qu'est la sécurité routière. Dès lors, leurs horaires d'ouverture et de fermeture nocturne ont des conséquences certaines sur celle-ci. C'est donc sur cet aspect particulier, thème central de l'étude qui lui était demandée, que la mission a concentré son travail.

Réaliser une telle étude supposait de disposer de données chiffrées homogènes sur les accidents mortels survenus la nuit et causés par des conducteurs sous l'emprise de l'alcool¹ et ceci sur une période suffisamment longue pour que ces données soient significatives. Pour dépasser le seul aspect quantitatif de cette accidentologie et pouvoir

¹ Pour ne pas alourdir le texte nous utiliserons tout au long de ce rapport le simple terme accident pour « accident mortel survenu la nuit et causé par un conducteur sous l'emprise de l'alcool ».

procéder à une analyse la plus fine possible, la mission a aussi souhaité disposer d'informations particulières sur chaque accident.

Par ailleurs, il lui fallait aussi rassembler les informations relatives à la réglementation mise en œuvre dans chaque département par le préfet et le cas échéant par les maires (arrêtés fixant les horaires d'ouverture des débits de boissons, politique suivie en matière d'octroi de dérogations à ces horaires, actions de communication, de sensibilisation sur le thème de l'alcool au volant, partenariat engagé avec les professionnels du secteur etc.).

La mission a donc demandé à toutes les préfetures de métropole et d'outre-mer de répondre à un questionnaire (joint en annexe II) et de remplir pour chacun des accidents survenus dans le département concerné, durant la période du 1^{er} janvier 2003 au 30 juin 2005, une fiche (dont le modèle est joint en annexe III). Il convient de remarquer qu'il n'a pas été facile d'obtenir ces renseignements, notamment en ce qui concerne les fiches-accidents. En effet, il a fallu attendre près de cinq mois pour avoir la totalité des fiches. Certaines préfetures ont dû être relancées plusieurs fois. La mission s'est également rendue dans quelques départements (voir annexe I).

Le présent rapport s'attachera tout d'abord à dresser le bilan de l'enquête menée auprès des préfetures sur les accidents survenus sous l'emprise de l'alcool, la nuit, entre le 1^{er} janvier 2003 et le 30 juin 2005 (première partie) et à analyser, dans ses grandes lignes, la politique menée par les pouvoirs publics pour lutter contre la consommation excessive d'alcool au volant (deuxième partie). Ensuite, il formulera certaines propositions pour améliorer la lisibilité et l'efficacité de la politique actuelle à l'égard des débits de boissons (troisième partie) avant d'explorer certaines voies pour limiter la consommation d'alcool en dehors des établissements de nuit (quatrième partie).

I – ACCIDENTOLOGIE ET ALCOOLEMIE NOCTURNES : BILAN ET ANALYSE DES ACCIDENTS SURVENUS DU 1^{ER} JANVIER 2003 AU 30 JUIN 2005

Outre les difficultés signalées ci-dessus pour obtenir dans des délais raisonnables les fiches-accidents, il faut souligner que nombre d'entre elles n'ont pu être renseignées complètement : heure de l'accident non connue, taux d'alcoolémie non connu, voire âge du conducteur non connu, pas de données sur le « parcours d'alcoolisation » du conducteur (deux préfectures n'ont pu renseigner aucune fiche), pas d'informations sur les autres facteurs ayant contribué à l'accident.

C'est ainsi que sur les 1589 accidents recensés, l'heure n'est connue que pour 1550 d'entre eux, l'âge du conducteur pour 1562, le parcours d'alcoolisation pour 1170 et le taux d'alcoolémie du conducteur pour 1512. Ceci démontre qu'il n'existe pas, à ce-jour, de base de données complète et fiable, et a fortiori tenue à jour régulièrement, sur les accidents de la route dus à l'alcoolémie, et que dans de nombreux départements les procédures de constat après accident sont incomplètes et quelquefois peu précises (surtout pour le parcours d'alcoolisation). Il serait opportun que, sous l'égide des ministères compétents (intérieur et aménagement du territoire - équipement, transports et tourisme - santé voire justice), soit mis en place un outil de collecte et de synthèse des informations relatives aux accidents survenus sous l'emprise de l'alcool (et de la drogue).

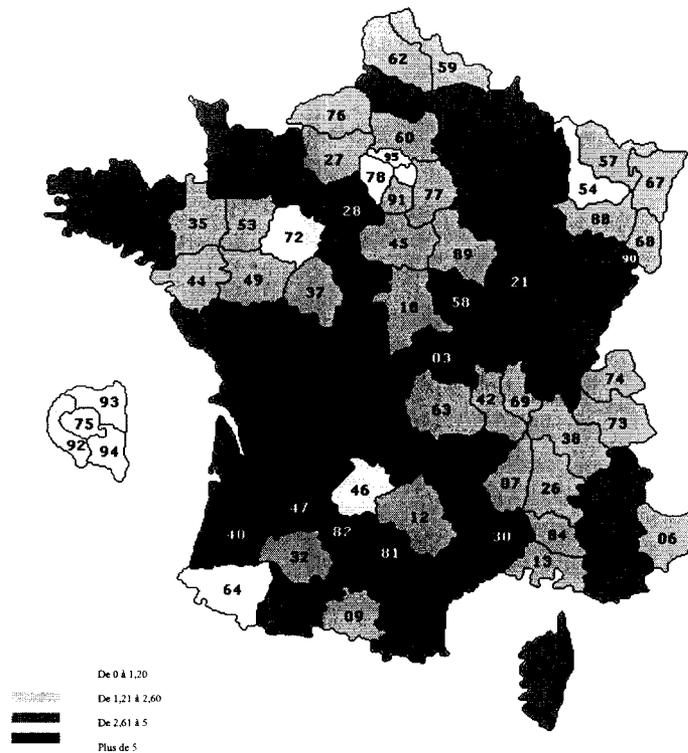
Cependant, s'il est aujourd'hui difficile de cerner avec une grande précision la situation dans toutes ses dimensions, les données et informations recueillies auprès des préfectures sont suffisamment nombreuses et homogènes et portent sur une période assez longue, pour que leur étude permette d'en tirer des enseignements instructifs. On trouvera l'ensemble de ces données récapitulées sous forme de tableaux en annexe IV.

1.1 - ETUDE DES DONNEES RECUEILLIES SUR LES ACCIDENTS MORTELS NOCTURNES DUS A L'ALCOOLEMIE DES CONDUCTEURS SURVENUS DANS LA PERIODE DU 1^{ER} JANVIER 2003 AU 30 JUIN 2005 ENTRE 22 H ET 8 H DU MATIN

1.1.1- Bilan par département

Sur la période étudiée, la moyenne nationale des accidents, survenus entre 22 h et 8 h du matin et dus principalement à l'alcoolémie du conducteur, est de 2,57 accidents pour 100.000 habitants.

REPRESENTATION PAR DEPARTEMENT DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS
SURVENUS LA NUIT SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL
(EN NOMBRE D'ACCIDENTS POUR 100 000 HAB)



Mais cette moyenne recouvre de très fortes disparités :

- l'amplitude entre le département le plus accidentogène et le moins accidentogène va de 0,28 pour la Seine-Saint-Denis à 11,04 pour la Guyane, mais ce taux est complètement atypique et nous retiendrons plutôt comme taux le plus élevé celui de la Nièvre qui est de 7,24, soit un rapport de 1 à 39,5 ;

- 58,5% des départements ont un taux supérieur à cette moyenne nationale. On y trouve :

- * seulement 22,3 % des départements de plus de 600.000 hab.,
- * mais 74,3% de ceux de 300 000 à 600.000 hab.,
- * et surtout, 80,8% de ceux de moins de 300.000 hab.

- a contrario, 41,5% des départements ont un taux inférieur à cette moyenne nationale. On y trouve :

- * 77,7 % des départements de plus de 600.000 hab.,
- * 25,4% de ceux de 300.000 à 600.000 hab.,
- * mais seulement 19,21% de ceux de moins de 300.000 hab.

- si on considère les 25 aires urbaines de plus de 300.000 hab. :

- * 80% de ces unités urbaines sont dans les départements dont le taux est inférieur à la moyenne nationale ;
- * 20% de ces unités urbaines sont dans les départements dont le taux est supérieur à la moyenne nationale ;

-si on regarde la situation des 57 unités urbaines de plus de 100.000 hab. :

- * 63,1 % de ces unités urbaines sont dans les départements dont le taux est inférieur à la moyenne nationale ;
- * 36, 9% de ces unités urbaines sont situées dans les départements qui ont un taux supérieur à la moyenne nationale.

Si on compare la situation des zones rurales ou péri-urbaines et celles des zones urbaines, on constate que le risque d'accident que court un conducteur selon qu'il habite à la campagne (ou dans une petite ville) ou en zone urbaine (ou dans une grande ville) est très variable. C'est ainsi :

- qu'un conducteur habitant la Nièvre a 39 fois plus de risques d'avoir un accident dû à l'alcool au volant qu'un conducteur de la Seine-Saint-Denis ;

- qu'un conducteur a 3,5 fois plus de risque d'avoir un accident dû à l'alcool au volant s'il réside dans un des 20 départements les moins peuplés que s'il réside dans un des 20 départements les plus peuplés ;

- qu'un conducteur habitant l'un des 58 départements qui ont un taux d'accidents supérieur à la moyenne nationale a 2,5 fois plus de risques d'avoir un accident mortel dû à l'alcool au volant qu'un conducteur résidant dans un département qui a un taux inférieur à la moyenne nationale ;

- qu'un habitant d'un département de moins de 600.000 habitants court deux fois plus de risque d'avoir un accident dû à l'alcoolémie qu'un conducteur d'un département de plus de 600.000 habitants.

On doit cependant signaler quelques exceptions qui contredisent ce constat général. Ces exceptions concernent :

- des départements de plus d'un million d'habitants avec des aires urbaines importantes, et qui présentent pourtant des taux d'accidents supérieurs à la moyenne nationale, en l'occurrence l'Hérault (4,95), la Haute-Garonne (3,10) et la Gironde (2,64) ;

- des agglomérations relativement importantes dans des départements à l'urbanisation diffuse, telles Nîmes dans le Gard (6,79), Caen dans le Calvados (3,79) et Toulon dans le Var (2,84) ;

- des départements ruraux qui ont un taux nettement inférieur à la moyenne nationale, tels l'Aveyron (1,39) et le Gers (1,69) et à un moindre degré l'Ariège (2,32) et l'Ardèche (2,25).

En revanche, à partir des données dont elle dispose, la mission n'a pu établir de corrélation forte entre le taux moyen d'accident pour 100.000 habitants et les départements où la mortalité due à l'alcool est la plus forte. En effet, sur les 58 départements qui ont un nombre d'accidents pour 100.000 habitants supérieur à la moyenne nationale :

- 16 se situent dans les 10 régions (avec les régions/DOM) qui ont un indice de mortalité due à l'alcoolisme entre 120,7 et 220,6 ;
- 15, dans les 6 régions qui ont un indice de mortalité entre 103,1 et 120,6 ;
- 13, dans les 5 régions qui ont un indice de mortalité entre 80,4 et 103 ;
- 14, dans les 5 régions qui ont un indice de mortalité entre 49,8 et 80,3.

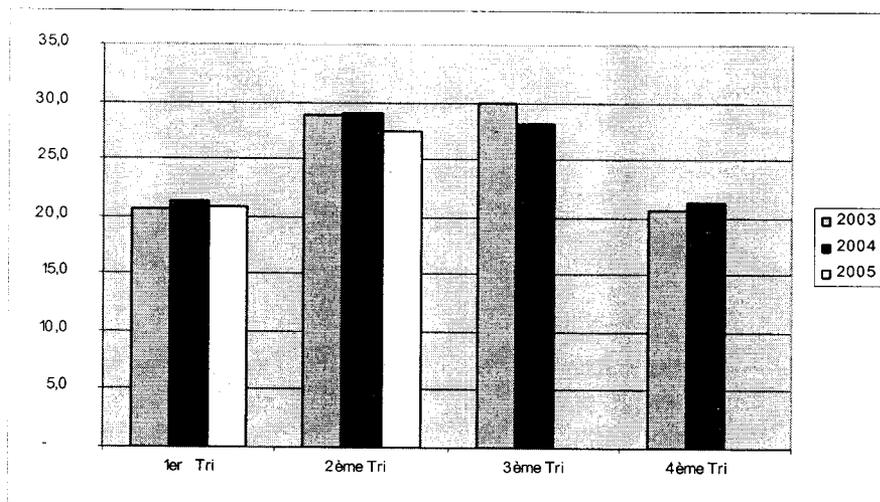
1.1.2 - Bilan par trimestre et par tranche horaire

Sur la période étudiée, on remarque que globalement, de 2003 à 2004, le nombre des accidents ne progresse pas et que celui des personnes décédées décroît légèrement, mais qu'il y a, pour ces deux indicateurs, une nette diminution entre le premier semestre 2004 et le premier semestre 2005 :

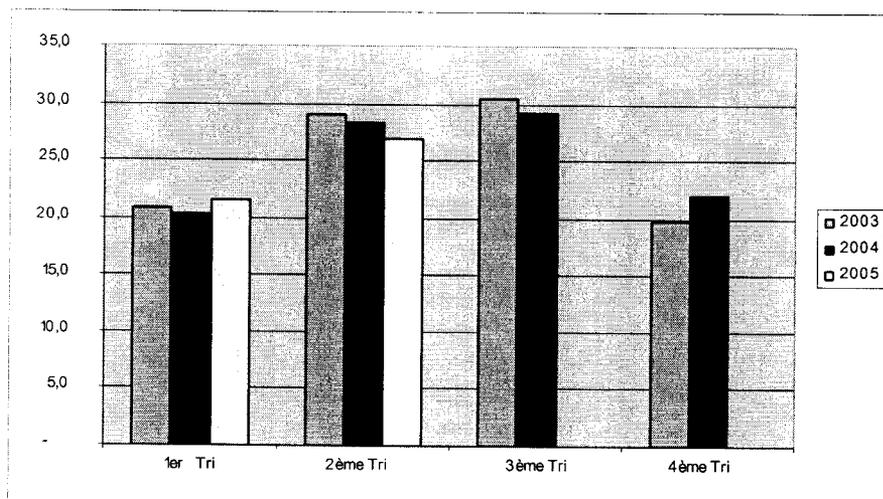
- pour le nombre d'accidents : + 0% de 2003 à 2004, mais - 11,2% du premier semestre 2004 au premier semestre 2005 ;
- pour le nombre de personnes décédées : -3,1% de 2003 à 2004, mais - 5,5% du premier semestre 2004 au premier semestre 2005.

L'analyse des totalisations par trimestre fait apparaître une même tendance générale, mais on doit remarquer que les premier et quatrième trimestres sont nettement moins accidentogènes que les deuxième et troisième trimestres :

- en année pleine, les pourcentages d'accidents de la route survenus au cours des 1^{er} et 4^{ème} trimestres sont moins élevés que ceux survenus aux 2^{ème} et 3^{ème} trimestres :



- en année pleine, les pourcentages de personnes décédées pour les 1er et 4ème trimestres sont moins élevés que ceux des 2^{ème} et 3^{ème} trimestres :



L'examen de ces statistiques par trimestre semblerait aussi démontrer que les conditions climatiques (les premiers et quatrième trimestres ont par nature des conditions climatiques plus mauvaises) semblent avoir beaucoup moins d'effet sur l'accidentologie liée à l'alcoolémie des conducteurs qu'on ne le pense généralement.

Concernant la répartition des accidents selon l'heure à laquelle ils se sont produits, on constate que :

- la part respective de chacune des tranches horaires dans le nombre d'accidents constatés est relativement équilibrée, autour de + ou - 20%, à l'exception de la tranche 6 h-8 h qui est nettement en retrait avec seulement 13% des accidents ;
- les tranches horaires les plus accidentogènes sont celles de 4 h à 6 h du matin et de 22 h à 24 h avec respectivement 24% et 23 % des accidents ;
- les tranches horaires les moins accidentogènes sont, outre la tranche 6 h / 8 h avec 13% des accidents, celles de 0 h à 2 h et de 2 h à 4 h avec, respectivement, 21% et 19% des accidents.

En conséquence, et contrairement à une idée reçue, ce ne sont pas seulement les heures où l'on sort de discothèque qui sont dangereuses mais également les débuts de soirée. On reviendra sur ce point.

1.1.3 - Bilan selon les lieux d'alcoolisation

Concernant les données relatives aux lieux où se sont alcoolisés les auteurs des accidents (bien que le nombre de fiches renseignées sur ce point ne représente que 73,6% des accidents), on notera que :

- 50% des conducteurs se sont alcoolisés dans des lieux non commerciaux qu'ils soient privés (domicile, soirée chez des amis) ou publics (parkings, plages etc.) ;
- 31 % d'entre eux se sont alcoolisés dans des établissements ne servant que des boissons (bars, bars de nuit, discothèques etc.) ;
- 3% n'ont consommé de l'alcool qu'au restaurant ;
- 16% ont bu dans des établissements de nuit et alternativement ou successivement dans des lieux publics ou privés.

1.1.4 - Bilan des taux d'alcoolémie constatés.

Les taux moyens d'alcoolémie ² ont été calculés à partir des données des fiches d'accident selon deux approches :

- d'une part, pour tous les accidents constatés (dès lors que le taux d'alcoolémie du conducteur était connu, soit 1513 accidents, ce qui représente presque 95% des accidents constatés durant la période étudiée) ;

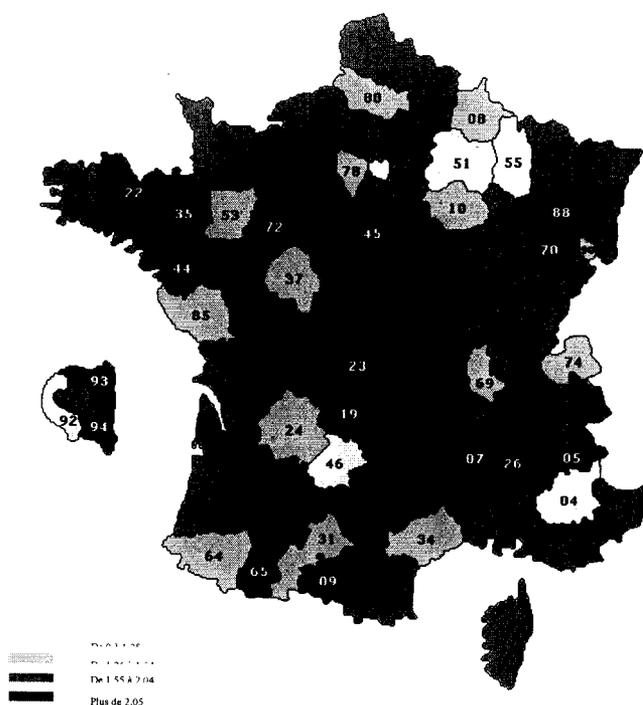
² tous les taux sont exprimés en grammes d'alcool par litre de sang.

- d'autre part, pour les accidents causés par des conducteurs qui s'étaient alcoolisés dans un ou plusieurs établissements de nuit (soit 344 accidents, ce qui représente 22,7% des accidents constatés durant la période).

Notons en premier lieu que, pour les 1513 accidents comme pour les 344 accidents, le taux moyen d'alcoolémie des conducteurs est de 1,73g, ce qui tendrait à prouver que l'alcoolisation des conducteurs n'est pas plus forte lorsqu'ils ont consommé dans les établissements de nuit qu'elle ne l'est globalement.

Pour 45 départements, le taux moyen d'alcoolémie pour tous les accidents confondus est supérieur au taux moyen de 1,73g, et il est supérieur à 2g dans 20 départements. Le taux moyen le plus bas est celui du Lot (1,07g) et le plus élevé celui de l'Ariège (2,57g) soit un écart de 1 à 2,5 mais le nombre faible d'accidents constatés dans ces deux départements rend cet écart peu fiable. Si on ne tient compte que des départements où ont été constatés plus de 15 accidents, cet écart n'est plus que de 1 à 1,75 entre l'Hérault (1,40g) et les Côtes d'Armor (2,45g).

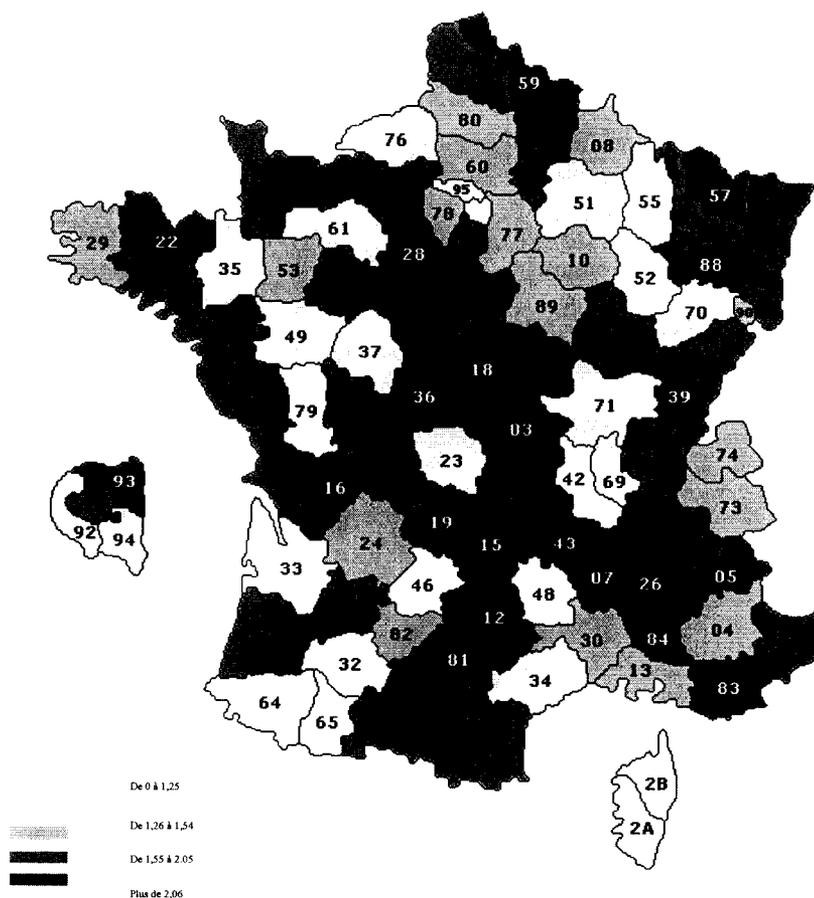
REPRESENTATION PAR DEPARTEMENT
DU TAUX D'ALCOOLEMIE MOYEN CONSTATE
A L'OCCASION D'ACCIDENTS MORTELS SURVENUS LA NUIT



On remarque aussi que dans les départements qui ont un ratio supérieur à la moyenne nationale, il y a 52% des départements de moins de 300.000 habitants, 66% des départements de 300.000 à 600.000 habitants et seulement 32% des départements de plus de 600.000 habitants. Enfin, dans les 18 départements qui ont un ratio supérieur à 5,19 (soit 3 fois le ratio national), on trouve 9 départements de moins de 300.000 habitants, 9 départements de 300.000 à 600.000 habitants et aucun de plus de 600.000 habitants.

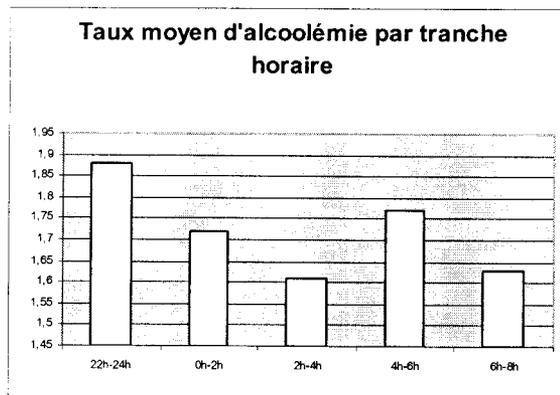
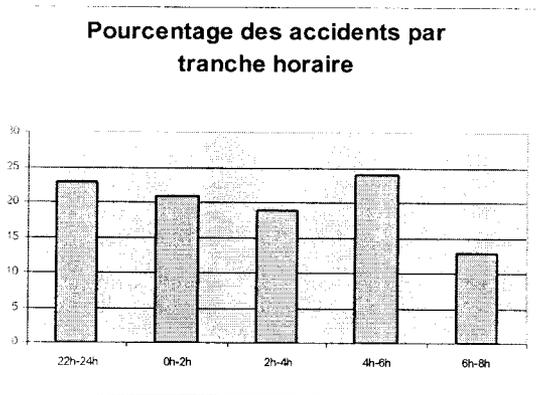
Si l'on s'en tient aux seuls accidents causés par des conducteurs qui se sont alcoolisés dans un ou plusieurs établissements de nuit, on constate que le taux moyen est identique mais que l'amplitude est plus forte puisque l'écart est de 1 à 3 entre le Rhône (0,96g) et les Côtes-d'Armor (2,84g).

REPRESENTATION PAR DEPARTEMENT DU TAUX D'ALCOOLEMIE MOYEN
 CONSTATE A L'OCCASION D'ACCIDENTS MORTELS SURVENUS LA NUIT
 (FREQUENTATION D'ETABLISSEMENTS DE NUIT)



En croisant ces données avec celles qui résultent du tableau relatif au nombre d'accidents pour 100.000 habitants, nous constatons qu'on ne peut pas établir de corrélation significative entre le taux d'alcoolémie moyen et le nombre d'accidents pour 100.000 habitants.

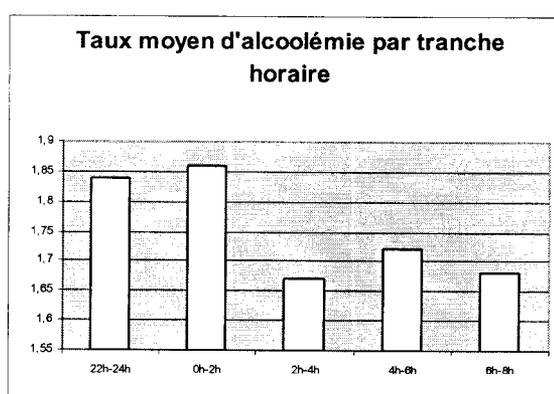
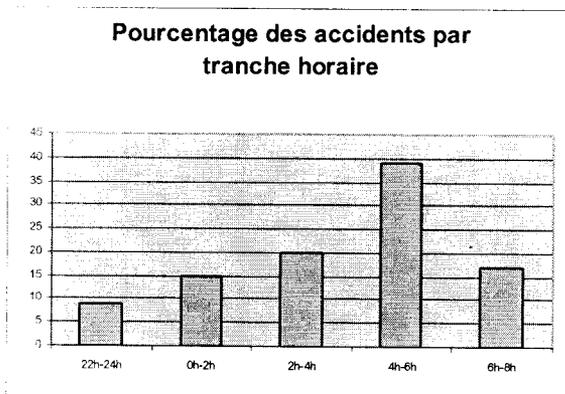
Une analyse comparative du pourcentage d'accident et des taux moyens d'alcoolémie par tranche horaire pour tous les accidents confondus, ne fait pas apparaître d'accroissement de l'alcoolémie des conducteurs au cours de la nuit :



On observe donc que :

- les taux moyens les plus élevés sont constatés de 22 h à 24 h (soit 1,88g) et de 4 h à 6 h (soit 1,77g) ;
- les taux moyens les moins élevés sont constatés de 0h à 2 h (soit 1,72g) et de 2 h à 4h (soit 1,63g), et surtout de 6 h à 8 h (soit 1,63g).

La même analyse pour les seuls accidents consécutifs à la fréquentation d'établissements de nuit ne reflète pas non plus de phénomène d'alcoolisation croissante :



1.1.5 - Bilan de l'alcoolémie associée à d'autres facteurs

L'enquête lancée auprès des préfetures portait aussi sur l'existence, largement attestée, de facteurs autres que l'alcool. La mission les avait limités à cinq : drogue, non-port du casque ou de la ceinture, vitesse, fatigue, état du véhicule. Bien que les préfetures n'aient pas toujours pu renseigner toutes les fiches-accidents à ce sujet, les données relatives à la drogue, au non-port du casque ou de la ceinture et à la vitesse sont assez nombreuses et cohérentes pour faire l'objet d'une analyse fiable. En revanche, celles relatives à la fatigue (très souvent constatée en même temps que la présence de drogue) et l'état du véhicule ne sont pas assez nombreuses pour être exploitées.

Etant précisé qu'un même accident peut comporter 2 voire 3 facteurs aggravants, il s'avère que :

- la drogue est un facteur aggravant constaté dans 21% des accidents soit plus d'un accident sur cinq ;
- le non-port du casque ou de la ceinture est un facteur aggravant qui est présent dans 21% des accidents ;
- la vitesse quant à elle, facteur aggravant le plus fréquent, est signalée dans 43% des accidents. Il convient toutefois de souligner qu'à la différence des facteurs précédents, la vitesse ne relève pas d'une constatation objective mais fait l'objet d'une estimation *a posteriori*.

Concernant la drogue, la situation est aussi très contrastée suivant les départements. La mission ne peut déterminer si cette situation est le fait d'une consommation plus ou moins importante de drogue ou de l'existence ou non d'une recherche systématique de consommation de drogue chez les conducteurs auteurs des accidents. Nonobstant cette incertitude, il faut noter que :

- dans 44 départements, la drogue est un facteur aggravant dans 22% et plus du nombre d'accidents, soit plus que la moyenne nationale ;
- pour 10 départements, la drogue est un facteur aggravant dans 42% et plus du nombre d'accidents, soit le double et plus de la moyenne nationale ;
- que 8 départements sont à 50% et plus, soit un accident sur deux avec présence de drogue, et parmi eux des départements où le nombre d'accidents (plus de 15) est suffisamment élevé pour ce que taux soit significatif : la Dordogne (67%), l'Isère (56%), le Calvados (50%), et les Côtes-d'Armor (50%).

La mission a aussi fait une analyse plus fine des accidents alcoolémie+drogue par département. On constate que le ratio national des accidents alcoolémie+drogue pour 100.000 habitants est de 0,53, mais avec une amplitude qui va de 1 à 44 entre le ratio le plus bas (pour la Seine-Saint-Denis : 0,07) et le plus haut (pour la Meuse : 3,11). Si on ne retient que les 25 départements qui ont eu 15 accidents et plus cette amplitude va tout de même de 1 à 16 avec pour ratio le moins élevé, celui du Nord (0,19).

De ces analyses il résulte que, contrairement à une idée reçue, les accidents causés par le cumul alcoolémie+drogue sont aussi plus fréquents dans les départements semi-ruraux avec des villes centres relativement importantes et, à un moindre degré, dans les départements ruraux, ces deux catégories représentant plus de 90% des accidents alors qu'elles ne font que 35% de la population.

Pour ce qui est de l'âge des conducteurs, la mission a conduit une analyse des accidents de manière à connaître la part prise par chaque tranche d'âge dans les accidents pour lesquels le conducteur était sous l'emprise d'une drogue en plus de l'alcool. Cette analyse, (l'âge du conducteur n'est pas connu pour 9 accidents), donne les résultats suivants :

- 48,2% des conducteurs ont moins de 25 ans ;
- 42 % ont entre 25 et 35 ans ;
- 9,8% ont 35 ans et plus.

Les conducteurs âgés de moins de 25 ans sont ainsi 1,3 fois plus représentés dans le cumul alcoolémie+ drogue, ceux âgés de 25 à 35 ans sont représentés 1,15 fois plus, et ceux âgés de 35 ans et plus sont 3 fois moins représentés.

Dès lors un autre constat important s'impose : le cumul alcool+drogue accentue encore plus la sur-représentation des moins de 35 ans dans les auteurs d'accidents, puisque elle passe :

- de 37% lorsque seul l'alcool est en cause à 48,2% lorsqu'il y a cumul pour les moins de 25 ans ;
- et de 37% lorsque seul l'alcool est en cause à 42% lorsqu'il y a cumul pour les 25 à 35 ans.

De même, notons que les conducteurs jeunes de moins de 35 ans sont très largement sur-représentés dans les accidents alcoolémie+drogue, puisqu'ils représentent 90% de ce type d'accidents alors que leur poids relatif dans la population n'est que de 32,8% (d'autant plus que les jeunes de moins de 25 ans n'ont pas tous le permis de conduire et que ce dernier taux est celui de la tranche 15 à 35 ans).

1.2 – ANALYSE DES DONNEES RECUEILLIES

1.2.1 - De profondes disparités entre les départements, avec de lourds bilans dans les zones rurales et péri-urbaines

L'alcoolémie au volant cause beaucoup plus d'accidents nocturnes dans les zones rurales que dans les zones urbaines. Cela est tout aussi vrai si l'on compare les zones péri-urbaines ou « rurbaines » aux zones urbaines. Il y a donc une profonde inégalité des conducteurs face à l'alcoolémie au volant : les citadins (il faut mettre à part le cas spécifique des DOM) sont beaucoup moins touchés que les ruraux ou les habitants des zones péri-urbaines. On peut sans se tromper attribuer cette inégalité au fait que les habitants des zones rurales ou péri-urbaines sont contraints de beaucoup plus se déplacer en véhicule individuel et à l'attrait qu'exercent les grandes villes ou les villes centres. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit d'accéder à des loisirs nocturnes, du fait de l'absence, la plupart du temps, d'établissements de nuit de proximité comme de transports en commun.

La tendance, qui semble se dessiner, à l'implantation de discothèques en zone péri-urbaine voire en milieu rural, n'infirmes pas ce constat.

Il est important de noter que dans les départements à forte activité touristique, le nombre d'accidents et de tués n'est pas plus important durant les mois d'été (3^{ème} trimestre) que durant le printemps (2^{ème} trimestre). Ces départements ne se distinguent donc pas dans cette évolution du nombre d'accidents et de personnes décédées par trimestre (pas plus que dans le ratio par 100.000 habitants) alors même que durant l'été leur population peut doubler

voire tripler. Notons aussi (et nous y reviendrons plus loin) que les départements qui ont une très forte fréquentation touristique (par exemple 06- 30- 34- 40- 64- 66- 83- 84 etc.), qui ont donc un nombre important de débits de boissons et d'établissements de nuit aux multiples activités nocturnes et qui connaissent par ailleurs un fort accroissement de leur population durant les mois de juillet et août, ne se singularisent pas par un taux d'accident plus élevé que les autres : c'est ainsi que, parmi d'autres exemples, dans les Pyrénées-Atlantiques (1,12), la Drôme (1,75), les Alpes-Maritimes (1,91), le Vaucluse (2,32) et même les Bouches-du-Rhône (2,45), les taux d'accidents pour 100.000 habitants sont en dessous de la moyenne nationale et que dans d'autres départements comme la Gironde (2,64) ou le Var (2,84), ils sont légèrement au-dessus de cette moyenne.

1.2.2 - L'alcoolisation des conducteurs et les accidents qui en résultent sont moins dus à la fréquentation des établissements de nuit qu'à une consommation dans des lieux publics ou privés non commerciaux

Comme on l'a vu, le nombre d'accidents consécutifs à la fréquentation d'établissements de nuit est, en toute hypothèse, inférieur à la moitié des accidents. De surcroît, l'alcoolisation des conducteurs est moins importante lorsqu'ils ont fréquenté des établissements que lorsqu'ils ont consommé dans des lieux privés.

Le taux d'alcoolémie moyen de la tranche horaire 22 h à 24 h, tous accidents confondus, est le plus élevé de tous (soit 1,88 g). Or, à cette heure les discothèques ne peuvent être concernées. C'est donc le résultat d'une alcoolisation qui ne peut avoir eu lieu que dans les bars ou dans des lieux non commerciaux.

Si on prend en compte le fait que le nombre d'accidents causés par des conducteurs s'étant alcoolisés dans ces établissements de nuit ne représente que moins de 10% des accidents survenus dans la tranche horaire 22 h à 0 h et que le taux moyen d'alcoolémie des conducteurs s'étant alcoolisés dans les seuls établissements de nuit (qui, dans nos statistiques, recouvrent, rappelons-le, les bars et les discothèques), n'est que de 1,84 g contre 1,88 g pour les accidents tous confondus, on peut dire que l'alcoolisation des conducteurs en début de nuit n'est pas le fait des discothèques et moins le fait des bars que de la consommation dans des lieux non commerciaux.

Pour la tranche horaire 0 h à 2 h on peut faire un constat similaire, mais il est moins marqué car, si le nombre d'accidents causés par des conducteurs s'étant alcoolisés dans ces établissements de nuit ne représente que moins de 15% des accidents survenus dans cette tranche horaire, leur taux moyen d'alcoolémie de 1,84g est plus élevé que celui des accidents tous confondus. On peut y déceler une alcoolisation en bar de nuit. Mais compte tenu de ces chiffres on peut affirmer que de 0 h à 2 h la part de la consommation dans des lieux non commerciaux demeure élevé.

En revanche, le nombre d'accidents causés par des conducteurs s'étant alcoolisés dans les établissements de nuit représente 24% des accidents survenus dans la tranche horaire de 2 h à 4 h, près de 35% de ceux de la tranche horaire 4 h à 6 h, et 30% de ceux de la tranche 6 h à 8 h mais avec des taux d'alcoolémie moyen similaires ou supérieurs à ceux des accidents tous confondus. L'alcoolisation dans les établissements de nuit est donc, pour ces tranches horaires de milieu et de fin de nuit, beaucoup plus importante.

L'ensemble de ces données confirment bien que l'alcoolisation des conducteurs auteurs d'accidents est relativement moins élevée lorsqu'ils ont fréquenté des établissements de nuit que lorsque ils ont consommé dans des lieux non commerciaux.

Cependant, notons dès maintenant, comme on va le voir dans le paragraphe suivant, que les jeunes moins de 25 ans sont beaucoup plus victimes d'accidents causés par une alcoolisation dans les établissements de nuit, les 25 à 35 ans par une alcoolisation dans un lieu privé et ceci est encore plus vrai pour les plus de 35 ans.

Enfin, il faut aussi remarquer qu'à peine 10% des personnes tuées dans les accidents sont originaires d'un département limitrophe de celui où il s'est produit : l'absence, quelquefois critiquée par les préfets d'une coordination entre départements voisins pour la fixation des heures d'ouverture des établissements de nuit, ne paraît donc pas, sauf exception (dans le Maine-et-Loire à proximité de Nantes, par exemple), favoriser le nomadisme noctambule et accroître significativement le risque d'accidents.

1.2.3 - Les jeunes sont majoritairement les auteurs et les victimes des accidents, surtout lorsqu'il y a association de l'alcool et de la drogue

Toutes les données recueillies convergent vers un constat incontournable : les jeunes de 25 à 35 ans, et parmi eux plus particulièrement les moins de 25 ans, sont très majoritairement les auteurs et les victimes des accidents mortels nocturnes dus à alcoolémie. C'est encore plus vrai lorsqu'il y a association d'alcool et de drogue.

Ce constat se vérifie quel que soit le département, les périodes de l'année, le moment de la nuit, le lieu ou les lieux successifs d'alcoolisation. Ce phénomène est régulier et constant et ne va pas en régressant puisque le nombre de conducteurs âgés de moins de 25 ans auteurs d'accidents reste stable de 2004 sur 2005 (232 et 237) et ne diminue que de 2,5% entre le 1^{er} semestre 2004 et le 1^{er} semestre 2005.

Lorsque l'accident est provoqué par un conducteur ayant consommé dans un bar ou un établissement de nuit, c'est 4,4 fois sur 10 un conducteur de moins de 25 ans, 4,6 fois sur 10 un conducteur de 25 à 35 ans et 1 une fois sur 10 un conducteur de 35 ans et plus. Ainsi les conducteurs de moins de 35 ans sont responsables de 90% des accidents dus à une alcoolisation dans un bar ou un établissement de nuit.

Lorsque l'accident est provoqué par un conducteur ayant consommé dans lieu privé, c'est 3,7 fois sur 10, un conducteur de moins de 25 ans, 3,9 fois sur 10, un conducteur de 25 à 35 ans et 2,4 fois sur 10 un conducteur de 35 ans et plus.

Cette étude confirme donc en tous points les constatations déjà faites à maintes reprises sur la surmortalité des jeunes dans les accidents de la route, pour les deux tranches de moins de 25 ans et de 25 à 35 ans, étant entendu que cette surmortalité est en valeur relative plus forte chez les moins de 25 ans que chez les 25 à 35 ans dès lors que la proportion des titulaires du permis de conduire est plus faible chez les premiers que chez les seconds.

Au total, si les résultats de l'enquête réalisée par la mission auprès de toutes des préfectures doivent, pour les raisons énoncées au début de ce rapport, être considérés avec précaution, ils confirment ou révèlent de grandes tendances indiscutables.

Il se confirme en effet que ce sont les habitants des départements ruraux et parmi eux les jeunes de moins de 25 ans (c'est encore plus massif si l'on place le curseur à 35 ans) qui sont les plus concernés par les accidents nocturnes dus à une alcoolisation excessive.

Pour ce qui est des aspects nouveaux (ou dont on n'a pas pris suffisamment toute la mesure jusqu'à présent) on retiendra plus particulièrement :

- le fait que dans 21% des cas, la drogue est associée à l'alcool comme cause des accidents mortels, la nuit, entre 22 h et 8 h du matin ;
- le fait qu'une forte proportion des accidents se produit en début de nuit puisque 23% des accidents mortels nocturnes ont lieu entre 22 h et minuit ;
- le fait que la proportion des accidents impliquant la fréquentation d'une discothèque reste minoritaire (31% des accidents seulement ont lieu après fréquentation exclusive d'une discothèque).

En résumé, on peut dire, pour simplifier, que la mortalité routière due à l'alcool est majoritairement causée par des accidents survenus dans la première moitié de la nuit, mettant en cause des conducteurs de moins de 35 ans, qu'elle est davantage le fait des zones rurales et péri-urbaines, qu'elle est provoquée par une alcoolisation en privé plus souvent qu'en discothèque, et qu'elle est plus fréquente durant la saison estivale.

Enfin, un constat s'impose d'ores et déjà avec évidence : ce n'est pas en avançant l'heure de fermeture des discothèques qu'on obtiendra des résultats significatifs dans la lutte contre l'alcool au volant.

2 – L’ACTION MENEÉ PAR LES POUVOIRS PUBLICS POUR LUTTER CONTRE L’ALCOOL AU VOLANT

2.1 - LA REGLEMENTATION DES DEBITS DE BOISSONS

2.1.1 - Un régime nécessairement complexe car largement déconcentré

2.1.1.1 - Le régime général

La profession de débitant de boissons est une activité commerciale réglementée, soumise à déclaration préalable en vertu du code de la santé publique dans l'ensemble des départements, sauf dans les trois départements de la Moselle, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, où elle est soumise à autorisation. L'ouverture d'un débit de boissons suppose une déclaration en mairie, ainsi qu'une déclaration fiscale (direction générale des douanes et des droits indirects) sanctionnée par le paiement des droits et l'attribution d'une licence. Les débits de boissons se répartissent en 4 catégories selon la licence dont ils sont titulaires : 1^{ère} catégorie (boissons sans alcool) : ouverture libre ; 2^{ème} et 3^{ème} catégories (boissons non distillées) : ouverture limitée par le nombre de débits dans la commune rapporté au nombre d'habitants (1 pour 450 habitants) ; 4^{ème} catégorie : ouverture interdite, hormis le cas de transfert d'un établissement au sein de la même commune). Les restaurants, quant ils ne sont pas titulaires d'une licence de débit de boissons, doivent posséder soit la « petite licence restaurant » (autorisation de vendre des boissons fermentées pendant les repas), soit la « licence restaurant » proprement dite (vente de toute boisson alcoolisée, mais seulement pendant les repas).

La loi sur l'égalité des chances, qui vient d'être adoptée par le Parlement (« amendement Mariani »), prévoit une condition supplémentaire à l'ouverture ou au transfert d'un débit de boissons : la détention d'un permis d'exploitation. Ce permis, d'une validité de dix ans, sera délivré à l'issue d'une formation de trois jours dispensée par des organismes agréés dépendant des syndicats professionnels représentatifs du secteur de l'hôtellerie-restauration. Cette formation qui vise à une meilleure connaissance par les exploitants des textes qui leur sont applicables, ne concerne toutefois que les nouveaux établissements.

Il faut aussi rappeler, pour compléter ce rapide aperçu de la législation en vigueur, qu'il est interdit de recevoir dans un débit de boissons les mineurs de seize ans non accompagnés, qu'il est interdit de leur servir des boissons alcooliques et qu'il est interdit de servir aux mineurs de plus de seize ans des boissons autres que celles des 1^{er} et 2^{ème} groupes.

La police générale des débits de boissons, et notamment la fixation des horaires d'ouverture, appartient au maire, mais elle relève aussi du préfet, agissant, en application des dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales, soit à l'égard de l'ensemble des communes du département, soit à l'égard d'une seule d'entre elles en vertu de ses pouvoirs de substitution. A cela s'ajoutent des pouvoirs de police spéciale, détenus par le préfet et par le ministre de l'intérieur, qui leur permettent de prononcer la fermeture temporaire des débits de boissons, pour des durées pouvant aller respectivement jusqu'à six mois pour le préfet et jusqu'à un an pour le ministre, soit à la suite d'infractions aux lois et règlements régissant ce type d'établissements, soit en vue de préserver l'ordre, la santé ou la moralité publics. Sur ce

point, la récente loi sur l'égalité des chances apporte une précision, qui peut paraître superfétatoire (le préfet a déjà toute latitude pour moduler la sanction à l'intérieur du maximum prévu par la loi) mais qui n'est pas sans risque : elle donne au préfet la faculté de « réduire la durée de cette fermeture lorsque l'exploitant s'engage à suivre la formation donnant lieu à la délivrance d'un permis d'exploitation ». Curieusement, cette possibilité ne s'applique qu'aux fermetures prononcées pour atteinte à l'ordre public, à la santé, à la tranquillité ou à la moralité publiques, et non aux fermetures prononcées pour manquement aux lois et règlements relatifs aux débits de boissons (alors que ce sont ces manquements qui justifieraient le plus le suivi d'une formation). Nous reviendrons sur ce point au 3.3 ci-dessous.

Il existe, de fait, dans tous les départements un arrêté préfectoral, pris en application de la circulaire ministérielle du 3 mars 1986, définissant les conditions d'exploitation des débits de boissons, qui demeure le texte de référence en la matière.

Chacun de ces arrêtés fixe les heures autorisées d'ouverture et de fermeture des débits de boissons du département, tout en précisant les dérogations qui peuvent être accordées dans certaines circonstances à certaines catégories d'établissements. Les dérogations sont essentiellement de deux ordres :

- les unes, exceptionnelles et collectives, sont accordées à l'occasion de fêtes et de célébrations locales ; la compétence est alors laissée au maire, tout en s'exerçant dans le cadre défini par l'arrêté préfectoral ;
- les autres, individuelles et temporaires, sont délivrées par le préfet aux établissements qui en font la demande, en considération de leur situation particulière. Les maires sont alors consultés.

Ces dérogations sont toujours précaires et révocables ; elles ont pour effet de repousser l'heure de fermeture au-delà de l'heure limite autorisée. Ces dérogations sont accordées à titre individuel, mais l'arrêté désigne néanmoins de façon générique les établissements qui peuvent y prétendre (bars, bars d'ambiance, pianos-bars, cabarets, cafés-théâtres, discothèques...). Ces termes, que l'on regroupe parfois sous le vocable « établissements de nuit », ne semblent toutefois correspondre à aucune définition juridique précise.

Outre leur rôle consultatif, les maires conservent par ailleurs le pouvoir d'édicter leur propre règlement de police, mais ce dernier ne peut alors intervenir que dans un sens restrictif (en prescrivant des heures de fermeture moins tardives ou en restreignant la portée des dérogations fixées par le préfet). Il est un cas cependant dans lequel les maires peuvent se montrer plus libéraux : il leur appartient en effet de délivrer les autorisations d'ouverture exceptionnelles à l'occasion de fêtes locales ou d'événements particuliers. Ce sont également eux qui délivrent les autorisations d'ouverture pour les débits de boissons temporaires, établis pour la durée d'une manifestation. Ces derniers ne sont pas soumis au régime des licences, mais ils ne peuvent servir que des boissons des deux premiers groupes.

2.1.1.2 - Le cas des discothèques : prolongations et dérogations

En règle générale, les bars ne font pas l'objet d'un régime distinct ; ils suivent la règle générale des débits de boissons (possibilité d'octroi de dérogations individuelles). Pour les discothèques, en revanche, la situation est plus complexe car ce sont des entreprises qui ont essentiellement vocation à fonctionner la nuit. Cette particularité leur est d'ailleurs reconnue par la circulaire interministérielle du 18 novembre 1991 qui admet implicitement que la fermeture tardive est, pour les discothèques, la norme. Encore faut-il définir ce qu'est une discothèque. La circulaire précitée propose trois critères : c'est un établissement titulaire d'une licence de débit de boissons, qui offre à sa clientèle diverses prestations fondées sur la diffusion de musique enregistrée et sur la pratique de la danse et dont l'activité s'exerce principalement la nuit.

Les discothèques bénéficient donc logiquement, dans les arrêtés préfectoraux, d'un traitement de faveur. Trois cas sont à distinguer :

- aucun régime particulier : les dérogations sont attribuées au cas par cas, pour des durées qui peuvent être variables d'un établissement à l'autre (régime général des débits de boissons) ;
- un régime de prolongation automatique, propre aux discothèques (l'arrêté instaure deux régimes légaux uniformes, l'un pour les débits de boissons en général, l'autre pour les discothèques) ;
- un régime de dérogations individuelles, mais uniforme et propre aux discothèques, plus favorable que celui qui s'applique aux autres débits de boissons.

Dans ce dernier cas, certains arrêtés combinent prolongation et dérogation, instituant en quelque sorte un système à « double détente » :

- tantôt, il existe une première prolongation identique pour toutes les discothèques du département et une seconde sous condition : par exemple l'heure limite de fermeture des discothèques du département est fixée uniformément à 4h, celles qui ont adhéré à une charte bénéficiant d'une ou deux heures de tolérance supplémentaires ;
- tantôt, il existe deux possibilités de prolongation successives, l'une et l'autre discrétionnaires et sans caractère automatique, la seconde étant cependant conditionnée par la signature d'une charte.

On trouve même dans un département un système à « triple détente » (Lot-et-Garonne) : l'heure légale de fermeture est de 2h pour les débits de boissons, de 3h30 pour toutes les discothèques, de 5h pour les discothèques bénéficiant d'une dérogation individuelle, et enfin de 6h, toujours sur dérogation individuelle, pour celles d'entre elles ayant adhéré à une charte.

Ces différentes situations sont résumées dans le tableau ci-après

Régime	Départements
Pas de régime particulier	02 05 13 23 25 50 52 67 69 75 83 93 94
Prolongation automatique	03 40 84 87 971
Dérogation individuelle	04 06 12 17 2B 21 24 32 34 35 39 41 42 43 46 49 54 60 61 65 66 68 71 77 78 81 85 86 90
Prolongation auto + dérogation	22 29 45 48 57 63 79 81 82 972
Double dérogation	07 08 10 11 16 18 37 38 47 53 55 58 59 62 73 89

Source : exploitation par la mission des questionnaires adressés aux préfetures.

Il faut reconnaître que la pratique des « chartes » ajoute beaucoup à la complexité du système: ce sont des engagements pris en principe librement par les professionnels et qui leur permet de bénéficier d'un régime horaire plus favorable. L'usage s'en est répandu depuis une quinzaine d'années sous l'impulsion de la circulaire ministérielle du 18 novembre 1991. La signature d'une charte par les professionnels, lit-on dans cette circulaire, doit témoigner « de leur souci de se conduire en professionnels responsables, capables d'être des interlocuteurs valables pour les pouvoirs publics »... « L'engagement des discothécaires doit constituer un des éléments d'appréciation dans l'exercice de ces pouvoirs, et notamment en ce qui concerne les autorisations de fermeture tardive, sans toutefois que de telles dérogations soient réservées aux seuls exploitants adhérant à la charte départementale».

Sur 82 préfetures ayant répondu sur ce point à l'enquête :

- 47 disposent d'une charte en cours de validité (01 07 08 09 10 11 12 16 17 18 21 22 26 30 32 35 37 38 39 41 43 45 47 48 50 52 53 54 55 58 61 62 64 66 67 73 76 79 80 81 82 83 84 89 90 91 974) ;

- 30 n'en ont pas (04 05 06 13 14 2B 23 24 28 34 42 46 49 51 60 63 65 68 69 71 75 77 83 85 86 87 93 94 95 972) ;

- 3 ont une charte à l'étude ou en projet (04, 46, 49).

Un département (la Dordogne) a, à l'inverse, décidé de résilier sa charte, la jugeant peu efficace et peu respectée, s'agissant notamment de l'heure de dégrisement (de 5 h à 6 h) qui en constituait l'élément principal.

Compte tenu des critiques et des doutes émis par certains préfets, on peut penser que la proportion actuelle entre départements à charte et départements sans charte est appelée à se maintenir.

Les chartes sont assez diverses, dans leur forme comme dans leurs effets juridiques. Sous un vocable commun, se cachent en réalité des instruments juridiques assez dissemblables. On peut tenter de distinguer, bien que ce ne soit pas toujours évident, 5 catégories d'engagements, du plus collectif au plus unilatéral :

- l'adhésion à une charte professionnelle (négociée avec des syndicats ou organismes représentant la profession). Départements concernés : 07, 08, 22, 47, 49, 50, 52, 54, 67 ;
- la souscription d'un engagement collectif (pouvant associer les maires, le conseil général, diverses associations...). Départements : 17, 45, 46, 48, 79, 83 ;
- la souscription d'un « code de bonne conduite », de nature indéterminée mais probablement inspiré directement par l'administration et souvent conforme à un modèle-type. Départements : 12, 30, 41, 61, 62, 64, 66, 73, 81, 82, 84, 89, 90 ;
- la signature d'une convention entre le préfet et le responsable d'établissement : 16, 18, 32, 37, 55, 58 ;
- la souscription d'un engagement unilatéral par l'exploitant (souvent annexé à l'arrêté de dérogation) : 11, 35, 38, 43, 53.

La portée juridique varie elle aussi, sans que ce critère soit nécessairement lié au précédent. On peut tenter d'établir une distinction entre les engagements selon :

- qu'ils sont nécessaires et suffisants pour l'obtention d'un régime dérogatoire en matière d'horaire (la signature de l'engagement entraîne *ipso facto* l'application du régime le plus favorable prévu par l'arrêté préfectoral) : 07, 08, 10, 11, 17, 18, 38, 43, 48, 53, 58, 62, 66, 79, 81, 82, 84, 89 ;
- nécessaires mais pas suffisants (la demande de l'exploitant continue de faire l'objet d'une instruction particulière) : 01, 09, 12, 16, 30, 32, 35, 37, 41, 45, 46, 47, 52, 55, 61, 73, 76, 91, 974 ;
- ni nécessaires ni suffisants (en d'autres termes, la signature d'un engagement est sans effet direct sur les horaires) : 39, 50, 54, 64, 67, 80, 83, 90.

Cette classification pourrait paraître un peu formelle si elle ne mettait en évidence une forme de contractualisation croissante du pouvoir de police, dont la validité est sujette à caution sur le plan juridique. Les engagements individuels qui font corps avec l'arrêté de dérogation ou qui emportent par eux-mêmes des conséquences sur le plan des horaires d'ouverture apparaissent à cet égard particulièrement discutables et ne manqueraient pas de poser des problèmes à l'Etat en cas de contentieux. De ce point de vue, la politique, fort répandue dans les préfetures, de signer des chartes locales avec les représentants de la profession n'est pas exempte de risques.

2.1.1.3 - La réglementation applicable aux établissements de vente à emporter

La fixation des horaires d'ouverture des établissements de ventes à emporter (ou plus précisément des heures auxquelles ces établissements sont autorisés à vendre de l'alcool) incombe prioritairement aux maires, même si les préfets ont compétence, comme dans le cas des débits de boissons, pour prendre des arrêtés pour une seule commune, après mise en demeure, ou pour l'ensemble des communes du département. Les préfets et les maires exercent cette compétence dans le cadre normal de leurs pouvoirs de police, avec les

limitations qu'ils comportent, à savoir que les restrictions aux horaires d'ouverture doivent être motivées par la nécessité de prévenir des risques d'atteinte à l'ordre public, qu'elles ne doivent être ni générales ni absolues et qu'elles ne doivent pas s'étendre aux autres activités des établissements concernés. Ces dispositions viennent d'être rappelées par la circulaire ministérielle du 6 avril 2005.

Les débits de boissons à emporter doivent également être titulaires d'une licence. On distingue la « petite licence » (vente de boissons des deux premiers groupes) de la licence à emporter (vente de toutes les boissons alcooliques). La vente de boissons alcooliques est par ailleurs interdite, entre 22 h et 6 h, dans tous les points de vente de carburants.

Enfin, sur le plan des sanctions, il faut noter que si les préfets ont le droit de prononcer la fermeture administrative pour 3 mois d'un établissement de vente à emporter d'aliments préparés sur place, ils n'ont pas les mêmes prérogatives à l'égard des épiceries titulaires d'une licence. Plusieurs préfets font observer que cette lacune les prive d'un important moyen d'agir en cas d'infractions répétées commises par ce genre d'établissement.

2.1.2 - La pratique fait néanmoins apparaître de fortes convergences entre départements

2.1.2.1 - Convergences dans les heures-limites autorisées

Les bars suivent en général le régime des débits de boissons, tandis que pour les discothèques, soumises à un régime spécifique, les textes précisent l'amplitude horaire maximale qui peut être atteinte par le jeu des dérogations successives.

Heure limite de fermeture des débits de boissons en général et des discothèques en particulier (par département)

	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h
Heure-limite débits de boissons	18 93 971	02 03 04 06 08 10 13 16 22 27 29 34 35 38 39 43 45 48 53 55 60 61 69 71 73 77 79 81 83	05 07 11 12 17 2B 21 23 24 25 32 37 40 41 42 46 47 49 50 52 54 58 59 62 63 65 67 68 75 78 82 84 85 86 87 89 90 94 972	57					
Heure-limite Discothèques				03 04 47 49 68 73 93 94 971	06 07 16 17 18 2B 22 23 27 29 35 37 39 40 41 42 43 46 52 54 55 57 58 60 61 63 65 66 67 69 71 73 77 79 83 84 85 86 87 89 90 971	11 08 13	45	59	

Ce tableau montre que les heures-limites de fermeture se regroupent, pour les débits de boissons, sur la plage horaire 1 h à 2 h, et pour les discothèques entre 4 h et 6 h, avec une forte concentration autour de 5 h.

Il faut toutefois noter que la notion d'heure limite de fermeture est plus complexe qu'il n'y paraît. Certains arrêtés fixent des heures différentes selon les saisons (plus tardives en été), les lieux (distinction selon l'arrondissement, la taille de la commune...), les jours de la semaine (heure de fermeture retardée le week-end). Par souci de simplification, n'ont été retenues dans le tableau ci-dessus que les heures de fermeture correspondant aux jours et aux lieux les plus favorables aux débits de boissons ; les demies ont été arrondies à l'heure supérieure.

La notion même d'heure de fermeture peut prêter à confusion. Entendue normalement comme l'heure de fermeture physique de l'établissement, elle est parfois complétée par deux autres notions :

- l'heure à partir de laquelle il n'est plus servi de boisson alcoolisée ;
- l'heure à partir de laquelle il n'est plus reçu de nouveaux clients.

De nombreux arrêtés assortissent l'heure de fermeture d'une heure moins tardive pour la fin du service de boissons alcoolisées et d'une heure encore plus tardive pour le départ des derniers clients afin de permettre une sortie échelonnée. Ainsi, une discothèque fermant officiellement à 5 h peut devoir cesser de servir des boissons alcoolisées à partir de 4 h 30, mais être autorisée à conserver ses derniers clients jusqu'à 6 h.

Il n'en reste pas moins que, globalement, les heures-limites fixées par arrêté convergent sur la plage horaire 1 h à 2 h pour les bars et 5 h pour les discothèques.

2.1.2.2. - Convergences dans l'attribution des dérogations

Toute aussi importante est la question de savoir comment les dérogations sont accordées dans la pratique par les préfets, de façon parcimonieuse ou libérale.

A ce propos, la situation est très contrastée entre bars et discothèques : alors que la dérogation est l'exception pour les premiers, elle semble être de règle pour les secondes.

Pourcentage de dérogations accordées par les préfets

	0%	0-15%	15-90%	90-99%	100%	Question mal comprise
Bars	07 11 17 24 27 29 32 40 41 42 49 57 58 65 66 81 82 87 93 94	02 03 04 08 10 12 16 18 22 23 25 35 37 38 43 46 47 50 52 54 55 60 61 62 63 68 71 77 78 79 83 86 89 972	53 67			
Discothèques		01 26 51 93	29 47 48 57 63 81 89 94 972	08 27 42 46 52 54 55 58 78 79	01 02 03 04 07 10 11 12 16 17 18 22 23 24 25 26 32 35 37 38 40 41 43 49 50 51 53 60 61 62 65 67 68 71 77 82 83 85 86 87 971	05 06 13 2B 21 34 35 39 45 59 66 69 73 75 84 85 90

Le taux de dérogation ne dépasse quasiment jamais 15% pour les bars, alors qu'il est le plus souvent de 100%, et presque toujours supérieur à 90% pour les discothèques (les seuls cas où il est inférieur à 90% correspondent à des mécanismes à « double détente » : c'est la seconde dérogation, portant généralement sur 1 heure ou 1 heure 30 qui n'est pas systématiquement accordée). La comparaison doit cependant être relativisée du fait que le

taux de dérogation a été calculé pour les bars sur l'ensemble de la catégorie, et pas seulement sur les bars de nuit, auquel cas il serait sans doute ressorti à un niveau plus élevé.

Au total, on relève que les heures effectives de fermeture des discothèques sont très majoritairement groupées autour de 5 h :

Heure effective de fermeture	4 h	5 h	6 h	+ de 6 h
	14%	72%	9%	5%

2.1.2.3 - Convergences dans le contenu des chartes

Si les chartes sont très différentes dans leur forme, elles laissent apparaître de grandes similitudes dans leur contenu.

Les plus complètes d'entre elles, notamment celles inspirées du modèle annexé à la circulaire de 1991, comprennent un préambule et 7 rubriques :

- lutte contre l'alcoolisme ;
- santé publique et lutte contre la drogue ;
- lutte contre la prostitution ;
- l'ordre et la sécurité ;
- la lutte contre les nuisances sonores ;
- la lutte contre les discriminations ;
- le respect de la propriété intellectuelle.

De nombreuses chartes commencent assez logiquement par un rappel des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, telles qu'elles résultent du code du travail, du code de la santé publique (ne pas servir d'alcool aux mineurs, aux personnes manifestement ivres...), des divers textes relatifs à l'ordre, la sécurité et la tranquillité publics (lutte contre le bruit...). D'autres ont une fâcheuse tendance à paraphraser ces textes ou à engager le signataire à les respecter scrupuleusement, comme si la transformation d'une obligation légale en obligation contractuelle en renforçait la valeur.

En matière de lutte contre l'alcoolisme, les engagements apparaissent souvent encore assez formels : obligation d'informer, de relayer les campagnes de prévention, de sensibiliser les jeunes aux dangers de l'alcool, de favoriser la consommation de boissons non alcoolisées, d'inciter les personnes en état d'ébriété à ne pas prendre le volant, de réduire la sonorisation dans l'heure précédant la fermeture...

Fort heureusement, on note dans la pratique des préfectures une tendance au « durcissement » des obligations. Les textes les plus récents mettent l'accent sur les opérations « conducteur désigné » en les décrivant de façon précise (remise des clés à l'arrivée, contrôle d'alcoolémie obligatoire à la sortie, incitations financières diverses) et les engagements précis et contrôlables tendent à prendre le pas sur les déclarations d'intention, avec, entre autres :

- la mise à disposition d'éthylomètres fixes ou d'éthylotests gratuits ou à prix abordables ;

- le contrôle systématique de l'alcoolémie des clients présentant des signes d'ébriété - sous peine de refus d'entrée ;
- l'obligation de pratiquer des prix plus attractifs pour les boissons non alcoolisées ;
- l'obligation d'informer de l'existence de modes de transport alternatifs, voire l'obligation d'organiser de tels transports ;
- la surveillance des abords et surtout le principe selon lequel toute sortie est définitive ;
- l'achèvement de la soirée « en douceur » (suspension de la vente d'alcool une heure avant la fermeture, refus de nouveaux clients, diffusion de musique d'ambiance, service de boissons chaudes...).

2.1.2.4 - Convergences dans les sanctions appliquées

L'autorité administrative dispose de deux types de sanction :

- le retrait ou le refus de renouvellement de l'autorisation de fermeture tardive : c'est un acte motivé qui s'appuie sur le non-respect par l'exploitant de ses engagements ou des conditions fixées par l'arrêté préfectoral. Ce sont alors les horaires normaux de fermeture qui deviennent applicables ;
- la décision de fermeture temporaire : la fermeture temporaire est prononcée par arrêté préfectoral ou par arrêté du ministre de l'intérieur (cf. 1.1.1 ci-dessus). C'est une décision grave qui doit être motivée, précédée d'un avertissement et respecter une procédure contradictoire. Alors que la dérogation aux horaires d'ouverture est une mesure personnelle, la fermeture temporaire est une mesure à caractère réel qui s'attache à l'établissement et non à la personne de l'exploitant. Le préfet peut prononcer la fermeture en raison d'infraction aux règles de fonctionnement des débits de boissons ou pour des motifs d'atteinte à l'ordre public. Dans ce dernier cas, les faits reprochés doivent être en relation avec la fréquentation de l'établissement et ses conditions d'exploitation.

La révocation de la dérogation horaire est une sanction qui ne paraît guère appliquée envers les discothèques. Dans l'enquête menée par la mission, aucun préfet ne signale l'avoir utilisée, ce que semble confirmer le très fort pourcentage de dérogations accordées évoqué plus haut.

La fermeture temporaire par décision préfectorale est un peu plus largement pratiquée, mais la part des décisions prises à l'encontre des discothèques reste modeste, rapportée au nombre d'établissements (3800). En outre, elle diminue régulièrement entre 2002 et 2004.

Mesures de fermeture administrative prononcées à l'encontre de débits de boisson
(source DLPAJ)

Année	2002	2003	2004
Débits de boissons	789	663	556
Discothèques	75	36	25

Mais le plus remarquable peut-être est le fait que les décisions se concentrent sur un petit nombre de départements (les 10 premiers départements représentent 70% des sanctions au 4^{ème} trimestre 2004, 80% au 3^{ème} trimestre 2003...), qui ne sont pas toujours les mêmes d'un trimestre à l'autre, ce qui donne à penser que l'action menée est dépendante de l'actualité ou peut-être surtout liée aux orientations personnelles du préfet et à ses choix en matière de contrôle des débits de boissons.

En tout état de cause, la mission a constaté que les chartes locales n'étaient, le plus souvent, que des engagements formels dont la mise en œuvre par les professionnels était rarement respectée et pas véritablement contrôlée.

2.1.2.5 – La recherche d'harmonisation entre départements frontaliers

La concertation entre préfets est encore loin d'être la règle, mais elle tend à se développer.

Soucieux d'éviter les phénomènes de nomadisme, une vingtaine de préfets (sur 76 réponses au questionnaire) déclarent s'être concertés avec leurs collègues de départements voisins, ou du moins s'être informés de la pratique suivie, au moment du renouvellement de leur arrêté, afin de parvenir à une certaine cohérence des horaires entre départements frontaliers. Ces échanges ont pour l'instant lieu dans un cadre bilatéral. L'éventualité d'une coopération au niveau régional (conférence régionale de police par exemple) est cependant parfois évoquée.

	Aucune concertation	Concertation départ. frontaliers
Nombre de départements	44 (02 04 05 08 10 11 12 13 16 17 18 23 24 27 32 34 37 42 45 46 48 49 50 52 53 57 59 60 62 66 68 69 73 75 79 81 82 84 85 87 89 90 93 94)	22 (07 2A 2B 21 22 25 29 38 39 40 41 43 47 54 55 58 61 65 67 71 83 85)

Certains préfets vont jusqu'à déplorer l'absence de coopération de la part d'un département voisin, estimant les distorsions actuelles injustes pour les exploitants de discothèques et dangereuses pour la sécurité routière (Loir-et-Cher vis-à-vis du Loiret, Pas-de-Calais vis-à-vis du Nord). Quelques uns en profitent pour réclamer l'harmonisation, voire l'unification pure et simple au niveau régional voire national (23, 25, 34, 41, 53, 62, 68, 82, 90).

2.1.2.6 – L'avis des préfets sur la vente à emporter

La mission a constaté avec un certain étonnement que les préfets, dans leur majorité, déclaraient ne pas être préoccupés par le problème des ventes d'alcool dans les établissements de vente à emporter ouverts la nuit (on trouve parmi eux les préfets de départements ruraux, mais aussi de quelques grands départements urbains). La plupart estiment, en effet, que notamment la multiplication des épiceries de nuit - dont la principale raison d'être est de vendre de l'alcool - fait beaucoup plus courir des risques d'atteinte à l'ordre public (attroupements, tapage, bagarres, stationnement illicite...), que des risques en matière de sécurité routière. Dès lors ils jugent que ces établissements ne jouent qu'un rôle marginal, compte tenu des prix pratiqués élevés, dans l'alcoolisation des jeunes conducteurs, par comparaison avec la place prise par les achats anticipés d'alcool dans les grandes surfaces alimentaires.

La mission a cependant noté que la préfecture de la Côte d'Or réalise une étude qui fait apparaître une corrélation dans le temps entre l'augmentation du nombre des épiceries de nuit dans l'agglomération dijonnaise et celui du nombre de conducteurs contrôlés en état d'alcoolémie.

Moins nombreux encore sont les préfets qui tentent de sévir contre ce phénomène. Seuls cas recensés : la Charente (fermeture des épiceries de nuit à 1 h du matin), l'Hérault (interdiction entre 1 h et 6 h), le Nord, le Var (interdiction entre 2 h et 6 h) et Paris (interdiction entre 0 h 30 et 4 h et entre 21 h et 7 h dans des endroits déterminés).

En outre, certains préfets font observer que :

- l'interdiction de vendre de l'alcool après 22 h dans les stations services n'est pas toujours respectée ;
- les manquements aux arrêtés d'interdiction de vente sont passibles d'une amende de première classe, insuffisamment dissuasive ;
- la possibilité pour le préfet, de prononcer la fermeture administrative pour 3 mois des établissements de vente à emporter d'aliments préparés sur place (loi du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure) n'a pas son équivalent pour les épiceries, titulaires d'une licence de vente à emporter (art L 2215-6 et 7 du CGCT). Or cette possibilité est un moyen très efficace pour obtenir des gérants d'établissement un comportement responsable.

2.1.2.7 - La faible implication des maires

Les maires ne font pas volontiers usage de la faculté qui leur est donnée de « durcir » la réglementation préfectorale. Un préfet sur cinq seulement signale l'existence de tels arrêtés, et encore ceux-ci ne concernent-ils le plus souvent qu'une seule commune du département. Font exception à la règle : la Seine-maritime (24 communes) et les départements de la région parisienne (78 : 31 communes ; 91 : 8 communes ; 92 : 13 communes ; 94 : 10 communes ; 95 : 5 communes).

En ce qui concerne la délivrance par les maires d'autorisations d'ouverture exceptionnelle à l'occasion de fêtes locales, il ne semble pas y avoir d'abus, sauf peut-être en Languedoc-Roussillon (Gard, Pyrénées-Orientales) : on note l'été une multiplication des débits de boissons temporaires (les « bodegas » autorisées à l'occasion des férias) qui, échappant à la législation sur les débits de boissons, sont difficilement contrôlables et sont assez fréquemment le théâtre de débordements.

S'agissant des ventes à emporter, rares sont les maires à faire usage de leur pouvoir d'interdiction des ventes d'alcool dans les établissements ouverts la nuit. Leur nombre n'excéderait pas une quinzaine (Rouen, Marseille, Dijon, Tours, Perpignan, Lyon, Albi, quelques communes du Doubs et des Alpes-Maritimes...). Les maires prennent plus volontiers des arrêtés d'interdiction de consommation d'alcool sur la voie publique. C'est le cas dans une dizaine de départements (13, 21, 49, 50, 53, 58, 59, 78, 86, 95 notamment). Cette action s'inscrit davantage dans une politique de lutte contre le tapage nocturne et de préservation de la tranquillité publique que de lutte contre la délinquance et l'insécurité routière. Le phénomène est récent mais tend à s'amplifier.

2.1.3 - Un édifice complexe qui n'est pas exempt de fragilités sur le plan juridique

Au total, la réglementation française sur la vente et la consommation d'alcool apparaît comme éminemment complexe :

- d'abord parce qu'elle est locale : s'il en est ainsi, c'est qu'elle est, théoriquement, conçue pour « coller » aux réalités du terrain, mais il se révèle que la pratique suivie en préfecture est beaucoup plus homogène. Tant sur les horaires d'ouverture que sur les conditions imposées aux exploitants, il se dessine un « modèle » en voie de généralisation à travers toute la France. Par voie de conséquence, la mission en vient logiquement à se demander s'il ne conviendrait pas de simplifier les règles et de s'intéresser davantage à la façon dont elles sont appliquées ;

- l'autre élément de complexité tient à ce que l'on essaie d'inciter les gérants d'établissement à aller au-delà de leurs obligations légales. Ce souci est légitime : la politique des chartes permet d'obtenir des exploitants des comportements plus responsables que la loi n'est pas – ou pas encore – en mesure de leur imposer. Mais outre qu'elle est un peu contre nature (peut-on demander à un commerçant de vendre avec modération ?), elle peut mener à des formes de contractualisation qui peuvent être antinomiques avec l'exercice d'un pouvoir de police et conduire à son affaiblissement, voire à des risques de contestation devant les tribunaux (nous reviendrons sur ces aspects dans la partie 3 ci-après).

2.2 - LA PREVENTION

Il existe, par principe, deux grandes familles de politique de prévention des accidents liés à l'alcool : celles qui s'attachent à prévenir la conduite sous l'emprise de l'alcool et celles qui visent à limiter la consommation d'alcool en général dans la population.

La France privilégie nettement la première stratégie. Pour un ensemble de raisons tenant à l'histoire, aux habitudes culturelles, à l'influence de certains groupes de pression, l'opinion se montre plus tolérante qu'ailleurs vis-à-vis de la consommation d'alcool. Le « boire » n'est pas jugé répréhensible. Malgré ce qui vient d'être dit à propos des débits de boissons, la réglementation de l'alcool est peu contraignante, surtout si on la compare à celle d'autres drogues, pas plus dangereuses pour la santé ou la sécurité publique, mais sévèrement contrôlées ou réprimées. On préfère donc s'en tenir à la lutte contre le « conduire après avoir bu ».

Certains ne manquent pas d'observer qu'en agissant de la sorte, on fait bon marché des préoccupations de santé publique. Il est vrai que la consommation d'alcool a une tendance naturelle à la baisse (de 25,8 l d'alcool pur par habitant âgé de plus de 15 ans en 1961, à 12,9 l en 2003, source OFDT). Mais ce n'est pas une raison pour ne pas essayer d'accélérer le rythme de cette évolution, d'autant que la lutte contre l'alcoolisme en général est peut-être le plus sûr moyen d'agir contre l'alcoolisme au volant. En outre, on aurait tort d'oublier les accidents dus à l'alcoolémie d'autres usagers de la route (piétons, cyclistes) dont le nombre n'est pas négligeable.

Il existe bien une troisième voie, rarement évoquée et pourtant essentielle, de prévention des accidents sous l'emprise de l'alcool : c'est le « pouvoir boire sans avoir à conduire » ou plus exactement, car cela va bien au-delà des stratégies de retour accompagné, la politique qui viserait à réduire la dépendance vis-à-vis de l'automobile. Cette politique n'existe pas car elle irait à l'encontre de tous les choix actuels, implicites ou explicites, en matière de développement urbain. Or il ne fait aucun doute que l'urbanisation peu dense est un facteur de risque (les chiffres cités plus haut le montrent), puisqu'elle oblige les nouveaux « rurbains » à se servir de leur voiture pour tous les actes de la vie courante, y compris pour aller se distraire ou faire la fête. On peut légitimement se demander si les gains réalisés en terme de sécurité routière depuis 30 ans du fait de la chute de la consommation d'alcool ne sont pas compensés, et au-delà, par cette forme d'asservissement à l'automobile qu'engendre notre mode d'urbanisation et que confirme, d'ailleurs, pleinement le dernier recensement de la population réalisé par l'INSEE.

La politique de prévention en France se trouve donc largement résumée par le slogan « boire ou conduire, il faut choisir », ou dans une version plus récente et davantage centrée sur les jeunes : « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ». L'action en faveur du conducteur désigné mobilise une grande partie des efforts de la délégation interministérielle à la sécurité routière et du réseau associatif. Elle est très présente, comme nous l'avons vu plus haut, dans l'action menée en direction des bars et discothèques, mais elle inspire aussi l'essentiel des campagnes de communication publique (récemment, le « Sam »), qui rencontrent un bon écho dans l'opinion. En 2001 déjà, une étude réalisée pour le compte de la Prévention routière montrait que si les opérations « Capitaine de soirée » ne conduisaient pas à une prise de conscience nouvelle ni à une conversion à la démarche, elles confortaient ceux qui la pratiquaient déjà et renforçaient chez eux le sentiment de responsabilité. La Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR) est décidée à poursuivre dans cette voie, mais en ciblant peut-être encore davantage le message sur certains publics à risques : les jeunes actifs (pour qui la voiture est parfois un moyen d'affirmation de soi), les récidivistes, les personnes alcoolo-dépendantes, les passagers, qui doivent apprendre à refuser de monter dans une voiture pilotée par un conducteur en état d'ébriété... Ces actions de responsabilisation appellent en complément un développement de l'auto-dépistage car rares sont les Français qui savent qu'il suffit de deux verres de vin pour atteindre le seuil de l'alcoolémie légale.

2.3 - LA REPRESSION

En matière de contrôle d'alcoolémie sur route, quatre dates sont à retenir: 1970 (introduction du seuil d'alcoolémie légale de 0,8 g d'alcool par litre de sang); 1978 (légalisation des contrôles aléatoires sur route sur réquisition du procureur); 1990 (autorisation des contrôles préventifs à l'initiative des officiers de police judiciaire); 1995 (création d'un double seuil : 0,5 g/l (contravention) et 0,8 g (délict)).

Depuis 10 ans, les contrôles effectués par les forces de l'ordre se sont développés régulièrement pour atteindre le nombre de 300.000 opérations de contrôle en 2004, soit 10 millions de dépistages individuels, dont environ 80% de dépistages préventifs, 17% de dépistages effectués à l'occasion d'infractions et 3% à l'occasion d'accidents. Ces opérations ont été réalisées en très grande majorité par la gendarmerie nationale (5 sur 6), et ont mobilisé environ 67 policiers et 508 gendarmes en équivalent temps plein (chiffres DLPAJ, DGPN et DGGN).

Le taux des contrôles positifs est de 2,7% et il varie fortement selon les circonstances du contrôle : il passe de 2% pour les contrôles préventifs ordinaires, à 3,9% pour les contrôles à l'occasion d'infractions, 5,2% pour les contrôles réalisés à la suite d'accidents corporels, pour atteindre 13,9% dans le cas d'accidents mortels. Cela confirme de manière éclatante le rôle joué par l'alcool dans la survenance d'accidents mortels. Par ailleurs, sur plus de 200 000 infractions relevées, 2/3 correspondent à des délits, c'est-à-dire à des alcoolémies supérieures à 0,8g par litre de sang.

Le taux de positivité relevé à l'occasion des contrôles préventifs peut paraître faible mais il est en progression, puisqu'il est passé de 1,3% en 2000 à 2% en 2004. Cette progression est sans doute imputable à un meilleur ciblage des contrôles, qui sont effectués à des heures, selon des jours et en des lieux reconnus comme étant particulièrement accidentogènes.

En ce qui concerne les stupéfiants, les contrôles par les forces de l'ordre ont été autorisés par la loi du 3 février 2003, en cas d'accident ou d'infraction. Ces contrôles sont encore peu développés, dans l'attente de modes de dépistage plus faciles à mettre en œuvre comme le test salivaire. Il en a été pratiqué près de 16 000 en 2004, qui se sont révélés positifs dans près de 22% des cas.

3 – LA POLITIQUE ACTUELLE A L'EGARD DES DEBITS DE BOISSONS, SI ELLE EST GLOBALEMENT SATISFAISANTE, DOIT PROGRESSER EN TERME DE LISIBILITE ET D'EFFICACITE

On peut s'interroger sur le bien-fondé d'une politique visant à responsabiliser les gérants d'établissements, alors que la fréquentation d'un débit de boissons intervient dans moins d'un accident sur deux (et comme seul lieu « d'alcoolisation » dans 31% des cas).

A cela, on peut répondre que c'est souvent dans un bar ou en discothèque qu'est pris « le dernier verre » et que ce dernier verre est le plus critique puisque c'est celui qui précède l'accident, que, même si ce n'est pas en discothèque que les clients boivent le plus, la vigilance des responsables doit aussi s'exercer sur l'état des consommateurs à l'entrée dans leur établissement (l'accès doit être refusé aux clients déjà alcoolisés). Même s'il ne s'agit que d'une réponse partielle au problème de l'alcool au volant, la responsabilisation des patrons d'établissement reste une réponse efficace.

La mission s'est interrogée sur l'opportunité de convertir certaines obligations figurant dans les chartes en obligations légales. On peut songer par exemple à l'institution de contrôles d'alcoolémie systématiques et obligatoires en entrée et en sortie d'établissements, à la vente des boissons sans alcool à un prix inférieur à celui des boissons alcoolisées... Mais cette solution risque de poser de sérieux problèmes en terme de constitutionnalité car elle est de nature à porter atteinte à certaines libertés fondamentales (liberté d'aller et venir, liberté du commerce et de l'industrie). Les esprits ne sont peut-être pas encore mûrs pour une telle évolution. Aussi paraît-il plus sage de conserver l'économie générale du système actuel, fait d'un subtil mélange d'obligations légales et d'obligations contractuelles ou quasi-contractuelles, ce qui n'interdit pas de rechercher des modes d'administration à la fois plus simples, plus exigeants et plus dynamiques. Se pose aussi la question d'une éventuelle clarification par voie législative de la responsabilité pénale des gérants d'établissements.

3.1 - UNE ORGANISATION PLUS SIMPLE

Les régimes d'ouverture institués par arrêté préfectoral sont divers, complexes, parfois contradictoires entre communes voisines, sans que ces différences répondent à des raisons évidentes sur le plan géographique ou sociologique. Aussi la mission en est-elle venue à se demander s'il ne conviendrait pas de remplacer la multitude des régimes locaux par un régime national unique, tout en laissant – et c'est là un point essentiel – aux préfets la possibilité de prononcer des dérogations quand elles ne mettent pas en jeu la sécurité des citoyens.

Le raisonnement est simple : l'intérêt de la déconcentration, dans le régime actuel, n'est pas tant de prendre en compte des particularités locales que de donner aux préfets le moyen de faire pression sur les exploitants de discothèques pour qu'ils adoptent une attitude responsable et intègrent dans leur mode de gestion les préoccupations de sécurité routière. Ce résultat sera plus facilement atteint avec une règle simple et claire, éventuellement assortie de dérogations individuelles que par le maquis réglementaire actuel qui manque singulièrement de lisibilité. Il s'agirait en somme de conserver les avantages de la déconcentration sans en avoir les inconvénients.

Le nouveau régime se composerait à la fois d'une réglementation des horaires d'ouverture identique sur tout le territoire, arrêtée par le ministre de l'Intérieur, et d'une charte nationale établie après négociation avec les représentants de la profession.

3.1.1 - Un régime national des horaires d'ouverture

Ce régime serait identique pour tous les débits de boissons (par exemple : 6h-24h), avec une heure limite de fermeture spécifique pour les discothèques (qui pourrait être 3 h). La fixation d'une heure d'ouverture pour les discothèques n'a guère d'intérêt. En revanche, pour les bars, elle vise à éviter le phénomène des « *afters* » (fréquentation par les consommateurs d'un bar au sortir d'une discothèque), que les préfets ne jugent cependant pas particulièrement préoccupant.

Ce même texte autoriserait l'attribution de dérogations individuelles sur une plage horaire délimitée, qui pourrait être de deux heures. Ainsi, les bars seraient autorisés à fonctionner jusqu'à 2 h du matin et les discothèques jusqu'à 5 h, par décisions individuelles, et ce, sur l'ensemble du territoire national. Les maires garderaient quant à eux le droit de restreindre la portée des dérogations et de revenir par conséquent, pour leur commune, à l'heure légale.

Resterait à définir la nature du texte instituant le nouveau régime. Schématiquement, l'alternative est la suivante : soit on opte pour le maintien de la compétence préfectorale, obligation étant faite aux préfets de reprendre dans leurs arrêtés les dispositions d'un règlement-type national, soit on centralise purement et simplement la décision, en ayant recours à un décret du Premier ministre. La première solution est plus simple, mais elle n'est pas juridiquement sans risque car les préfets verraient leur compétence liée, ce qui pourrait faire l'objet de contestations devant les tribunaux. La seconde solution peut heurter les habitudes ; elle sera sans doute plus difficile à faire accepter par la profession mais elle est juridiquement plus sûre et elle a le mérite de la clarté. C'est donc à cette dernière que va, sous réserve d'un examen plus approfondi, la préférence de la mission.

Quant aux heures d'ouverture, et pour parer au risque d'allongement du parcours nocturne d'alcoolisation provoqué par les « *afters* », il conviendrait d'assortir l'autorisation donnée à tous les débits de boissons d'ouvrir à 6 h du matin d'une interdiction de servir de l'alcool avant 7 h.

3.1.2 - Une charte négociée à l'échelon national

La charte de sécurité routière serait également unifiée, ce résultat étant atteint soit par la signature d'une convention au niveau national avec les syndicats d'exploitants, soit par la signature de chartes départementales ou régionales reprenant les clauses essentielles d'un modèle type élaboré par les ministères concernés. Dans ce document, il ne serait faite aucune mention des horaires de fermeture, de manière à conserver intacte la liberté d'appréciation des préfets, dans la limite de l'heure légale autorisée. De la sorte serait écarté le risque, bien réel, que des concessions excessives et sans contreparties tangibles soient accordées aux professionnels dans le cadre d'une négociation nationale.

Enfin, les dérogations continueraient d'être accordées, comme aujourd'hui pour une durée limitée. Elles seraient précaires, révocables et non tacitement reconductibles, la seule différence étant que la signature de la charte (ou l'adhésion à celle-ci) serait désormais clairement une condition nécessaire mais non suffisante pour l'obtention d'une dérogation. D'autres conditions, individuelles ou collectives, pourraient être énoncées, telles que la réalisation de l'étude d'impact réglementaire en matière de nuisances sonores, la signature d'un engagement en matière de non-discrimination...

3.2 - UN NIVEAU D'EXIGENCE ACCRU

Certains préfets n'ont pas manqué de faire observer à la mission que la politique des chartes avait quelque chose de paradoxal et d'un peu contre nature. Une discothèque est une entreprise commerciale comme une autre ; on peut difficilement lui demander d'assurer des obligations de service public ou d'adopter des comportements qui risqueraient de faire fuir la clientèle ou baisser son chiffre d'affaires. Pourtant les professionnels ont bien adhéré à la politique des chartes, même si ce n'est évidemment pas sans arrière-pensées : ils obtiennent ainsi des horaires d'ouverture plus favorables sans contreparties réellement contraignantes et, par ailleurs, ils y gagnent en respectabilité. Mieux encore : ils peuvent en faire un argument de vente et de promotion auprès de la clientèle, en particulier des parents. On pourrait s'interroger, dans cet ordre d'idées, sur l'opportunité de créer, ou de faire créer par la profession, ou par une association reconnue d'utilité publique, comme la Prévention routière, un label de qualité et de sécurité : cette solution n'est sans doute pas à écarter, mais il est apparu que le plus simple serait de considérer l'octroi d'une dérogation horaire par l'Etat comme un tel label de qualité, valant reconnaissance des efforts accomplis par l'exploitant pour offrir des garanties suffisantes en matière de sécurité routière.

Cette nouvelle approche suppose évidemment non seulement un niveau d'exigence élevé quant au contenu des chartes, mais aussi un contrôle rigoureux de leur application par les pouvoirs publics. Il faut que la dérogation, et le label qui l'accompagne, se « méritent » : leur attribution doit être sélective. Inversement, en cas de manquement aux règles, la sanction doit être sévère et immédiate et se traduire par le retrait, provisoire ou durable, de la dérogation aux horaires d'ouverture, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, il faut le rappeler. De nombreux préfets montrent, dans leurs observations, qu'ils sont conscients de la nécessité de lier encore davantage l'octroi des dérogations à une réelle implication des responsables d'établissements et de maintenir en permanence « la pression » pour éviter que le dispositif ne s'enlise dans la routine. Ainsi, à titre d'exemple, dans les Côtes d'Armor, où une charte, applicable au 31 mars 2006, a été récemment signée par les gérants de discothèques du département, on a prévu un dispositif intéressant : non seulement la police et la gendarmerie effectueront, sur place, des contrôles pour vérifier que les engagements figurant dans cette charte sont effectivement tenus. Mais, en outre, la charte elle-même institue des instruments de contrôle : justificatifs concernant la mise en application de certains engagements (comme l'organisation d'opérations type « capitaines de soirée » et de raccompagnement à domicile), à fournir lors de la demande de renouvellement de la dérogation ; comité de suivi de l'application de la charte, etc. Ainsi la dérogation à l'heure de fermeture est-elle clairement liée au respect des engagements pris par les gérants de discothèque et ceux-ci l'ont bien compris. Le texte précise d'ailleurs que « l'Etat retirera la dérogation à tout établissement ne respectant pas la charte ».

La mission a pris connaissance du projet de charte nationale préparé par la délégation interministérielle à la sécurité routière. Ce projet, en tant que tel, lui paraît bien correspondre à l'esprit de ce que doit être ce document, avec, en particulier, la définition d'engagements minimum, qui puissent ensuite être le cas échéant déclinés et complétés par des chartes départementales. S'agissant du contenu des obligations, le projet actuel fait une synthèse des dispositions qui figurent dans les chartes départementales les plus avancées (relais des campagnes de sensibilisation, mise à disposition gratuite d'éthylotests, information sur les solutions de transport alternatives...). Si ce projet devait être mené à bien, la mission estime néanmoins qu'il serait indispensable d'aller plus loin dans le niveau d'exigence, reprenant en cela certaines des préconisations préfectorales. En particulier :

- actions en faveur du conducteur désigné : ne pas se limiter aux campagnes organisées par les associations, en faire une pratique obligatoire tous les week-ends ; rendre l'accès en discothèque beaucoup plus avantageux pour les conducteurs désignés (gratuité de l'admission, des boissons non alcoolisées) ;
- actions en faveur des boissons non alcoolisées : appliquer un tarif en entrée inférieur pour les consommateurs de boissons sans alcool, établir entre les boissons non alcoolisées et les boissons alcoolisées un différentiel de prix nettement favorable aux premières, interdire la vente des alcools forts en bouteille ;
- actions en faveur du raccompagnement organisé : être en mesure de proposer en toutes circonstances une solution de retour accompagné à prix abordable, soit en liaison avec des associations, soit en coopération avec des compagnies de taxi ;
- actions de surveillance des abords : proscrire la consommation d'alcool sur les parkings et interdire le retour en salle par la mise en application de la règle : toute sortie est définitive ;
- service de boissons sans alcool durant la (ou les deux) dernière(s) heure(s) de fonctionnement et organisation de la sortie des clients de manière échelonnée ;
- installation de fontaines d'eau fraîche gratuite.

3.3 - UNE GESTION PLUS DYNAMIQUE ET MIEUX CONTROLÉE DES DÉROGATIONS

Aujourd'hui, les dérogations sont accordées de façon presque systématique ; elles deviennent de droit et perdent tout caractère incitatif. Ce qui paraît critiquable dans le système actuel, c'est moins sa complexité que le fait que, tout en étant complexe, il produit des résultats uniformes et standardisés, avec des heures de fermeture presque partout fixées à 1 ou 2 h pour les bars et 5 ou 6 h pour les discothèques. Or les observations des préfets montrent bien que les débits de boissons ne se situent pas tous sur le même plan. Certains présentent des risques supérieurs à d'autres en matière de sécurité routière. Les établissements se répartissent en trois catégories : ceux qui adoptent une attitude responsable et relaient sincèrement les actions de sécurité routière, ceux qui s'y rallient en apparence et sans conviction, et ceux enfin qui se montrent réfractaires au message. Ce constat milite pour un traitement fortement différencié selon le degré de réceptivité et de coopération de chaque direction d'établissement.

Il faudrait donc essayer de retrouver l'essence même du pouvoir discrétionnaire. Il n'est pas créateur de droits et la dérogation, précaire et révocable, reste une « faveur » consentie en reconnaissance d'efforts accomplis pour faire mieux que ce qu'imposent les lois et règlements en vigueur.

A cette fin il faut que le renouvellement d'une dérogation n'ait aucun caractère d'automatisme ; la demande de renouvellement doit être instruite dans les mêmes conditions qu'une première demande. Il ne suffit pas, pour l'obtenir, de montrer qu'il n'y a pas eu d'incident au cours de la période écoulée, il faut prouver, comme dans une procédure de certification, que les engagements pris ont été respectés et que tout a été mis en œuvre pour atteindre le standard de qualité recherché. Lorsque la demande de renouvellement est rejetée, un délai de latence de quelques mois doit s'écouler avant qu'une nouvelle demande puisse être présentée.

De même, le retrait d'autorisation de fermeture tardive doit être d'un usage beaucoup plus courant. Il ne faut pas attendre qu'un incident se produise pour le prononcer ; il suffit qu'il y ait manquement aux règles, ce qui suppose que ces règles, comme il est dit plus haut, ne soient pas de vagues déclarations d'intention, mais des obligations précises et dûment vérifiables. Les chartes, en particulier, doivent être rédigées de façon précise pour éviter l'arbitraire et limiter les risques de contentieux. Cela nécessite aussi impérativement que les services de police et de gendarmerie fassent des contrôles inopinés dans les bars et discothèques, non seulement pour faire respecter la loi, mais aussi pour contrôler le respect des normes contractuelles, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Les sanctions doivent être graduées ; le préfet doit pouvoir prononcer dans les cas les plus bénins, une mesure de suspension de quelques semaines, à l'issue desquelles la dérogation reprend son cours ; c'est une décision qui a valeur d'avertissement. A l'inverse, dans les cas graves, le retrait peut être assorti d'une interdiction de présenter une nouvelle demande avant plusieurs mois. Tout cela va évidemment directement à l'encontre de la prétention de la profession à bénéficier d'un régime d'horaires d'ouverture stable et uniforme, mais vise au contraire à créer une certaine « insécurité » du côté des exploitants et à ancrer dans leur esprit et leur comportement l'idée, tout comme pour un label commercial, que rien n'est définitivement acquis et qu'ils doivent continuer à faire preuve, jour après jour, d'exemplarité.

Enfin, la fermeture temporaire doit apparaître comme la sanction suprême. Elle doit être réservée aux cas de manquement aux obligations légales. Une harmonisation des pratiques entre préfetures est à souhaiter. Certaines préfetures ne prononcent jamais aucune fermeture ; d'autres prennent soudainement un train de mesures, sans doute en réponse à un fait d'actualité, et en restent là. La vigilance doit s'exercer dans la durée. Pour que la politique soit crédible, il faut que tout manquement soit sanctionné, le cas échéant au moyen d'une peine légère de quelques jours de fermeture, puisque, là aussi, la réponse est graduée. Cela vaudrait sans doute mieux que de longues périodes de mansuétude, suivies de brusques rappels à l'ordre.

La fermeture temporaire, sanction redoutable et redoutée, doit conserver tout son pouvoir dissuasif. La nouvelle disposition législative (« amendement Mariani »), qui autorise le préfet à réduire la durée de fermeture si l'exploitant accepte de suivre une formation, répond à une intention certes louable mais elle ne doit pas conduire à un relâchement de la

vigilance, ni à un marchandage dans l'application d'un pouvoir de police dont le préfet reste seul maître. Une circulaire serait sans doute utile pour préciser aux préfets la conduite à tenir.

3.4 - LA RESPONSABILITE PENALE DES GERANTS DE DISCOTHEQUES : FAUT-IL LEGIFERER ?

Longtemps limitée au seul cas d'état d'ivresse manifeste, la responsabilité pénale des débitants de boissons s'est récemment élargie sous l'effet d'une jurisprudence qui reconnaît de plus en plus volontiers ces derniers comme fautifs en cas d'accidents provoqués par des clients en état d'ébriété au sortir de leur établissement.

3.4.1 - Une notion déjà ancienne : l'ivresse manifeste

Le code de la santé publique punit d'une contravention de 4^{ème} classe le fait pour un débitant de boissons de servir de l'alcool à « des personnes manifestement ivres ». L'appréciation de l'ivresse manifeste, notion antérieure à l'existence des éthylomètres, est indépendante de toute mesure objective de l'imprégnation alcoolique. Une personne avec un fort taux d'alcoolémie peut très bien ne présenter aucun signe d'ivresse, et inversement. Les représentants de la profession dénoncent régulièrement ce manque d'objectivité et l'insécurité qui en résulte. La responsabilité du débitant de boissons peut être mise en jeu alors même qu'il n'y a pas d'accident et indépendamment de tout seuil d'alcoolémie légale.

3.4.2 - L'évolution jurisprudentielle récente

A l'image de ce qui se passe depuis de nombreuses années dans le monde anglo-saxon, les tribunaux français ont tendance, dans des décisions récentes, à retenir la responsabilité de débitants de boissons, ou même simplement d'organiseurs de soirées privées, au motif qu'ils ont fourni de l'alcool à leur client ou leur invité et ne se sont pas opposés à ce qu'il reprenne le volant, alors qu'il était en état d'ébriété.

3.4.2.1 - Complicité de conduite sous l'emprise de l'alcool (art 121-7 du code pénal)

Le 2 avril 2003, le tribunal correctionnel de Dijon a condamné un débitant de boissons pour complicité de conduite en état alcoolique, le client auquel il avait servi de l'alcool ayant provoqué un accident mortel avec un taux d'alcoolémie de 4 g d'alcool par litre de sang. La complicité pour conduite sous l'emprise de l'alcool se distingue de la complicité pour coups et blessures : dans le premier cas, il faut un taux d'alcoolémie du conducteur supérieur à 0,8 g/l (seuil du délit) mais la condamnation peut théoriquement être prononcée en l'absence même d'accident ; dans le second cas, la condamnation suppose un accident corporel grave mais peut en revanche intervenir pour une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l mais inférieure à 0,8g/l.

Toutefois, une telle incrimination paraît fragile : la complicité implique la volonté de faciliter la commission de l'infraction ; la complicité d'imprudence n'existe pas et des doutes

subsistent, en l'absence de jugement de la Cour de cassation, sur la solidité juridique de ce fondement.

3.4.2.2 - Responsabilité pénale pour non empêchement de la mise en danger de la vie d'autrui (art 223-6 du code pénal)

En 2004, un couple a été poursuivi devant le tribunal correctionnel de Nancy sur le fondement de l'article 223-6 pour ne pas s'être opposé au départ en voiture de leur invité, alors que celui-ci présentait un taux d'alcool de 2,4 g/l, et a ensuite provoqué un accident mortel qui a fait quatre victimes. Cette affaire a beaucoup défrayé la chronique, mais les prévenus ont été finalement relaxés.

Il n'est pas évident en effet que l'obligation d'empêchement de la mise en danger de la vie d'autrui, prévue par ce texte, donne aux particuliers, comme aux professionnels -débitants de boissons ou gérants de discothèque-, le droit de s'opposer, y compris par la force, au départ d'une personne ivre au volant de sa voiture. Ces faits pourraient même être constitutifs de séquestration, sauf à prouver l'existence d'un état de nécessité. Cette incrimination paraît donc difficile à mettre en œuvre.

3.4.2.3 - Responsabilité sur le fondement de l'article 121-3 du code pénal

Cet article vise les dommages causés de façon indirecte et par imprudence : « *les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer* ».

Cette rédaction est plutôt large : elle vise aussi bien les cas de violation d'une obligation précise (non-respect des horaires d'ouverture, vente d'alcool à la bouteille au-delà des heures autorisées par arrêté...), que la simple négligence, mais il faut alors que le risque soit d'une particulière gravité. Il ne paraît pas nécessaire en revanche que le débitant de boissons ait eu connaissance du fait que son invité ou son client devait reprendre le volant. C'est du moins ce qui ressort d'une réponse du garde des sceaux à une question parlementaire (JO du 2/08/05) dans laquelle il estime que la responsabilité du débitant de boissons peut être reconnue indépendamment de la connaissance qu'il avait du mode de transport de son client.

Ce texte est donc, en l'absence de décision de la Cour de cassation, celui qui paraît pouvoir le mieux fonder la responsabilité des débitants de boissons sur la base du droit pénal général. C'est d'ailleurs l'imputation qui vient d'être retenue par le tribunal de grande instance du Var, en même temps que l'infraction de vente d'alcool à une personne en état d'ivresse manifeste, à l'encontre d'un restaurateur, condamné à trois mois de prison avec sursis et dix ans d'interdiction d'exercer, pour avoir servi des apéritifs à un conducteur responsable d'un accident mortel.

3.4.3 - L'intervention du législateur ne paraît toutefois pas indispensable

Une intervention législative pourrait avoir deux objectifs : soit compléter l'article 223-6 (non empêchement de la mise en danger de la vie d'autrui), en donnant à l'exploitant un véritable pouvoir de coercition (confiscation des clés, contrôle d'alcoolémie obligatoire, rétention par la force), soit préciser les conditions d'application de l'article 121-3 (manquement à l'obligation de prudence).

La première hypothèse est peu crédible compte tenu des difficultés pratiques de mise en œuvre, mais aussi des obstacles de nature constitutionnelle qui pourraient surgir. Quant à la seconde, elle aurait surtout pour effet de circonscrire et donc d'alléger la responsabilité des professionnels (en définissant par exemple un seuil d'alcoolémie spécifique, supérieur à 0,8g/l, en exigeant que soit rapportée la preuve que l'alcoolisation a bien eu lieu dans l'établissement, que le débitant savait que son client devait reprendre le volant...), ce qui ne va pas nécessairement dans le sens de la sécurité routière. Il semble surtout qu'une telle réforme ne ferait que déplacer le problème. La loi ne pouvant tout prévoir, et les situations étant nécessairement complexes, les débitants de boissons risqueraient malgré tout de devoir attendre les décisions des tribunaux pour savoir à quoi s'en tenir. Tout au plus pourrait-on envisager une disposition législative permettant au débitant de boissons de s'exonérer de sa responsabilité lorsqu'ils ne réussit pas à dissuader un conducteur ivre de reprendre le volant : la loi pourrait préciser les diligences à accomplir et la conduite à tenir.

Il paraît donc judicieux, en l'état, de s'en remettre à la sagesse des juges du fond qui continueront vraisemblablement à ne prononcer de condamnations que dans les cas graves : graves à la fois par les dommages causés et par le niveau d'alcoolémie constaté. Les poursuites vont avoir tendance à se multiplier, du fait d'une recherche toujours plus poussée des responsabilités, et la Cour de cassation sera appelée à se prononcer, contribuant à élaborer un régime de responsabilité propre aux débitants de boissons, tenant compte de la spécificité de leur métier.

4 – LE PROBLEME DE LA CONSOMMATION D'ALCOOL EN DEHORS DES DEBITS DE BOISSONS

On l'a vu, dans plus d'un accident mortel sur deux, provoqué par une alcoolémie excessive, la consommation d'alcool a lieu en-dehors des discothèques, bars ou restaurants. L'importance de cette consommation privée relativise donc, du point de vue même de la sécurité routière, les actions ciblées sur la lutte contre la consommation d'alcool dans les établissements de nuit : celles-ci sont certes nécessaires et doivent être poursuivies mais ne sont en aucun cas suffisantes.

De plus, s'agissant plus particulièrement des jeunes, deux points doivent être plus particulièrement rappelés : d'une part, alors qu'au cours des dernières décennies (depuis la fin de la deuxième guerre mondiale) la consommation d'alcool a sensiblement et régulièrement baissé dans l'ensemble de la population française, elle est, en revanche, en augmentation, depuis quelques années, chez les jeunes et même les très jeunes. On est en train de prendre toute la mesure de ce phénomène grâce aux études menées dans le cadre des journées d'appel à la défense nationale par l'observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT) en collaboration avec l'INSERM. D'autre part, c'est le mode de consommation chez les jeunes qui a changé : à une consommation diffuse et relativement modérée s'est substituée une consommation forte et concentrée dans le temps : c'est le phénomène de la « défonce » festive à la scandinave, où, certains soirs, on absorbe une grande quantité d'alcool jusqu'à perdre, comme dans la consommation de drogue, tout contact avec la réalité. Dans ce cas, et ne serait-ce que pour des raisons économiques évidentes, les boissons ne sont pas ou ne sont que marginalement consommées dans des discothèques : après avoir « fait le plein » dans les supermarchés, les épiceries, ou... les stations services, on boit, selon les cas, chez soi, entre amis, ou dans des lieux publics divers : parkings, plages, places ou rues des centres-villes. Les problèmes dont la presse s'est fait récemment l'écho à propos de Rennes illustrent parfaitement cette réalité.

Face à ces phénomènes, l'action réglementaire sur les débits de boissons n'est que de peu de portée. La lutte traditionnelle contre l'alcool au volant, si l'on s'en tient à un objectif de sécurité routière pure, doit donc être intensifiée. Mais il convient également de se demander si, sur un plan plus général, il ne convient pas de mettre en œuvre une véritable politique de lutte contre la consommation excessive d'alcool.

4.1 - INTENSIFIER LA LUTTE CONTRE L'ALCOOL AU VOLANT

4.1.1 - Changer la définition de l'alcoolémie légale ?

En France, la limite légale de l'alcoolémie est passée depuis le 1^{er} janvier 1995 de 0,8 g. d'alcool par litre de sang à 0,5 g, ce qui situe notre pays dans la moyenne des taux pratiqués, ceux-ci allant de 0, en fait 0,2 g/l pour tenir compte de la marge d'erreur, à 1 g/l.

La première question qui se pose, compte tenu du nombre important d'accidents mortels liés au dépassement de la limite légale, est celle de savoir s'il convient de continuer à baisser le taux légal pour atteindre une situation à la scandinave (taux de 0,2 en Suède). La mission n'y est pas favorable pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le taux de 0,5 g. est un taux raisonnable si l'on considère la courbe du risque d'accidents en fonction de l'alcoolémie telle qu'elle a été établie en 1964 par des chercheurs de l'Université de l'Indiana (Borkenstein

et Alii) et qui fait autorité. Celle-ci établit que le risque se manifeste à partir de 0,4 g/l, augmente de manière nette au-dessus de 0,8 g/l (qui a longtemps été la norme en France et le reste dans de nombreux Etats, notamment américains) et devient très élevé au-dessus de 1,5 g/l. De plus, les études menées dans les pays où, comme la Suède, le seuil a été abaissé en-dessous de 0,5, montrent qu'on ne peut attendre des résultats significatifs de ce type de mesure. Notamment cela n'a aucun impact sur les conducteurs à haut risque, c'est-à-dire ceux dont le taux d'alcoolémie est très élevé.

Seule la forte lisibilité d'un taux 0 (ou, ce qui revient au même de 0,2 g/l) milite en faveur d'un abaissement de la limite légale actuelle. En effet, personne n'est véritablement capable de savoir à quelle quantité de boisson alcoolisée (qui varie, on le sait, en fonction de nombreux facteurs : type de boisson, poids de l'individu, ingestion à jeun ou accompagnée d'aliments, etc.) correspond exactement le taux de 0,5 g/l. Avec un taux 0, plus d'incertitude : il est clair qu'avant de conduire, il ne faut pas consommer d'alcool du tout. Mais la mission estime que, dans les conditions actuelles, cet argument ne suffit pas en lui-même à justifier une baisse du taux légal. Mieux vaut, à ses yeux, intensifier la campagne d'information déjà menée sur le thème 0,5 g/l = tant de verres de vin ou telle quantité de bière ou de whisky et, surtout, faire respecter de manière plus stricte le taux en vigueur et pour cela renforcer les contrôles en la matière. C'est d'ailleurs le point de vue des associations les plus engagées dans la lutte contre l'insécurité routière, à commencer par la Prévention Routière.

4.1.2 - Renforcer les contrôles routiers

Depuis vingt ans, les contrôles de l'alcoolémie au volant effectués par la police et la gendarmerie ont très fortement augmenté : selon les chiffres (arrondis) établis par l'Observatoire interministériel de sécurité routière, le nombre de contrôles effectués était de 630 000 en 1983, 6 millions en 1993, 9,7 millions en 2000. Mais il semble qu'on ait atteint aujourd'hui un palier : depuis cette date il n'y a pas d'augmentation significative. En effet, comme nous l'avons vu, après une légère diminution en 2001-2002, on a atteint les 10 millions de dépistages en 2004.

Toutes les études, dans tous les pays, montrent que les contrôles aléatoires bien organisés sont l'une des mesures les plus efficaces pour faire diminuer le nombre d'accidents liés à l'alcool. Au demeurant, ces contrôles sont socialement bien acceptés, même si les sanctions sont sévères (en France, un conducteur ayant son permis de conduire depuis moins de deux ans voit celui-ci annulé s'il est contrôlé avec un taux d'alcoolémie excessif).

Accroître le nombre des contrôles demeure donc une priorité, de telle sorte qu'un conducteur fasse en moyenne l'objet d'un dépistage au moins une fois tous les deux ans.

Mais l'accroissement quantitatif des contrôles n'est pas suffisant et il faut aussi tout à la fois mieux les organiser et mieux communiquer sur leur mise en œuvre et leurs résultats.

Il faut donc intensifier les contrôles de nuit et notamment dans les tranches horaires les plus accidentogènes, c'est-à-dire au début de la nuit (de 22 h à minuit) plutôt qu'à la fin car multiplier les contrôles à ce moment, c'est-à-dire au début du « parcours d'alcoolisation » et non à la fin aurait un effet préventif certain. Plus généralement, il faut davantage cibler les contrôles sur les moments à risques : les vendredi et samedi soir, par exemple, et notamment au deuxième et au troisième trimestres, comme le montrent les résultats de l'enquête menée

par la mission. Il conviendrait également de rendre les contrôles plus mobiles : plutôt que de s'installer, en point fixe, à quelques dizaines de mètres d'une discothèque, faire des contrôles successivement sur plusieurs lieux stratégiques.

Pour être pleinement efficaces, ces contrôles doivent être organisés, non pas clandestinement, mais sous forme de campagnes, à des moments choisis et avec une bonne couverture médiatique : informés et prévenus, les conducteurs sont plus vigilants mais, également, davantage sensibilisés aux dangers de la conduite avec un taux d'alcoolémie excessif. En sus, il faut très largement communiquer sur leurs résultats. D'ailleurs, ce couplage entre la sensibilisation et l'information, d'un côté, et le contrôle accompagné de sanctions de l'autre, a montré ses effets positifs dans la lutte contre les excès de vitesse.

4.1.3 - Diversifier les actions de sensibilisation

Actuellement les actions de sensibilisation, menées par les pouvoirs publics et les associations, sont surtout orientées en direction des conducteurs (les personnes qui sont susceptibles de conduire après avoir consommé de l'alcool) et, notamment, des jeunes conducteurs.

Naturellement, ces actions doivent être poursuivies, d'autant plus qu'elles commencent, selon les associations rencontrées par la mission, à porter leurs fruits en induisant, notamment chez les jeunes, un changement de comportement vis-à-vis de la consommation d'alcool. C'est le cas, par exemple, des opérations « capitaine de soirée ». Mais ce changement est encore timide et l'alcool au volant est loin, semble-t-il, d'être unanimement perçu comme dangereux. Une enquête menée dans les Côtes d'Armor, même si elle ne porte que sur un échantillon de 205 procès-verbaux établis à la suite d'accidents (de novembre 2002 à avril 2004) est, de ce point de vue, très révélatrice : les conducteurs, même avec une alcoolémie positive et même lorsqu'ils sont en tort, recourent spontanément à un facteur autre que l'alcool pour expliquer l'accident.

Sans, donc, relâcher l'effort en direction des conducteurs, il conviendrait toutefois de diversifier les actions menées en ciblant davantage, dans des campagnes de communication ad hoc, des publics auxquels, jusqu'à présent, on s'est peu intéressé : les passagers, par exemple, qui, s'ils ne conduisent pas, sont néanmoins des victimes potentielles et qui, à ce titre, peuvent jouer un rôle appréciable en faisant pression sur le conducteur en situation d'alcoolémie excessive et en l'incitant à ne pas conduire. Dans cette perspective, une campagne de communication visant plus particulièrement les femmes, sur le thème : « donne-moi les clefs ou je ne rentre pas avec toi » pourrait être très utile. Dans un autre registre, un public difficile devrait également être ciblé : celui, non pas des alcooliques véritables, mais des consommateurs réguliers d'alcool, réfractaires à toute limitation de leur consommation et à l'idée même que la conduite en état d'alcoolémie excessive puisse comporter un danger quelconque. Ce ne sont pas nécessairement des jeunes, mais des conducteurs parfois expérimentés et sûrs d'eux.

Il paraît également indispensable de sensibiliser les jeunes dans le cadre de l'Education Nationale et notamment dès le collège. Les membres de la mission ne font pas partie de ceux qui considèrent que, dès qu'un problème se pose dans la société, il faut, en quelque sorte, s'en décharger sur l'école : à celle-ci d'informer de sensibiliser, d'inculquer aux enfants une « attitude citoyenne » face aux caries dentaires, au tri sélectif, à la faim dans le monde, aux feux de forêt, à la pollution, etc., etc. Les programmes scolaires sont déjà suffisamment chargés sans qu'il soit besoin de faire de l'école un salon permanent de tous les périls de la planète et de transformer les enseignants en préventionnistes tous azimuts.

Mais, dans le cas d'espèce, une sensibilisation des enfants et des adolescents aux dangers de l'alcool sur la route est doublement justifiée. D'une part, on l'a dit, les jeunes consomment de l'alcool de plus en plus tôt : une étude de l'INSERM, menée à l'occasion des journées APD et citée dans le rapport Chaballier remis en novembre 2005 au ministre de la Santé, montre qu'en 2003, 88% des garçons et 84% des filles de 12 à 18 ans disent consommer de l'alcool et que la première ivresse intervient entre 12 et 15 ans. D'autre part, les jeunes sont, de plus en plus, grâce aux deux-roues (mobylettes et, surtout, scooters de 50 cm³), des usagers précoces de la route, bien avant, en tout cas, qu'ils n'aient leur permis de conduire, c'est-à-dire qu'ils n'aient pu, dans le cadre de l'auto-école, recevoir une formation sur les dangers de l'alcool sur la route.

Il conviendrait donc, dès le collège, de mener des actions de formation en veillant à ce qu'elles ne soient pas conçues de manière académique et rébarbative mais de manière concrète et vivante. Le mieux serait sans doute d'organiser, en partenariat avec la Prévention Routière, des actions de sensibilisation avec simulations d'accident, comme cela existe déjà pour le port du casque et de la ceinture de sécurité. Ce type d'actions, qui sont souvent relayées par les médias, est d'autant plus efficace que l'impact sur les élèves est réel.

S'agissant des jeunes et, peut-être plus encore, des très jeunes, ces actions n'auront pas tous les effets qu'on en attend si, en même temps, on ne mène pas des campagnes de sensibilisation à l'égard des parents : tout indique, en effet, que ceux-ci, souvent, n'ont pas conscience des dangers que l'alcool fait courir à leurs enfants lorsque, quel que soit le moyen de locomotion utilisé, ils prennent la route. Parfois même, les parents ignorent, ou veulent ignorer, que leurs enfants consomment de l'alcool en quantité excessive.

4.1.4 - Le problème de la drogue

La consommation de substances illicites et ses conséquences sur la sécurité routière n'entrent pas dans le cadre de la mission confiée à l'IGA.

Néanmoins, les résultats de notre enquête mettent en évidence une situation préoccupante : comme on l'a souligné dans la première partie de ce rapport, la consommation de drogue est un des principaux facteurs aggravants en cas d'accidents mortels provoqués de nuit par l'alcool : dans 21% de ces accidents (moyenne nationale qui masque, on l'a vu, d'importantes disparités), le conducteur en état d'alcoolémie excessive avait également consommé de la drogue. Ce chiffre est d'autant plus alarmant que, il faut le noter, à la différence de la vitesse, principal facteur aggravant (43% des accidents), mais qui est seulement *estimé* (par l'analyse des traces de freinage, par exemple), la consommation de drogue est un facteur *mesuré et constaté*, autrement dit *certain*.

Ainsi se trouve confirmé un phénomène dont l'opinion publique n'a pas véritablement conscience mais dont les pouvoirs publics ont pris la mesure depuis quelques années : l'augmentation significative de consommation de cannabis, en particulier, chez les jeunes, ne pose pas seulement un problème de santé publique mais aussi un problème de sécurité routière, qui ne peut, si rien n'est fait pour inverser la tendance, que s'aggraver. Une étude récente, dite « SAM » (« stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière »), dirigée par M. Bernard LAUMON dans le cadre de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, met en évidence les données de ce problème : les conducteurs circulant sous l'emprise du cannabis sont à peu près aussi nombreux que ceux qui sont sous l'emprise de l'alcool (respectivement 2,9% et 2,7%). Mais surtout : si le cannabis et l'alcool, lorsqu'ils sont consommés isolément, constituent, l'un comme l'autre, un risque de provoquer un accident mortel, ce risque est multiplié par 14 lorsque les deux produits ont été consommés ensemble.

Les dépistages de stupéfiants pratiqués aujourd'hui ne sont pas à la hauteur de l'enjeu : on l'a dit, en 2004, on n'en a effectué que 16 000 (pour 10 millions de dépistages de l'alcoolémie). La méthode employée en est la cause : seuls sont homologués, en France, des tests urinaires dont le résultat doit être confirmé par une prise de sang. Les dépistages de drogue, effectués lors des contrôles routiers, sont donc beaucoup plus lourds et coûteux à organiser que les dépistages d'alcool : ils exigent la présence d'un médecin, le recours à un laboratoire capable de fournir des résultats d'analyses dans un délai bref, etc. Dans certains départements, on utilise même un camion médicalisé. Dans ces conditions, il est impossible d'effectuer des opérations de contrôle régulières et efficaces : dans les Côtes d'Armor, l'un des départements les plus touchés par la consommation d'alcool en association avec la drogue, la police et la gendarmerie ont effectué, en 2005, 90 558 dépistages de l'alcoolémie pour 61 dépistages de stupéfiants.

La mission estime donc qu'il convient d'agir dans deux directions principales :

- faire prendre conscience à l'opinion publique du phénomène en menant des campagnes de communication sur ce thème ;
- tirer les conséquences de la loi adoptée le 3 février 2003 en généralisant la mise à disposition des forces de police et de gendarmerie d'appareils homologués permettant de contrôler la consommation de stupéfiants et en systématisant ces contrôles en même temps que les contrôles de l'alcoolémie. Dans cette perspective, il conviendrait de modifier la loi du 3 février 2003 pour autoriser les contrôles aléatoires tels qu'ils sont pratiqués pour l'alcoolémie. Il faudrait également mettre en place rapidement les moyens, tant sur le plan juridique que matériel, pour pratiquer les tests salivaires lors de ces contrôles, beaucoup plus faciles à réaliser que les tests existant actuellement. Les tests salivaires, très attendus dans les préfectures, sont homologués en Allemagne et aux Pays-Bas : pourquoi ne le sont-ils pas en France ?

De plus, il ne serait sans doute pas inutile de tirer des conclusions réalistes de la situation actuelle en réformant l'enseignement dans les auto-écoles, et même l'examen du permis de conduire, de manière à y introduire, comme pour l'alcool, des notions sur les effets de la consommation de stupéfiants sur la conduite et, ainsi, à sensibiliser les apprentis conducteurs aux dangers concrets qu'ils courent. Certes, à la différence de l'alcool, les stupéfiants sont des produits illicites, mais en reconnaître l'usage, de plus en fréquent, ne

ne revient pas à le légitimer : l'Education nationale l'a bien compris, qui a réalisé depuis longtemps des guides pédagogiques dans ce domaine.

4.2 - INTENSIFIER LA LUTTE CONTRE L'ALCOOL EN GENERAL

La lutte contre la consommation excessive d'alcool et, notamment, contre ce phénomène particulier qu'est l'alcoolisme, relève de la politique de santé publique et excède donc très largement l'objet de ce rapport.

Et même si l'on n'a qu'un objectif de sécurité routière pure, il convient de se méfier de cette idée, qui semble pourtant aller de soi, qu'en diminuant la consommation globale d'alcool, on diminuera d'autant la consommation excessive d'alcool au volant et, partant, le nombre d'accidents. A ce raisonnement de bon sens, une objection immédiate s'impose : on peut ne pas être un alcoolique, ni même un consommateur régulier d'alcool, mais avoir, au moins une fois un taux d'alcoolémie élevé ou très élevé et provoquer un accident. C'est ainsi que des études concordantes montrent qu'il n'y a pas de corrélation automatique entre la consommation globale d'alcool et les accidents de la route : en France, on l'a dit, la consommation d'alcool par habitant a fortement baissé depuis 40 ans, alors que le nombre d'accidents mortels provoqués par l'alcool était en augmentation constante jusqu'à une date très récente ; au Danemark et en Norvège où, à l'inverse, la consommation par habitant a fortement augmenté sur la même période, on n'a pas constaté d'augmentation corrélative d'accidents dus à l'alcool ni, du reste, du nombre d'infractions au taux légal d'alcoolémie.

Toutefois, il semble opportun à la mission de mettre à profit les évolutions récentes de l'opinion publique pour restreindre certaines facilités d'accès à l'alcool, certaines des mesures proposées pouvant, d'ailleurs, avoir un effet particulier sur la sécurité routière.

En effet, comme pour le tabac, l'opinion publique a évolué : beaucoup plus attentive à l'hygiène de vie et soucieuse de tout ce qui permet d'éviter les maladies graves, elle tolère moins les excès dans la consommation d'alcool et les comportements qu'ils induisent. A ce sujet, la conduite sous l'influence de l'alcool, plus particulièrement, est désormais sujette à réprobation, notamment de la part de l'entourage immédiat et significatif (conjoint, enfants, voire amis). La pression collective dans ce domaine précis devient plus forte, alors même que la consommation d'alcool reste un rite de socialisation.

On peut donc considérer que des mesures, qu'il faudra évidemment expliquer, visant à restreindre les facilités d'accès à l'alcool, pourraient être désormais bien acceptées. Parmi celles-ci, on peut suggérer plus particulièrement les orientations suivantes, qui, il faut le souligner, relèvent du domaine de la loi.

4.2.1 - Augmenter la taxation spécifique sur les boissons alcoolisées ?

Cette mesure, que les experts des pays scandinaves jugent la plus efficace pour diminuer la consommation globale d'alcool, pourrait être d'autant mieux acceptée par l'opinion publique qu'elle s'inscrirait dans le mouvement de la lutte anti-tabac : mêmes moyens, mêmes objectifs. Elle aurait l'avantage de procurer à l'Etat ou à l'assurance maladie des ressources supplémentaires. En revanche, elle rencontrerait une forte opposition de la part

de la filière viticole et des fabricants d'alcools. Cette augmentation pourrait, pour des raisons liées à l'économie nationale, être sélective, frappant les alcools et la bière et épargnant le vin.

4.2.2 - Elever l'âge légal requis pour acheter (ou consommer dans un lieu public) des boissons alcoolisées ?

Des études concordantes menées aux Etats-Unis montrent qu'on peut attendre de cette mesure une diminution significative des accidents mortels. Mais il convient de se rappeler que l'âge auquel il est possible de passer son permis de conduire est fixé à 16 ans dans la plupart des Etats américains, tandis qu'il est impossible de se procurer de l'alcool avant 21 ans. Une élévation, de 16 à 18 ans (21 ans semble difficilement concevable), de l'âge requis ne pourrait donc avoir un impact identique en France. Le seul effet véritable à en attendre concernerait les conducteurs de deux-roues. Encore faut-il souligner que la mise en place de ce type de mesure se heurtera à des obstacles d'ordre psychologique et même d'ordre légal : elle apparaîtra comme discriminatoire vis-à-vis des jeunes et, sauf à être inefficace, obligera (mais selon quelles modalités ?) les commerçants, cafetiers, restaurateurs, à s'assurer mieux qu'aujourd'hui de l'âge de leurs clients. Là comme ailleurs, il serait sans doute plus opportun de faire réellement appliquer la législation existante avant de la modifier. Dans cette perspective, une signalétique particulière (« vente interdite aux moins de 16 ans ») pourrait être rendue obligatoire dans les rayons de boissons alcoolisées des moyennes et grandes surfaces. C'est ce qui vient d'être mis en place dans les Côtes d'Armor, mais par la voie d'une charte signée entre la préfecture, les communes et les grandes et moyennes surface de l'agglomération de Saint-Brieuc.

4.2.3 - Mieux réglementer la vente à emporter

On l'a déjà souligné, plus de la moitié des accidents mortels qui ont lieu la nuit n'est pas imputable à la consommation d'alcool dans les bars ou les discothèques mais à celle de boissons achetées dans le commerce : certains jours (ou certains soirs), on se livre à des achats massifs de boissons qui seront consommées à domicile ou dans certains lieux publics. Et nombreux sont les préfets à relever ce paradoxe : alors que la réglementation permet une surveillance satisfaisante des discothèques et débits de boissons divers, la vente à emporter de boissons alcoolisées n'est que très peu réglementée et les contrôles sont insignifiants dans ce domaine.

Il est vrai que, sauf à faire du commerce des boissons alcoolisées une activité étroitement réglementée (donc soumise à des contrôles), les pouvoirs publics ne peuvent qu'être démunis face aux achats massifs effectués au cours de la journée dans les commerces alimentaires. En revanche, il est possible d'agir sur les achats effectués de nuit : aujourd'hui seules les stations service font l'objet d'une réglementation puisqu'elles ne peuvent vendre d'alcool entre 22 h et 6 h du matin, mais cette réglementation est mal respectée et peu contrôlée.

Pour ces différentes raisons, la mission estime nécessaire d'aller jusqu'à des mesures d'interdiction par voie législative portant sur :

- l'interdiction de la vente à emporter des boissons alcoolisées dans tous les commerces alimentaires de 22 h à 8 h du matin ;
- l'interdiction pure et simple de la vente de boissons alcoolisées dans les stations service, de jour comme de nuit et y compris sur les autoroutes, pour remédier à une incohérence choquante : il est, en effet, pour le moins curieux, dès lors que les pouvoirs publics se donnent pour objectif de lutter contre l'alcool au volant, qu'on puisse, dans ces lieux qui, par nature, n'existent que pour permettre la circulation des véhicules, se procurer des produits qui la rendent dangereuse ; qu'on puisse, en quelque sorte, faire en même temps le plein d'essence et d'alcool !

Outre le fait qu'elles devraient contribuer à réduire la consommation d'alcool au volant, l'adoption de telles mesures participerait plus généralement à la politique générale de lutte contre l'alcoolisme.

Conclusion

Au terme de l'enquête menée par la mission, plusieurs constatations s'imposent qui, même si elles ne sont pas entièrement nouvelles, viennent tempérer ou même, parfois, remettre en cause certaines idées communément admises :

- la part des accidents liés à une consommation d'alcool en établissement de nuit est minoritaire. La fréquentation d'un établissement de nuit figure dans le « parcours d'alcoolisation » dans moins d'un cas sur deux (47%) et elle constitue le seul mode d'alcoolisation dans moins d'un cas sur trois (31%). La prise d'alcool s'effectue donc majoritairement en dehors de toute structure commerciale ;
- en ce qui concerne la répartition des accidents dans l'espace, on note de très fortes disparités. La ligne de partage est très nette entre les départements ruraux ou fortement sujets à la péri-urbanisation et les départements plus densément peuplés. L'écart est de 1 à 40 entre le département métropolitain le moins exposé (la Seine-Saint-Denis) et le plus exposé (la Nièvre) ;
- concernant la répartition dans le temps, il apparaît que le printemps et l'été sont les saisons les plus accidentogènes, ce qui tend à prouver que les conditions climatiques ne jouent pas un rôle déterminant, sans pour autant qu'une relation puisse être établie avec l'intensité de la fréquentation touristique. D'une année sur l'autre, le nombre de tués baisse, mais moins nettement que le nombre de victimes d'accidents en général (- 3% en 2004, - 5,5% au premier semestre 2005). La répartition par tranches horaires des accidents est assez étale, mais les taux moyens d'alcoolémie constatés sont légèrement plus forts en début de soirée. Cette constatation, jointe à celle faite à propos des lieux d'alcoolisation, infirme ou relativise sensiblement le scénario « classique » de l'accident au sortir de discothèque;
- s'agissant, enfin de la répartition selon l'âge du conducteur, on relève, sans grande surprise, une forte sur-représentation des classes d'âge les plus jeunes : 37% pour les moins de 25 ans et 74% pour les moins de 35 ans. La drogue est présente, avec l'alcool, dans 21% des accidents et elle est aussi le fait des plus jeunes : les accidents « alcool + drogue » concernent à 48% des conducteurs de moins de 25 ans et à 90% des conducteurs de moins de 35 ans.

Pour sa part, l'examen des règles en vigueur en matière de fixation des horaires d'ouverture des débits de boissons fait apparaître un régime éminemment complexe, voire inutilement complexe, puisque les heures de fermeture effectivement appliquées aux discothèques sont finalement peu différentes d'un département à l'autre (4 h dans 14% des cas et 5 h dans 72% des cas). Les chartes de responsabilisation conclues avec les représentants de la profession, et qui intéressent 6 départements sur 10, ajoutent à la complexité du système, sans profit toujours évident : elles ont sans doute contribué au succès des opérations de sensibilisation, comme les opérations « capitaine de soirée », mais elles manquent souvent de rigueur et de précision et permettent parfois aux patrons d'établissement de « s'acheter une conduite » à bon compte.

Face à cette situation complexe, l'action menée par les pouvoirs publics, faite de responsabilisation et de dissuasion, va indiscutablement dans le bon sens, mais elle pourrait gagner encore en efficacité et en lisibilité. Le présent rapport fait plusieurs propositions de fond et une proposition de méthode. Il recommande notamment :

- l'unification, au plan national, du régime des horaires d'ouverture des débits de boissons, avec possibilité d'extension sur une plage horaire prédéfinie, extension accordée discrétionnairement par les préfets sur justification individuelle ;
- la négociation avec la profession d'une charte nationale d'excellence, reprise et déclinée au plan local et comportant des engagements précis et dûment vérifiables, l'adhésion à cette charte constituant une condition à remplir pour bénéficier d'une dérogation horaire ;
- le contrôle, par les forces de police et de gendarmerie, des engagements pris dans ce cadre ;
- la diversification, dans le domaine de la sécurité routière, des actions d'information et de sensibilisation en direction de nouveaux publics (passagers, mineurs, parents) ;
- l'intensification des contrôles routiers d'alcoolémie et leur réorientation sur des objectifs mieux ciblés ;
- la mise en place rapide des tests salivaires pour le dépistage des conduites sous l'empire de stupéfiants et la possibilité d'effectuer ces contrôles de manière aléatoire comme pour l'alcool ;
- le durcissement, par voie législative, du régime des ventes d'alcool à emporter, avec une interdiction des ventes d'alcool dans les commerces alimentaires entre 22h et 8 h et une interdiction permanente, de jour comme de nuit, dans les stations-services, y compris sur autoroute.

Sur le plan de la méthode il est préconisé qu'en cas d'accident mortel sous l'influence de l'alcool, les constatations par les services de police et de gendarmerie soient faites de façon plus homogène, plus complète et plus rigoureuse. L'enquête doit tenter de déterminer plus précisément les circonstances de l'accident, notamment les conditions dans lesquelles s'est faite l'alcoolisation. Ainsi se constituerait au fil des ans une base de données nationale, outil indispensable pour une meilleure compréhension, et donc une lutte plus efficace contre ce problème de société.

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

- . Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées**
- . Annexe 2 : Questionnaire adressé aux préfets**
- . Annexe 3 : Fiche-accident**
- . Annexe 4 : Tableaux de synthèse**
- . Annexe 5 : Cartographie**

Annexe 1

**Liste des personnes rencontrées
par la mission**

Liste des personnes rencontrées par la mission

1. A l'échelon national.

- M Rémy HEITZ, délégué interministériel à la sécurité routière.
- M Francis OZIOL, sous-directeur de l'action interministérielle et de la communication (délégation à la sécurité routière)
- M Alain LEROUX, chef du bureau de la prévention et de la protection sociale (ministère de l'intérieur, DLPAJ), ainsi que ses collaborateurs.

- M Pierre GUSTIN, délégué général à la Prévention Routière.
- M Jean-Yves SALAÜN, délégué général adjoint.
- Mme Geneviève JURGENSEN, présidente de la Ligue contre la violence routière.
- Mlle Camille FOUCARD, présidente de La Route des Jeunes
- M Arnaud LUNEL, porte-parole de La Route des Jeunes.

D'autres associations, contactées, n'ont pas donné suite à la proposition d'entretien (Voiture & Co, Club junior contre l'insécurité routière de l'association victimes et citoyens).

2. A l'échelon départemental.

La mission s'est rendue dans trois départements : la Côte d'Or, les Côtes d'Armor, le Maine-et-Loire.

Dans chaque département, elle a rencontré, outre le préfet, le secrétaire général et le directeur de cabinet :

- le directeur de la réglementation et des libertés publiques, et ses collaborateurs,
- le directeur départemental de la sécurité publique ou son représentant,
- le commandant du groupement de gendarmerie,
- le correspondant sécurité routière à la DDE,
- des représentants du SDIS et de la DDASS

Elle a également rencontré les représentants locaux de l'association française des exploitants de discothèques et de dancings (AFEDD) et de l'union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH).

Elle a enfin rencontré, outre le directeur du comité départemental de la Prévention Routière, les représentants des associations localement actives dans le domaine de la sécurité routière.

Annexe 2

Questionnaire adressé aux préfets

Numéro du département :

QUESTIONNAIRE

relatif au régime des horaires d'ouverture des débits de boissons

Renseignements généraux sur le département

- population du département :
- nombre de débits de boissons :

1/ Le régime général

- quelles sont les heures d'ouverture et de fermeture fixées par arrêté préfectoral ?
 - heures d'ouverture
 - heures de fermeture
- existe-t-il un régime particulier pour les discothèques ? Lequel ?

Joindre copie de l'arrêté

2/ Les dérogations s'appliquant aux bars et discothèques

- Des chartes départementales ou locales ont-elles été conclues avec les responsables de discothèques visant à prévenir la conduite en état d'ivresse ? Oui Non

Joindre copie de ces chartes

- Des dérogations en matière d'horaires d'ouverture sont-elles consenties aux seuls établissements ayant adhéré à la charte ou sont-elles attribuées plus largement?

L'adhésion est-elle à cet égard

- o une condition nécessaire et suffisante (attribution automatique à tous les signataires)
- o une condition nécessaire mais non suffisante (d'autres paramètres entrent en ligne de compte)
- o un élément d'appréciation parmi d'autres

- En dehors des chartes, ou en l'absence de charte, des dérogations sont-elles accordées en contrepartie d'engagements individuels de la part des responsables d'établissements et si oui, lesquels ?

- Quelle est la part respective des bars et des discothèques du département bénéficiant d'une dérogation par rapport au régime général qui leur est applicable? (1)

- o en nombre
- o en pourcentage (par rapport au nombre total de bars et de discothèques)

	Nombre	Pourcentage
Bars		
Discothèques		

- Compte tenu des dérogations accordées, quelle est l'heure-limite de fermeture la plus couramment appliquée dans le département :

- o pour les bars :
- o pour les discothèques :

(1) y compris ceux situés dans des casinos

Annexe 3

Fiche accident

Fiche d'accident

Cette fiche concerne exclusivement :

- les accidents mortels
- survenus de nuit (entendus ici comme s'étant produits entre 22h et 8 h du matin)
- dont l'auteur était sous l'emprise de l'alcool
- pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 30 juin 2005
-

Remplir une fiche par accident

- **Date et heure de l'accident** :

- **Renseignements concernant le conducteur**

Age: Sexe : M F Taux d'alcoolémie :

Parcours d'alcoolisation

Préciser, dans toute la mesure du possible, si, pendant les heures précédant l'accident, le conducteur
Cocher une seule case

- a fréquenté un établissement de nuit (bar, discothèque...)
- a fréquenté successivement plusieurs établissements de nuit
- a consommé de l'alcool dans un lieu privé (domicile, soirée entre amis, open bar...)
- a consommé de l'alcool au restaurant
- a consommé de l'alcool alternativement dans un établissement de nuit et dans d'autres lieux publics ou privés (domicile, parkings, plages...)

Dans la mesure où l'information est disponible, indiquer si l'auteur de l'accident s'est procuré de l'alcool dans un établissement de vente à emporter ouvert la nuit : Oui Non

Circonstances de l'accident

Quels sont les autres facteurs que l'alcool qui ont pu jouer un rôle dans l'accident ?

Cocher la case correspondante

- consommation de drogue
- fatigue
- non-port de la ceinture de sécurité
- vitesse
- état du véhicule

- **Renseignements concernant les victimes** (*cocher les cases correspondantes - une ligne par victime*)

	Age		Origine géographique		
	- de 25 ans	25 ans et +	originaire du département	originaire d'un dép. limitrophe	autres
Tués					
Blessés graves					

Annexe 4

Tableaux de synthèse

Tableaux de synthèse

- Annexe IV-1 Nombre d'accidents rapportés à la population
- Annexe IV-2 Evolution par trimestre du nombre d'accidents et de tués
- Annexe IV-3 Répartition des accidents selon la tranche horaire, l'âge du conducteur et le lieu de consommation
- Annexe IV-4 Présence de facteurs aggravants et répartition des victimes selon l'origine géographique
- Annexe IV-5 Répartition des accidents en % et taux d'alcoolémie moyen, par tranche horaire (tous accidents)
- Annexe IV-6 Répartition des accidents en % et taux d'alcoolémie moyen, par tranche horaire (accidents à la sortie des établissements de nuit)

Avertissement : les préfetures n'ont pas toujours pu renseigner toutes les rubriques des fiches nécessaires à l'élaboration de ces tableaux (date et heure de l'accident, taux d'alcoolémie, âge du conducteur, « parcours d'alcoolisation » du conducteur); dès lors si chaque tableau présente des données homogènes, elles peuvent ne pas l'être d'un tableau à l'autre selon l'indicateur traité par celui-ci.

Nombre d'accidents rapportés à la population

Département	Nb d' accidents 2003-2005	Population du département	Nb d'accidents pour 100 000 habitants
01	22	547 000	4,02
02	23	535 000	4,30
03	19	345 000	5,51
04	6	144 000	4,17
05	4	129 000	3,10
06	20	1 048 000	1,91
07	7	298 000	2,35
08	8	290 000	2,76
09	4	287 000	1,39
10	10	292 000	3,42
11	11	328 000	3,35
12	6	270 000	2,22
13	46	1 878 000	2,45
14	19	664 000	2,86
15	7	149 000	4,70
16	14	343 000	4,08
17	26	586 000	4,44
18	8	312 000	2,56
19	8	234 000	3,42
20	11	272 000	4,04
21	18	343 000	4,47
22	25	559 000	4,47
23	5	123 000	4,07
24	17	398 000	4,27
25	20	507 000	3,94
26	8	458 000	1,75
27	9	557 000	1,62
28	22	414 000	5,31
29	33	871 000	3,79
30	45	663 000	6,79
31	35	1 129 000	3,10
32	3	177 000	1,69
33	36	1 362 000	2,64
34	48	969 000	4,95
35	14	906 000	1,55
36	7	231 000	3,03
37	11	567 000	1,94
38	25	1 145 000	2,18
39	9	253 000	3,56
40	18	348 000	5,17
41	13	320 000	4,06
42	11	752 000	1,46
43	8	216 000	3,70
44	30	1 187 000	2,53
45	12	633 000	1,90
46	2	166 000	1,20
47	17	315 000	5,40
48	3	75 000	4,00
49	19	750 000	2,53
50	18	487 000	3,70
51	19	561 000	3,39
52	9	189 000	4,76
53	7	292 000	2,40

54	5	722 000	0,69
55	6	193 000	3,11
56	31	675 000	4,59
57	18	1 032 000	1,74
58	16	221 000	7,24
59	36	2 576 000	1,40
60	11	780 000	1,41
61	9	292 000	3,08
62	31	1 450 000	2,14
63	12	617 000	1,94
64	7	626 000	1,12
65	10	227 000	4,41
66	17	420 000	4,05
67	25	1 062 000	2,35
68	14	730 000	1,92
69	22	1 646 000	1,34
70	9	233 000	3,86
71	18	546 000	3,30
72	5	540 000	0,93
73	10	392 000	2,55
74	13	676 000	1,92
75	22	2 158 000	1,02
76	24	1 247 000	1,92
77	24	1 254 000	1,91
78	15	1 397 000	1,07
79	16	351 000	4,56
80	15	559 000	2,68
81	18	356 000	5,06
82	12	218 000	5,50
83	27	950 000	2,84
84	12	517 000	2,32
85	22	574 000	3,83
86	18	406 000	4,43
87	16	356 000	4,49
88	7	382 000	1,83
89	8	337 000	2,37
90	8	139 000	5,76
91	24	1 170 000	2,05
92	6	1 491 000	0,40
93	4	1 413 000	0,28
94	9	1 256 000	0,72
95	9	1 136 000	0,79
971	22	422 000	5,21
972	18	415 000	4,34
973	18	163 000	11,04
974	35	685 000	5,11
TOTAL	1589	61 882 000	2,57

Evolution par trimestre

Nombre d'accidents		Nombre de tués																									
		2003			2004			2005			2006			2007													
		1er	2e	Total	1er	2e	Total	1er	2e	Total	1er	2e	Total	1er	2e	Total											
Dép 01	0	6	3	2	11	2	2	1	1	6	3	2	5	0	6	3	2	11	2	3	1	1	7	4	2	6	
02	3	0	6	1	10	3	2	1	1	7	3	3	6	4	0	8	1	13	3	2	1	1	7	3	3	6	
03	2	1	1	1	5	0	4	3	2	9	1	4	5	2	1	1	1	5	0	4	4	2	10	2	3	5	
04	0	0	2	0	2	0	2	0	2	3	1	0	1	0	0	2	0	2	0	2	0	0	2	2	0	2	
05	1	0	1	0	2	0	0	2	0	2	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	4	0	4	0	0	0	
06	4	3	0	1	8	1	1	2	2	6	1	5	6	4	4	0	1	9	1	1	2	2	6	1	5	6	
07	1	0	1	2	4	0	0	2	0	2	1	0	1	1	0	1	2	4	0	0	2	0	2	1	0	1	
08	1	1	3	0	5	0	2	0	0	2	0	1	1	0	1	3	0	4	0	2	0	0	2	0	1	1	
09	0	1	0	0	1	0	1	1	1	3	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	1	3	6	0	0	0	
10	1	2	1	1	5	0	2	1	0	3	1	1	2	1	2	1	1	5	0	2	1	0	3	1	1	2	
11	2	2	0	1	5	3	2	0	0	5	0	1	1	4	2	0	1	7	4	2	0	0	6	0	1	1	
12	0	1	2	0	3	0	1	2	0	3	0	0	0	0	1	2	0	3	0	1	2	0	3	0	0	0	
13	6	7	4	5	22	9	4	4	3	20	1	3	4	6	11	4	6	27	11	4	4	3	22	3	3	6	
14	2	3	5	2	12	4	0	1	1	6	1	0	1	2	3	5	2	12	5	0	1	1	7	1	0	1	
15	0	1	2	1	4	0	1	1	0	2	0	1	1	0	1	2	1	4	0	0	1	0	1	0	2	2	
16	0	2	0	1	3	4	3	1	0	8	1	2	3	0	2	0	1	3	4	3	1	0	8	0	2	2	
17	0	3	6	0	9	4	2	3	3	12	0	5	5	0	5	6	0	11	4	2	3	5	14	0	5	5	
18	2	1	1	1	5	0	1	0	1	2	1	0	1	5	1	1	1	8	0	1	0	1	2	1	0	1	
19	1	0	1	1	3	2	2	1	0	5	0	0	0	1	0	2	1	4	2	3	1	0	6	0	0	0	
20	0	0	3	2	5	3	0	1	1	5	1	0	1	0	0	5	1	6	0	0	1	1	2	0	2	2	
21	1	1	5	4	11	1	1	0	2	4	1	2	3	2	1	9	3	15	1	1	0	2	4	1	2	3	
22	2	3	2	3	10	3	3	2	4	12	0	3	3	2	3	2	3	10	3	3	2	4	12	0	7	7	
23	1	1	1	0	3	0	0	0	2	2	0	0	0	1	1	1	0	3	0	0	0	2	2	0	0	0	
24	2	3	2	0	7	0	1	3	1	5	2	3	5	2	3	2	0	7	0	1	4	1	6	2	3	5	
25	1	2	6	0	9	2	1	4	2	9	0	2	2	1	2	6	0	9	2	1	6	2	11	0	2	2	
26	0	1	0	0	1	0	3	2	0	5	0	2	2	0	1	0	1	1	0	3	2	0	5	0	2	2	
27	0	1	1	2	4	1	1	2	1	5	0	0	0	0	1	1	2	4	1	1	2	1	5	0	0	0	
28	2	1	3	2	8	1	2	3	3	9	2	3	5	2	1	3	2	8	1	2	3	3	9	2	3	5	
29	4	4	3	1	12	1	3	7	6	17	1	3	4	5	4	5	1	15	1	3	8	7	19	1	3	4	
30	5	5	3	5	18	3	4	5	4	16	3	8	11	6	6	4	5	21	3	4	5	4	16	3	9	12	
31	2	3	5	3	13	3	2	3	6	14	4	4	8	2	3	6	5	16	3	2	3	6	14	4	4	8	
32	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	3
33	2	5	7	6	20	2	3	4	1	10	3	3	6	2	6	7	7	22	2	4	5	1	12	3	3	6	
34	4	3	3	4	14	3	9	3	7	22	6	6	12	4	4	5	5	18	3	9	3	7	22	9	7	16	

Evolution par trimestre

Nombre d'accidents		Nombre de tués																										
		2003				2004				2005																		
		1er	2e	3e	4e	Total	1er	2e	3e	4e	Total	1er	2e	3e	4e	Total												
35	2	1	0	0	3	3	0	5	1	9	2	0	2	0	2	2	1	0	3	4	0	5	1	10	2	0	2	
36	0	1	0	0	1	0	1	2	1	4	1	1	2	1	2	0	1	0	0	1	0	1	2	1	4	1	1	2
37	1	3	1	0	5	1	0	0	2	3	1	2	3	1	2	3	1	0	3	5	1	0	0	3	4	3	2	5
38	2	4	3	3	12	3	2	4	1	10	3	0	3	3	0	3	4	3	3	14	3	2	4	1	10	5	0	5
39	0	0	1	0	1	1	4	1	0	6	1	0	2	2	0	0	1	0	1	1	1	4	1	0	6	0	2	2
40	0	6	5	2	13	1	0	1	0	2	1	2	3	0	7	6	2	15	1	0	1	0	1	0	2	1	3	4
41	1	1	0	0	2	2	0	4	2	8	2	1	3	1	1	0	0	2	2	0	2	0	4	2	8	2	1	3
42	3	1	0	4	8	0	1	0	0	1	0	2	2	3	1	0	4	8	0	1	0	0	1	0	0	1	0	2
43	0	0	4	0	4	2	1	0	1	4	0	0	8	0	0	0	4	4	0	4	2	1	0	1	4	0	0	0
44	5	3	2	2	12	2	6	6	1	15	0	3	3	3	5	3	3	1	12	2	8	6	1	17	0	4	4	
45	1	1	2	0	4	2	2	3	0	7	0	1	1	1	1	1	3	0	5	2	2	2	3	0	7	0	1	1
46	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0
47	0	5	0	0	5	2	2	3	3	10	2	0	2	2	0	6	0	6	2	6	2	3	4	3	12	2	0	2
48	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0
49	1	4	1	0	6	2	4	2	1	9	2	2	4	1	4	1	0	6	2	6	2	4	2	1	9	3	2	5
50	0	0	5	2	7	1	2	2	4	9	0	2	2	2	0	0	5	2	7	1	1	2	3	4	10	0	2	2
51	3	2	3	1	9	2	3	0	3	8	1	1	2	1	3	2	3	1	9	2	3	0	5	10	1	1	2	2
52	0	2	0	4	6	0	0	1	1	2	0	1	1	1	0	6	0	5	11	0	0	1	1	2	0	1	1	1
53	0	0	1	0	1	1	1	2	1	5	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	2	3	7	1	0	1
54	0	0	1	0	1	1	1	0	1	3	0	1	1	1	0	1	0	1	1	2	1	0	1	4	0	1	1	1
55	3	0	0	1	4	0	1	1	1	2	0	0	0	0	4	0	0	1	5	0	1	1	0	2	0	0	0	0
56	1	2	7	2	12	3	2	2	3	10	6	3	9	1	5	7	2	15	3	2	2	3	2	3	10	6	3	9
57	1	4	2	0	7	1	3	1	0	5	3	3	6	1	4	2	0	7	1	1	3	2	0	6	4	3	7	7
58	1	0	2	2	5	1	1	3	3	8	1	2	3	1	0	2	2	5	1	1	1	3	3	8	1	2	3	3
59	4	4	3	5	16	5	3	4	2	14	2	4	6	4	4	4	7	19	5	3	4	2	2	14	2	4	6	6
60	1	0	0	0	1	2	3	2	2	9	0	1	1	1	0	0	0	1	1	2	3	2	2	9	0	2	2	2
61	0	0	1	1	2	0	1	0	3	4	3	0	3	0	0	1	1	2	0	2	0	2	0	3	5	6	0	6
62	2	5	3	1	11	2	5	4	1	12	3	5	8	2	7	4	1	14	2	5	4	1	12	7	5	12	12	
63	0	1	2	2	5	0	1	1	2	4	1	2	3	0	1	3	6	10	0	1	1	2	0	4	1	3	4	4
64	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	2	2	4	0	1	0	0	1	1	0	2	2	0	2	3	2	5	5
65	1	1	1	0	3	2	2	1	1	6	1	0	1	1	1	1	0	3	2	2	1	3	4	11	3	0	1	1
66	0	2	0	1	3	1	3	4	3	11	3	0	3	2	0	4	1	7	1	3	4	3	11	6	1	0	1	
67	5	3	6	5	19	1	1	2	1	5	1	0	1	6	4	6	4	20	1	1	3	1	3	11	4	0	4	4
68	2	1	1	2	6	0	1	0	3	4	3	1	4	2	1	1	3	7	0	1	0	1	0	8	2	1	3	3

Evolution par trimestre

Nombre d'accidents		Nombre de tués																										
		2003				2004				2005																		
		1er	2e	3e	4e	Total	1er	2e	3e	4e	Total	1er	2e	3e	4e	Total												
69	1	1	0	3	5	5	7	2	2	16	1	0	1	1	1	1	1	5	7	2	4	18	1	0	1			
70	1	2	0	2	5	2	0	0	1	3	1	0	1	1	1	2	0	0	1	3	4	2	0	1	3	1	0	1
71	1	2	2	1	6	1	3	2	0	6	2	4	6	1	2	2	1	6	1	5	2	0	8	2	5	7		
72	0	1	0	1	2	2	0	0	0	2	1	0	1	0	1	0	1	2	2	0	0	2	2	0	2	0	2	
73	2	2	0	4	8	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	4	10	0	0	1	1	1	1	0	1	1	
74	1	2	1	2	6	0	2	3	1	6	1	0	1	3	2	1	2	8	0	2	4	1	7	1	0	1	1	
75	2	1	4	1	8	2	4	2	1	9	2	3	5	2	1	4	1	8	2	6	3	1	12	2	3	5	5	
76	2	4	3	2	11	0	2	5	2	9	2	2	4	2	8	3	1	14	0	2	5	2	9	2	2	4	4	
77	3	6	3	2	14	3	1	3	1	8	1	1	2	3	6	4	2	15	4	1	3	1	9	0	1	1	1	
78	2	2	2	1	7	0	2	1	1	4	1	3	4	2	2	4	1	9	0	2	1	1	4	1	3	4	4	
79	2	3	2	1	8	1	1	2	2	6	0	2	2	2	7	2	1	12	2	1	5	2	10	0	3	3	3	
80	1	1	4	0	6	1	1	3	3	8	1	0	1	2	1	6	0	9	1	1	4	6	12	1	0	1	1	
81	1	2	2	1	6	2	0	2	2	6	1	5	6	1	2	3	1	7	3	0	6	2	11	1	1	8	9	
82	1	1	1	0	3	1	2	3	0	6	3	0	3	1	1	1	0	3	1	2	3	0	6	3	0	3	3	
83	0	3	1	0	4	4	8	6	1	19	0	4	4	0	3	1	0	4	4	9	7	1	21	0	4	4	4	
84	2	2	4	1	9	0	2	1	0	3	0	0	0	2	2	5	1	10	0	2	1	0	3	0	0	0	0	
85	3	4	1	4	12	2	3	1	0	6	1	3	4	3	4	1	4	12	2	3	1	0	6	2	3	5	5	
86	0	2	2	1	5	3	4	1	2	10	2	1	3	0	2	2	1	5	3	6	1	2	12	2	1	3	3	
87	1	2	2	2	7	1	2	3	1	7	0	2	2	1	2	3	2	8	1	2	3	1	7	0	2	2	2	
88	2	2	0	1	5	0	0	0	1	1	1	0	1	2	2	0	1	5	0	0	1	0	1	0	1	1	1	
89	0	1	3	1	5	0	0	0	0	0	1	2	3	0	1	2	1	4	0	0	0	0	0	0	3	1	4	
90	2	0	1	1	4	0	1	1	0	2	1	1	2	3	0	1	5	0	1	1	0	2	1	1	1	2	2	
91	4	2	1	0	7	3	4	2	3	12	2	3	5	4	2	1	0	7	3	4	3	4	14	2	4	6	6	
92	0	2	1	1	4	0	1	0	0	1	0	1	1	0	2	1	1	4	0	0	1	0	1	0	1	0	4	
93	0	0	1	0	1	1	1	1	0	3	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	3	0	0	0	0	
94	0	1	2	1	4	0	1	1	1	3	1	1	2	0	1	3	1	5	0	1	1	1	3	1	1	1	2	
95	1	1	1	0	3	0	0	1	3	4	1	1	2	1	0	2	1	4	0	0	1	1	3	1	1	1	2	
971	1	2	5	1	9	1	3	4	2	10	1	2	3	1	2	5	1	9	1	4	5	2	12	1	1	2	3	
972	2	3	1	1	7	3	0	0	0	3	5	2	7	2	3	1	1	7	3	0	0	0	3	5	2	7	7	
973	2	2	2	2	8	2	2	1	2	7	3	0	3	2	2	2	2	8	2	2	1	2	7	3	0	3	3	
974	3	3	3	4	13	1	6	5	2	14	2	6	8	3	3	3	4	13	1	6	5	3	15	2	7	9	9	
Total	135	188	195	134	652	140	189	184	139	652	122	162	292	155	215	225	146	741	146	203	210	159	718	147	183	330	330	

Répartition des accidents

Dép	Répartition par tranche horaire												Répartition selon l'âge du conducteur												Répartition selon le lieu de consommation											
	22-24		0h/2h		2h/4h		4h/6h		6h/8h		Total		<25		25-34		>35		Total		1+2		3		4		5		1 à 5							
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%						
01	8	36%	3	14%	3	14%	4	18%	4	18%	22	22%	10	45%	7	32%	5	23%	22	22%	2	22%	7	78%	0	0%	0	0%	9	0%						
02	6	26%	3	13%	5	22%	6	26%	3	13%	23	23%	8	35%	10	43%	5	22%	23	32%	6	32%	9	47%	0	0%	4	21%	19	19%						
03	5	26%	7	37%	2	11%	3	16%	2	11%	19	19%	9	53%	5	29%	3	18%	17	36%	5	36%	7	50%	0	0%	2	14%	14	14%						
04	1	17%	2	33%	2	33%	1	17%	0	0%	6	6%	3	50%	2	33%	1	17%	6	80%	4	40%	0	0%	1	20%	0	0%	5	5%						
05	1	25%	1	25%	1	25%	0	0%	1	25%	4	4%	1	25%	2	50%	1	25%	4	50%	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	2	2%						
06	3	17%	7	39%	2	11%	5	28%	1	6%	18	18%	1	8%	6	46%	6	46%	13	36%	4	36%	5	45%	0	0%	2	18%	11	11%						
07	0	0%	1	20%	2	40%	2	40%	0	0%	5	5%	1	14%	2	29%	4	57%	7	50%	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	2	2%						
08	0	0%	1	14%	2	29%	3	43%	1	14%	7	7%	3	38%	4	50%	1	13%	8	29%	2	29%	4	57%	0	0%	1	14%	7	7%						
09	1	25%	1	25%	1	25%	0	0%	1	25%	4	4%	0	0%	1	25%	3	75%	4	50%	2	50%	2	50%	0	0%	0	0%	4	4%						
10	2	20%	0	0%	2	20%	5	50%	1	10%	10	10%	3	33%	5	56%	2	22%	9	22%	2	22%	6	67%	0	0%	1	11%	9	9%						
11	1	10%	2	20%	4	40%	2	20%	1	10%	10	10%	3	27%	3	27%	5	45%	11	43%	3	43%	2	29%	0	0%	2	29%	7	7%						
12	1	17%	3	50%	1	17%	1	17%	0	0%	6	6%	3	50%	2	33%	1	17%	6	17%	1	17%	4	67%	0	0%	1	17%	6	6%						
13	9	20%	7	15%	11	24%	12	26%	7	15%	46	46%	15	34%	19	43%	10	23%	44	40%	14	40%	12	34%	3	9%	6	17%	35	35%						
14	3	16%	2	11%	2	11%	8	42%	4	21%	19	19%	13	65%	4	20%	3	15%	20	35%	7	35%	4	20%	0	0%	9	45%	20	20%						
15	0	0%	0	0%	2	29%	4	57%	1	14%	7	7%	4	57%	3	43%	0	0%	7	33%	2	33%	4	67%	0	0%	0	0%	6	6%						
16	2	14%	2	14%	3	21%	6	43%	1	7%	14	14%	7	50%	5	36%	2	14%	14	42%	8	62%	4	31%	0	0%	1	8%	13	13%						
17	4	15%	4	15%	7	27%	6	23%	5	19%	26	26%	11	42%	7	27%	8	31%	26	22%	5	22%	12	52%	1	4%	5	22%	23	23%						
18	1	13%	2	25%	2	25%	2	25%	1	13%	8	8%	3	38%	4	50%	1	13%	8	31%	2	33%	2	33%	0	0%	2	33%	6	6%						
19	1	13%	0	0%	2	25%	4	50%	1	13%	8	8%	0	0%	5	63%	3	38%	8	31%	2	29%	4	57%	0	0%	1	14%	7	7%						
20	1	10%	0	0%	5	50%	2	20%	2	20%	10	10%	3	30%	2	20%	5	50%	10	20%	1	20%	2	40%	2	40%	0	0%	5	5%						
21	5	28%	2	11%	6	33%	4	22%	1	6%	18	18%	8	44%	3	17%	7	39%	18	25%	3	25%	5	42%	2	17%	2	17%	12	12%						
22	4	17%	11	48%	2	9%	3	13%	3	13%	23	23%	8	35%	8	35%	7	30%	23	38%	8	38%	9	43%	0	0%	4	19%	21	21%						
23	1	20%	0	0%	1	20%	1	20%	2	40%	5	5%	2	40%	1	20%	2	40%	5	33%	1	33%	0	0%	0	0%	2	67%	3	3%						
24	3	18%	2	12%	4	24%	6	35%	2	12%	17	17%	7	41%	8	47%	2	12%	17	67%	10	67%	5	33%	0	0%	0	0%	15	15%						
25	6	30%	4	20%	4	20%	2	10%	4	20%	20	20%	2	10%	12	60%	6	30%	20	36%	5	36%	9	64%	0	0%	0	0%	14	14%						
26	2	25%	0	0%	1	13%	5	63%	0	0%	8	8%	1	13%	3	38%	4	50%	8	40%	2	40%	1	20%	0	0%	2	40%	5	5%						
27	1	11%	1	11%	1	11%	3	33%	3	33%	9	9%	5	50%	3	30%	2	20%	10	29%	2	29%	3	43%	0	0%	2	29%	7	7%						
28	7	32%	4	18%	5	23%	3	14%	3	14%	22	22%	9	41%	11	50%	2	9%	22	22%	2	22%	6	67%	0	0%	1	11%	9	9%						
29	7	21%	8	24%	4	12%	8	24%	6	18%	33	33%	18	55%	8	24%	7	21%	33	28%	9	28%	11	34%	0	0%	12	38%	32	32%						
30	13	30%	7	16%	10	23%	8	18%	6	14%	44	44%	15	33%	12	26%	19	41%	46	38%	9	38%	8	33%	0	0%	7	29%	24	24%						
31	7	21%	8	24%	3	9%	10	30%	5	15%	33	33%	13	37%	12	34%	10	29%	35	19%	5	19%	10	37%	1	4%	11	41%	27	27%						
32	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	1	33%	3	3%	1	33%	2	67%	0	0%	3	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	1	1%						

Répartition des accidents

Dép	Répartition par tranche horaire												Répartition selon l'âge du conducteur												Répartition selon le lieu de consommation											
	22-24		0h/2h		2h/4h		4h/6h		6h/8h		Total		<25		25-34		>35		Total		1+2		3		4		5		1 à 5							
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%						
33	5	14%	10	28%	9	25%	9	25%	3	8%	36	36	13	36%	14	39%	9	25%	36																	
34	15	31%	8	17%	8	17%	11	23%	6	13%	48	48	21	45%	14	30%	12	26%	47	12	30%	19	48%	2	5%	7	18%	40								
35	0	0%	5	36%	1	7%	5	36%	3	21%	14	14	3	21%	6	43%	5	36%	14	2	18%	5	45%	0	0%	4	36%	11								
36	1	17%	3	50%	1	17%	1	17%	0	0%	6	6	2	29%	3	43%	2	29%	7	3	50%	3	50%	0	0%	0	0%	6								
37	6	55%	2	18%	0	0%	2	18%	1	9%	11	11	2	18%	4	36%	5	45%	11	1	14%	6	86%	0	0%	0	0%	7								
38	5	20%	6	24%	5	20%	8	32%	1	4%	25	25	12	48%	7	28%	6	24%	25	8	42%	6	32%	0	0%	5	26%	19								
39	1	11%	1	11%	2	22%	5	56%	0	0%	9	9	4	44%	2	22%	3	33%	9	4	100%	0	0%	0	0%	0	0%	4								
40	3	17%	5	28%	2	11%	4	22%	4	22%	18	18	3	17%	9	50%	6	33%	18	3	23%	6	46%	1	8%	3	23%	13								
41	2	15%	3	23%	3	23%	4	31%	1	8%	13	13	9	69%	3	23%	1	8%	13	1	10%	8	80%	0	0%	1	10%	10								
42	1	9%	2	18%	3	27%	3	27%	2	18%	11	11	7	64%	2	18%	2	18%	11	0	0%	9	90%	0	0%	1	10%	10								
43	3	38%	3	38%	1	13%	0	0%	1	13%	8	8	3	38%	3	38%	2	25%	8	3	60%	2	40%	0	0%	0	0%	5								
44	10	40%	3	12%	3	12%	4	16%	5	20%	25	25	11	37%	12	40%	7	23%	30	7	27%	16	62%	0	0%	3	12%	26								
45	2	18%	2	18%	3	27%	3	27%	1	9%	11	11	2	18%	5	45%	4	36%	11	2	22%	3	33%	1	11%	3	33%	9								
46	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	2	2	0	0%	0	0%	2	100%	2	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	1								
47	2	12%	4	24%	5	29%	4	24%	2	12%	17	17	8	47%	6	35%	3	18%	17	3	19%	11	69%	0	0%	2	13%	16								
48	1	25%	0	0%	1	25%	1	25%	1	25%	4	4	2	50%	2	50%	0	0%	4	1	25%	2	50%	0	0%	1	25%	4								
49	2	11%	5	26%	2	11%	6	32%	4	21%	19	19	10	53%	6	32%	3	16%	19	4	22%	12	67%	0	0%	2	11%	18								
50	4	22%	5	28%	3	17%	6	33%	0	0%	18	18	5	28%	5	28%	8	44%	18	4	44%	5	56%	0	0%	0	0%	9								
51	5	26%	4	21%	3	16%	4	21%	3	16%	19	19	5	26%	8	42%	6	32%	19	3	18%	11	65%	0	0%	3	18%	17								
52	3	33%	0	0%	3	33%	3	33%	0	0%	9	9	5	56%	3	33%	1	11%	9	0	0%	5	71%	0	0%	2	29%	7								
53	2	29%	1	14%	3	43%	1	14%	0	0%	7	7	3	43%	1	14%	3	43%	7	2	33%	2	33%	0	0%	2	33%	6								
54	2	40%	1	20%	0	0%	2	40%	0	0%	5	5	2	50%	2	50%	0	0%	4	1	20%	3	60%	0	0%	1	20%	5								
55	0	0%	3	50%	2	33%	1	17%	0	0%	6	6	1	14%	6	86%	0	0%	7	0	0%	4	100%	0	0%	0	0%	4								
56	8	28%	4	14%	4	14%	9	31%	4	14%	29	29	15	48%	9	29%	7	23%	31	11	44%	7	28%	0	0%	7	28%	25								
57	5	31%	2	13%	2	13%	2	13%	2	13%	16	16	9	50%	2	11%	7	39%	18	3	38%	5	63%	0	0%	0	0%	8								
58	6	38%	1	6%	3	19%	3	19%	3	19%	16	16	5	31%	3	19%	8	50%	16	4	25%	10	63%	1	6%	1	6%	16								
59	10	28%	10	28%	7	19%	6	17%	3	8%	36	36	7	27%	1	4%	18	69%	26	8	30%	17	63%	0	0%	2	7%	27								
60	3	27%	5	45%	0	0%	2	18%	1	9%	11	11	5	45%	2	18%	4	36%	11	1	11%	5	56%	0	0%	3	33%	9								
61	4	44%	2	22%	0	0%	3	33%	0	0%	9	9	5	56%	2	22%	2	22%	9	1	13%	6	75%	0	0%	1	13%	8								
62	5	16%	10	32%	6	19%	10	32%	0	0%	31	31	14	45%	13	42%	4	13%	31	11	39%	13	46%	1	4%	3	11%	28								
63	1	8%	4	33%	2	17%	2	17%	3	25%	12	12	5	42%	4	33%	3	25%	12	2	20%	7	70%	1	10%	0	0%	10								
64	2	29%	2	29%	1	14%	1	14%	1	14%	7	7	2	33%	3	50%	1	17%	6	3	60%	2	40%	0	0%	0	0%	5								

Répartition des accidents

Dép	Répartition par tranche horaire												Répartition selon l'âge du conducteur												Répartition selon le lieu de consommation											
	22-24		0h/2h		2h/4h		4h/6h		6h/8h		Total		<25		25-34		>35		Total		1+2		3		4		5		1 à 5							
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%						
65	3	30%	1	10%	1	10%	4	40%	1	10%	10	10%	1	10%	6	60%	3	30%	10	10%	0	0%	3	50%	0	0%	3	50%	6	60%						
66	2	12%	1	6%	6	35%	5	29%	3	18%	17	17%	7	41%	6	35%	4	24%	17	17%	6	50%	3	25%	0	0%	3	25%	12	12%						
67	4	17%	5	21%	9	38%	5	21%	1	4%	24	24%	8	32%	7	28%	10	40%	25	25%	8	42%	7	37%	2	11%	2	11%	19	19%						
68	3	21%	1	7%	5	36%	3	21%	2	14%	14	14%	4	29%	7	50%	3	21%	14	14%	4	33%	3	25%	0	0%	5	42%	12	12%						
69	5	23%	0	0%	8	36%	6	27%	3	14%	22	22%	6	27%	10	45%	6	27%	22	22%	6	32%	12	63%	1	5%	0	0%	19	19%						
70	3	33%	2	22%	2	22%	2	22%	0	0%	9	9%	2	22%	4	44%	3	33%	9	9%	1	17%	4	67%	0	0%	1	17%	6	6%						
71	6	35%	3	18%	4	24%	2	12%	2	12%	17	17%	4	22%	9	50%	5	28%	18	18%	2	12%	14	82%	0	0%	1	6%	17	17%						
72	0	0%	2	40%	0	0%	3	60%	0	0%	5	5%	2	40%	2	40%	1	20%	5	5%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	1	1%						
73	3	33%	2	22%	0	0%	1	11%	3	33%	9	9%	4	40%	5	50%	1	10%	10	10%	2	22%	3	33%	0	0%	4	44%	9	9%						
74	1	10%	2	20%	1	10%	5	50%	1	10%	10	10%	3	23%	7	54%	3	23%	13	13%	6	67%	2	22%	0	0%	1	11%	9	9%						
75	3	14%	4	18%	4	18%	8	36%	3	14%	22	22%	7	32%	10	45%	5	23%	22	22%	15	68%	4	18%	3	14%	0	0%	22	22%						
76	6	25%	3	13%	6	25%	3	13%	6	25%	24	24%	13	54%	11	46%	0	0%	24	24%	2	9%	13	57%	1	4%	7	30%	23	23%						
77	11	46%	5	21%	2	8%	5	21%	1	4%	24	24%	7	28%	15	60%	3	12%	25	25%	4	21%	11	58%	1	5%	3	16%	19	19%						
78	1	0%	3	27%	2	9%	3	27%	4	36%	13	13%	7	50%	4	29%	4	21%	15	15%	5	45%	8	55%	0	0%	0	0%	13	13%						
79	5	31%	3	19%	2	13%	5	31%	1	6%	16	16%	10	63%	4	25%	2	13%	16	16%	4	25%	9	56%	0	0%	3	19%	16	16%						
80	3	20%	2	13%	4	27%	5	33%	1	7%	15	15%	8	57%	5	36%	1	7%	14	14%	4	57%	2	29%	0	0%	1	14%	7	7%						
81	3	18%	2	12%	2	12%	2	12%	8	47%	17	17%	9	50%	5	28%	4	22%	18	18%	3	18%	12	71%	0	0%	2	12%	17	17%						
82	4	33%	0	0%	3	25%	4	33%	1	8%	12	12%	6	50%	3	25%	3	25%	12	12%	6	50%	5	42%	0	0%	1	8%	12	12%						
83	6	24%	7	28%	7	28%	5	20%	0	0%	25	25%	11	39%	9	32%	8	29%	28	28%	2	40%	1	20%	1	20%	1	20%	5	5%						
84	4	33%	6	50%	1	8%	1	8%	0	0%	12	12%	5	42%	4	33%	3	25%	12	12%	2	20%	6	60%	2	20%	0	0%	10	10%						
85	5	23%	4	18%	6	27%	4	18%	3	14%	22	22%	11	50%	10	45%	1	5%	22	22%	6	33%	11	61%	0	0%	1	6%	18	18%						
86	6	33%	3	17%	4	22%	2	11%	3	17%	18	18%	8	44%	6	33%	4	22%	18	18%	6	35%	11	65%	0	0%	0	0%	17	17%						
87	6	38%	2	13%	2	13%	4	25%	2	13%	16	16%	3	19%	8	50%	5	31%	16	16%	2	50%	2	50%	0	0%	0	0%	4	4%						
88	2	29%	3	43%	1	14%	1	14%	0	0%	7	7%	5	71%	1	14%	1	14%	7	7%	1	14%	5	71%	1	14%	0	0%	7	7%						
89	0	0%	4	50%	2	25%	0	0%	2	25%	8	8%	3	38%	3	38%	2	25%	8	8%	1	13%	7	88%	0	0%	0	0%	8	8%						
90	3	38%	0	0%	0	0%	4	50%	0	0%	8	8%	3	38%	3	38%	2	25%	8	8%	3	50%	1	17%	1	17%	1	17%	6	6%						
91	4	18%	7	32%	6	27%	5	23%	0	0%	22	22%	6	27%	10	45%	6	27%	22	22%	3	14%	15	71%	2	10%	1	5%	21	21%						
92	0	0%	0	0%	2	40%	2	40%	1	20%	5	5%	1	17%	5	83%	0	0%	6	6%	2	67%	0	0%	1	33%	0	0%	3	3%						
93	1	25%	2	50%	0	0%	0	0%	1	25%	4	4%	1	25%	1	25%	2	50%	4	4%	1	25%	3	75%	0	0%	0	0%	4	4%						
94	3	30%	0	0%	2	20%	5	50%	0	0%	10	10%	1	10%	5	50%	4	40%	10	10%	2	25%	5	63%	0	0%	1	13%	8	8%						
95	2	25%	2	25%	1	13%	0	0%	3	38%	8	8%	3	33%	3	33%	3	33%	9	9%	0	0%	2	67%	0	0%	1	33%	3	3%						
971	4	18%	6	27%	5	23%	4	18%	3	14%	22	22%	7	32%	7	32%	8	36%	22	22%	4	22%	11	61%	3	17%	0	0%	18	18%						

Répartition des accidents

Dép	Répartition par tranche horaire												Répartition selon l'âge du conducteur												Répartition selon le lieu de consommation											
	22-24		0h/2h		2h/4h		4h/6h		6h/8h		<25		25-34		>35		Total		1+2		3		4		5		1 à 5									
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%								
972	1	6%	8	47%	2	12%	5	29%	1	6%	1	6%	10	59%	6	35%	17	3	20%	12	80%	0	0%	0	0%	0	0%	15	0%							
973	7	39%	3	17%	4	22%	2	11%	2	11%	8	47%	5	29%	4	24%	17	3	30%	4	40%	1	10%	2	20%	2	20%	10	20%							
974	14	40%	4	11%	5	14%	5	14%	7	20%	7	20%	13	37%	15	43%	35	5	25%	12	60%	1	5%	2	10%	2	10%	20	20%							
Total	360	23%	316	20%	301	19%	374	24%	198	13%	582	37%	566	37%	416	27%	1563	363	31%	591	50%	39	3%	186	16%	1179	16%	1179	16%							

Présence de facteurs aggravants

Dép	Drogue		Non-port de la ceinture ou du casque		Vitesse		Nombre d'accidents
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	
01	3	14%	1	5%	1	5%	22
02	5	22%	1	4%	13	57%	23
03	3	16%	3	16%	9	47%	19
04	1	17%	0	0%	6	100%	6
05	2	50%	2	50%	3	75%	4
06	4	20%	1	5%	13	65%	20
07	1	14%	1	14%		0%	7
08	0	0%	1	13%	0	0%	8
09	0	0%	3	60%	2	40%	5
10	1	10%	2	20%	4	40%	10
11	3	27%	4	36%	6	55%	11
12	2	33%	4	67%	5	83%	6
13	8	17%	10	22%	23	50%	46
14	10	50%	4	20%	12	60%	20
15	2	29%	1	14%	4	57%	7
16	2	14%	5	36%	10	71%	14
17	5	19%	4	15%	11	42%	26
18	3	38%	4	50%	5	63%	8
19	2	25%	1	13%	2	25%	8
20	1	10%	4	40%	1	10%	10
21	1	6%	2	11%	6	33%	18
22	11	50%	0	0%	5	23%	22
23	0	0%	2	40%	2	40%	5
24	10	67%	3	20%	2	13%	15
25	3	15%	1	5%	10	50%	20
26	0	0%	1	13%	2	25%	8
27	0	0%	1	11%	8	89%	9
28	7	32%	2	9%	10	45%	22
29	7	21%	5	15%	14	42%	33
30	9	20%	11	24%	7	16%	45
31	3	9%	8	23%	9	26%	35
32	1	33%	0	0%	0	0%	3
33	9	25%	16	44%	11	31%	36
34	8	17%	8	17%	21	44%	48
35	4	40%	2	20%	4	40%	10
36	0	0%	0	0%	3	50%	6
37	4	36%	2	18%	5	45%	11
38	14	56%	4	16%	13	52%	25
39	2	22%	0	0%	3	33%	9
40	4	22%	6	33%	5	28%	18
41	4	31%	2	15%	6	46%	13
42	0	0%	0	0%	10	91%	11
43	0	0%	0	0%	7	88%	8
44	9	30%	4	13%	14	47%	30
45	1	8%	2	15%	7	54%	13
46	0	0%	1	50%	1	50%	2
47	1	6%	2	12%	8	47%	17
48	0	0%	0	0%	3	75%	4
49	3	16%	5	26%	11	58%	19
50	5	28%	2	11%	5	28%	18
51	2	11%	10	53%	2	11%	19
52	3	33%	3	33%	6	67%	9
53	1	14%	3	43%	7	100%	7
54	1	20%	2	40%	4	80%	5
55	6	86%	0	0%	4	57%	7
56	9	29%	9	29%	17	55%	31
57	2	8%	7	29%	8	33%	24
58	6	35%	8	47%	6	35%	17
59	5	14%	6	17%	18	50%	36
60	3	27%	2	18%	7	64%	11
61	3	33%	0	0%	5	56%	9
62	5	16%	4	13%	19	61%	31
63	4	36%	2	18%	9	82%	11
64	1	14%	1	14%	4	57%	7
65	2	29%	2	29%	3	43%	7
66	4	24%	6	35%	4	24%	17
67	7	27%	8	31%	13	50%	26
68	3	21%	3	21%	3	21%	14
69	5	23%	4	18%	6	27%	22
70	0	0%	2	22%	3	33%	9
71	4	22%	3	17%	12	67%	18

Répartition victimes selon origine géographique

Nombre de tués originaires d'un département limitrophe	Nombre de tués	%	
	2	22	9%
	2	26	8%
	0	20	0%
	2	8	25%
	0	6	0%
	0	20	0%
	1	7	14%
	0	7	0%
	0	8	0%
	2	10	20%
	6	14	43%
	0	6	0%
	6	55	11%
	0	21	0%
	1	7	14%
	1	14	7%
	6	30	20%
	2	11	18%
	2	10	20%
	0	13	0%
	5	21	24%
	3	31	10%
	0	5	0%
	1	18	6%
	0	22	0%
	2	8	25%
	4	9	44%
	0	25	0%
	1	38	3%
	5	49	10%
	3	38	8%
	0	3	0%
	5	42	12%
	4	56	7%
	3	15	20%
	1	7	14%
	0	14	0%
	2	28	7%
	0	9	0%
	2	22	9%
	2	13	15%
	1	11	9%
	0	0	0%
	0	33	0%
	0	14	0%
	5	21	24%
	0	4	0%
	2	20	10%
	1	20	5%
	2	19	11%
	3	15	20%
	0	9	0%
	1	6	17%
	7	8	88%
	1	35	3%
	1	24	4%
	3	17	18%
	2	39	5%
	1	12	8%
	0	12	0%
	6	39	15%
	1	18	6%
	1	8	13%
	0	11	0%
	1	21	5%
	1	29	3%
	0	20	0%
	5	25	20%
	1	9	11%
	1	21	5%

Présence de facteurs aggravants

Dép	Drogue		Non-port de la ceinture ou du casque		Vitesse		Nombre d'accidents
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	
72	0	0%	0	0%	4	80%	5
73	3	30%	5	50%	4	40%	10
74	3	23%	1	8%	5	38%	13
75	10	45%	0	0%	12	55%	22
76	10	42%	6	25%	14	58%	24
77	7	29%	4	17%	9	38%	24
78	5	35%	1	7%	10	71%	14
79	2	13%	3	19%	15	94%	16
80	2	13%	4	27%	9	60%	15
81	2	11%	3	17%	12	67%	18
82	1	8%	1	8%	2	17%	12
83	2	7%	3	11%	6	22%	27
84	1	8%	4	33%	1	8%	12
85	3	14%	5	23%	9	41%	22
86	4	24%	2	12%	10	59%	17
87	2	13%	4	25%	7	44%	16
88	2	40%	1	20%	2	40%	5
89	4	100%	0	0%	0	0%	4
90	2	25%	2	25%	4	50%	8
91	3	13%	11	46%	3	13%	24
92	1	17%	0	0%	3	50%	6
93	2	50%	0	0%	0	0%	4
94	2	22%	3	33%	5	56%	9
95	0	0%	1	11%	1	11%	9
971	1	5%	13	59%	14	64%	22
972	1	8%	12	92%	0	0%	13
973	1	8%	4	31%	8	62%	13
974	1	3%	3	9%	9	26%	35
Total	331	21%	329	21%	680	43%	1569

Répartition victimes selon origine géographique

Nombre de tués originaires d'un département limitrophe	Nombre de tués	%
0	6	0%
4	12	33%
0	16	0%
12	26	46%
2	27	7%
3	27	11%
1	17	6%
2	25	8%
5	22	23%
0	22	0%
0	12	0%
0	29	0%
2	13	15%
5	23	22%
3	17	18%
2	16	13%
1	7	14%
1	10	10%
1	9	11%
7	27	26%
1	7	14%
1	4	25%
3	10	30%
3	10	30%
0	23	0%
0	0	0%
0	0	0%
0	39	0%
182	1766	10%

Répartition par tranches horaires et taux d'alcoolémie (tous accidents)

Dép	22h-24h			0h/2h			2h/4h			4h/6h			6h/8h			TOTAL	
	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	taux d'alcoolémie moyen
39	3	33%	1,96	0	0%	0,00	3	33%	1,75	3	33%	1,17	0	0%	0,00	9	1,63
40	7	21%	1,93	8	24%	1,86	4	12%	1,55	8	24%	1,55	6	18%	1,18	33	1,64
41	2	12%	1,78	4	24%	1,47	5	29%	1,60	4	24%	1,86	2	12%	1,51	17	1,64
42	5	20%	1,34	6	24%	1,81	5	20%	1,52	8	32%	1,91	1	4%	0,79	25	1,65
43	3	21%	1,52	1	7%	1,28	5	36%	1,58	3	21%	2,46	2	14%	0,99	14	1,65
44	4	21%	1,47	2	11%	1,47	2	11%	1,80	8	42%	1,76	3	16%	1,63	19	1,65
45	5	14%	1,70	9	25%	1,71	9	25%	2,14	10	28%	1,41	3	8%	0,80	36	1,66
46	1	17%	1,19	3	50%	1,36	0	0%	0,00	1	17%	2,31	1	17%	2,37	6	1,66
47	3	14%	1,67	4	18%	1,76	4	18%	1,92	4	18%	1,63	3	14%	1,43	22	1,68
48	4	25%	1,54	2	13%	1,87	5	31%	1,83	4	25%	1,75	1	6%	0,95	16	1,69
49	6	35%	1,83	3	18%	1,65	4	24%	1,39	2	12%	1,89	2	12%	1,78	17	1,70
50	3	17%	1,49	5	28%	1,48	2	11%	1,36	4	22%	1,99	4	22%	2,04	18	1,71
51	3	33%	1,69	2	22%	2,51	1	11%	0,87	0	0%	0,00	3	33%	1,52	9	1,72
52	4	18%	1,72	6	27%	1,59	5	23%	2,01	4	18%	1,73	3	14%	1,52	22	1,73
53	4	16%	2,12	5	20%	1,61	10	40%	1,71	5	20%	1,69	1	4%	1,17	25	1,73
54	1	20%	3,13	1	20%	1,99	1	20%	1,61	1	20%	0,86	1	20%	1,08	5	1,73
55	7	39%	1,81	2	11%	1,73	4	22%	1,80	2	11%	2,39	3	17%	1,13	18	1,75
56	10	48%	1,79	4	19%	2,10	2	10%	1,35	3	19%	1,13	1	5%	2,66	20	1,75
57	4	19%	1,71	7	33%	1,88	5	24%	2,01	5	24%	1,50	0	0%	0,00	21	1,79
58	1	13%	2,23	2	25%	1,76	2	25%	2,01	2	25%	1,59	1	13%	1,41	8	1,80
59	1	17%	2,91	3	50%	1,08	1	17%	2,51	1	17%	2,21	0	0%	0,00	6	1,81
60	3	27%	1,79	5	45%	1,98	0	0%	0,00	2	18%	1,62	1	9%	1,53	11	1,82
61	2	14%	1,32	2	14%	1,46	3	21%	2,15	6	43%	1,94	1	7%	1,96	14	1,82
62	2	40%	2,30	1	20%	1,22	0	0%	0,00	2	40%	1,67	0	0%	0,00	5	1,83
63	2	13%	2,18	1	6%	0,53	6	38%	1,78	4	25%	1,51	3	19%	2,59	16	1,84
64	0	0%	0,00	2	67%	1,68	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	33%	2,16	3	1,84
65	6	26%	2,28	3	13%	1,57	5	22%	1,82	6	26%	1,47	3	13%	2,02	23	1,84
66	5	26%	1,84	7	37%	1,78	2	11%	1,43	3	16%	2,37	2	11%	1,78	19	1,85
67	1	11%	2,87	1	11%	1,39	2	22%	1,41	5	56%	1,92	0	0%	0,00	9	1,85
68	1	14%	2,64	2	29%	2,04	1	14%	0,78	0	0%	0,00	3	43%	1,84	7	1,86
69	6	38%	2,01	2	13%	1,37	2	13%	1,96	4	25%	2,28	2	13%	0,97	16	1,86
70	13	30%	2,04	7	16%	1,76	10	23%	1,81	8	18%	1,86	6	14%	1,69	44	1,86
71	1	9%	2,06	4	36%	1,76	2	18%	1,64	2	18%	1,79	2	18%	2,32	11	1,87
72	2	11%	1,97	5	28%	1,62	2	11%	2,55	6	33%	1,92	3	17%	1,81	18	1,89
73	5	16%	1,64	10	32%	2,02	6	19%	2,15	10	32%	1,77	0	0%	0,00	31	1,90
74	7	25%	2,06	4	14%	1,15	4	14%	1,99	9	32%	2,24	4	14%	1,55	28	1,91
75	1	11%	2,35	1	11%	1,41	1	11%	1,81	3	33%	2,26	3	33%	1,62	9	1,91
76	4	22%	1,65	5	28%	2,30	3	17%	1,64	6	33%	1,90	0	0%	0,00	18	1,91

Répartition par tranches horaires et taux d'alcoolémie (tous accidents)

Dép	22h-24h			0h/2h			2h/4h			4h/6h			6h/8h			TOTAL	
	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	taux d'alcoolémie moyen
77	10	48%	1,79	4	19%	2,10	2	10%	1,35	4	19%	2,17	1	5%	2,66	21	1,92
77	6	38%	1,93	1	6%	2,75	3	19%	1,34	3	19%	2,23	3	19%	1,99	16	1,94
78	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	29%	1,54	4	57%	1,97	1	14%	2,71	7	1,95
80	6	30%	1,43	4	20%	2,26	4	20%	1,98	2	10%	2,18	4	20%	2,29	20	1,95
81	10	28%	1,61	10	28%	1,96	7	19%	1,77	6	17%	2,14	3	8%	2,16	36	1,97
82	3	38%	3,09	3	38%	1,14	1	13%	1,40	1	0%	0,00	1	13%	2,20	8	2,04
83	13	37%	2,46	4	11%	1,72	6	17%	1,98	5	14%	2,40	7	20%	1,28	35	2,05
84	2	25%	3,21	0	0%	0,00	1	13%	0,49	5	63%	1,96	0	0%	0,00	8	2,09
85	2	18%	2,21	2	18%	2,77	3	27%	1,87	3	27%	2,19	1	9%	0,91	11	2,10
86	10	42%	2,14	3	13%	1,12	2	8%	1,39	4	17%	2,18	5	21%	2,81	24	2,10
87	1	20%	2,51	0	0%	0,00	1	20%	3,36	1	20%	1,14	2	40%	1,76	5	2,11
88	1	13%	3,43	0	0%	0,00	2	25%	1,04	4	50%	2,37	1	13%	1,92	8	2,11
89	1	25%	1,95	1	25%	2,71	1	25%	1,61	0	0%	0,00	1	25%	2,21	4	2,12
90	3	30%	2,25	1	10%	1,65	1	10%	2,09	4	40%	2,24	1	10%	2,05	10	2,15
91	3	33%	2,49	2	22%	2,89	2	22%	2,41	2	22%	0,75	0	0%	0,00	9	2,17
92	0	0%	0,00	1	20%	2,58	2	40%	2,55	2	40%	1,62	0	0%	0,00	5	2,18
93	1	33%	1,56	2	67%	2,51	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	3	2,19
94	2	29%	2,32	3	43%	2,04	1	14%	2,97	1	14%	1,81	0	0%	0,00	7	2,22
95	0	0%	0,00	2	67%	2,44	0	0%	0,00	1	33%	1,81	0	0%	0,00	3	2,23
971	0	0%	0,00	5	36%	2,09	1	7%	2,47	5	36%	2,86	3	21%	1,43	14	2,25
972	3	30%	1,63	0	0%	0,00	2	20%	1,56	5	50%	2,91	0	0%	0,00	10	2,27
973	3	14%	2,27	10	48%	2,62	2	10%	2,15	3	14%	2,42	3	14%	2,31	21	2,45
974	1	25%	3,80	1	25%	1,74	1	25%	2,67	0	0%	0,00	1	25%	2,07	4	2,57
Total	355	23%	1,88	312	21%	1,72	292	19%	1,61	361	24%	1,77	192	13%	1,63	1513	1,73

Repartition par tranches horaires et taux d'alcoolémie (établissements de nuit)

Dép	22h-24h		0h/2h		2h/4h		4h/6h		6h/8h		TOTAL	
	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen	Nb	%	taux d'alcoolémie moyen
01	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	100%	0,70	0	0%	0,70
02	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	33%	0,89	2	67%	0,65
03	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	100%	0,00	0	0%	0,00
04	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00
05	0	0%	0,00	1	100%	0,95	0	0%	0,00	0	0%	0,95
06	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	33%	1,48	4	67%	0,70
07	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	50%	0,80	1	50%	1,13
08	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00
09	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	50%	1,24	1	50%	0,94
10	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00
11	0	0%	0,00	1	33%	1,07	1	33%	1,12	1	33%	1,13
12	0	0%	0,00	1	33%	1,08	2	67%	1,15	0	0%	0,00
13	2	17%	0,17	2	17%	1,24	0	0%	0,00	5	42%	1,31
14	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	100%	1,14
15	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	100%	1,14
16	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	33%	0,57	1	33%	2,41
17	1	25%	0,73	0	0%	0,00	0	0%	0,00	3	75%	1,41
18	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	100%	1,26
19	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	33%	1,32	3	50%	1,28
20	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	100%	1,29
21	1	25%	1,21	1	25%	1,01	1	25%	1,06	1	25%	1,30
22	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	3	100%	1,33
23	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00
24	0	0%	0,00	2	17%	1,62	2	17%	1,18	2	17%	2,22
25	2	50%	0,96	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	25%	1,27
26	2	50%	0,96	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	25%	1,46
27	1	10%	0,95	0	0%	0,00	2	20%	1,28	6	60%	1,48
28	1	20%	0,62	1	20%	1,42	0	0%	0,00	3	60%	1,79
29	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	50%	0,53	1	50%	2,51
30	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	0%	0,13	1	20%	1,74
31	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	25%	2,48	3	75%	1,21
32	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00
33	0	0%	0,00	1	100%	1,53	0	0%	0,00	0	0%	0,00
34	2	22%	1,64	1	11%	1,88	2	22%	1,79	1	11%	1,42
35	0	0%	0,00	3	43%	2,01	2	29%	1,33	1	14%	0,90
36	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	14%	2,71	3	43%	1,41
37	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	50%	1,78	2	50%	1,35
38	0	0%	0,00	2	25%	1,89	2	25%	1,56	4	50%	1,41
39	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	67%	1,79
40	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	40%	1,67	2	40%	1,55
41	0	0%	0,00	1	25%	2,89	0	0%	0,00	1	25%	1,17
42	1	33%	1,28	1	33%	1,57	0	0%	0,00	1	100%	0,00
43	1	25%	2,61	1	25%	1,57	0	0%	0,00	2	50%	1,23
44	0	0%	0,00	0	0%	0,00	2	33%	1,84	1	17%	0,85
45	2	50%	1,36	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	25%	1,75
46	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	1	50%	2,19

Répartition par tranches horaires et taux d'alcoolémie (établissements de nuit)

Dép	22h-24h		0h/2h		2h/4h		4h/6h		6h/8h		TOTAL	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	taux d'alcoolémie moyen
47	0	0%	0,00	2,75	2	50%	0	0,00	1	25%	1,81	1,77
48	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	1,79	0	0%	0,00	1,79
49	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	1,81	0	0%	0,00	1,81
50	0	0%	0,00	0,00	1	33%	1,81	1,82	0	0%	0,00	1,82
51	0	0%	0,00	0,00	2	100%	1,84	0,00	0	0%	0,00	1,84
52	0	0%	0,00	1,13	5	56%	1,89	2,00	0	0%	0,00	1,84
53	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	1,88	0	0%	0,00	1,88
54	0	0%	0,00	0,86	0	0%	0,00	2,91	0	0%	0,00	1,89
55	1	17%	2,20	2,68	1	17%	1,64	2,31	2	33%	1,24	1,89
56	0	0%	0,00	0,00	3	75%	1,73	2,39	0	0%	0,00	1,90
57	2	13%	1,97	2,09	3	20%	1,86	2,09	3	20%	1,43	1,90
58	1	9%	0,90	1,71	1	9%	3,45	1,96	0	0%	0,00	1,91
59	0	0%	0,00	0,00	2	40%	1,94	2,18	1	20%	1,32	1,91
60	2	20%	2,49	1,07	0	0%	0,00	2,64	2	20%	1,61	1,93
61	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	1,52	1	50%	2,35	1,94
62	0	0%	0,00	1,95	0	0%	0,00	2,02	1	17%	1,76	1,95
63	1	33%	1,48	0,00	1	33%	2,89	1,53	0	0%	0,00	1,97
64	0	0%	0,00	0,00	1	20%	1,51	2,12	0	0%	0,00	2,00
65	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	1	0%	2,02	2,02
66	0	0%	0,00	1,40	1	50%	2,67	0,00	0	0%	0,00	2,04
67	1	20%	2,13	0,00	2	40%	2,03	2,42	1	20%	1,58	2,04
68	0	0%	0,00	0,00	0	0%	1,70	2,74	0	0%	0,00	2,05
69	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	1,81	1	33%	2,60	2,07
70	0	0%	0,00	2,12	2	25%	2,56	1,88	0	0%	0,00	2,09
71	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,09	0	0%	0,00	2,09
72	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,10	1	50%	2,10	2,10
73	2	50%	2,19	0,00	1	25%	2,04	2,02	0	0%	0,00	2,11
74	0	0%	0,00	2,19	0	0%	0,00	2,26	1	20%	1,68	2,12
75	0	0%	0,00	0,00	2	40%	0,00	2,14	0	0%	0,00	2,14
76	1	50%	3,81	0,00	1	50%	0,48	0,00	0	0%	0,00	2,15
77	0	0%	0,00	2,71	1	50%	1,61	0,00	0	0%	0,00	2,16
78	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,21	0	0%	0,00	2,16
79	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,32	2	25%	2,12	2,25
80	1	13%	0,93	3,10	2	25%	2,54	2,26	0	0%	0,00	2,26
81	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,28	0	0%	0,00	2,31
82	1	50%	2,23	0,00	1	50%	2,38	0,00	0	0%	0,00	2,31
83	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,01	1	50%	2,71	2,36
84	1	50%	3,86	1,05	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,47
85	0	0%	0,00	2,23	1	33%	2,86	0,00	0	0%	0,00	2,49
86	0	0%	0,00	0,00	1	100%	2,58	0,00	0	0%	0,00	2,58
87	1	50%	2,68	2,65	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,67
88	0	0%	0,00	2,82	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	2,67
89	1	50%	4,71	0,94	1	100%	2,82	0,00	0	0%	0,00	2,83
90	0	0%	0,00	3,05	1	20%	1,55	3,50	0	0%	0,00	2,84
91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0

Repartition par tranches horaires et taux d'alcoolémie (établissements de nuit)

Dép	22h-24h		0h/2h		2h/4h		4h/6h		6h/8h		TOTAL						
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	taux d'alcoolémie moyen					
93	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00					
94	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00					
95	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00					
971	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00					
972	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00					
973	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00					
974	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00	0	0%	0,00					
Total	32	9%	1,84	50	15%	1,86	70	20%	1,67	133	39%	1,72	59	17%	1,68	344	1,73

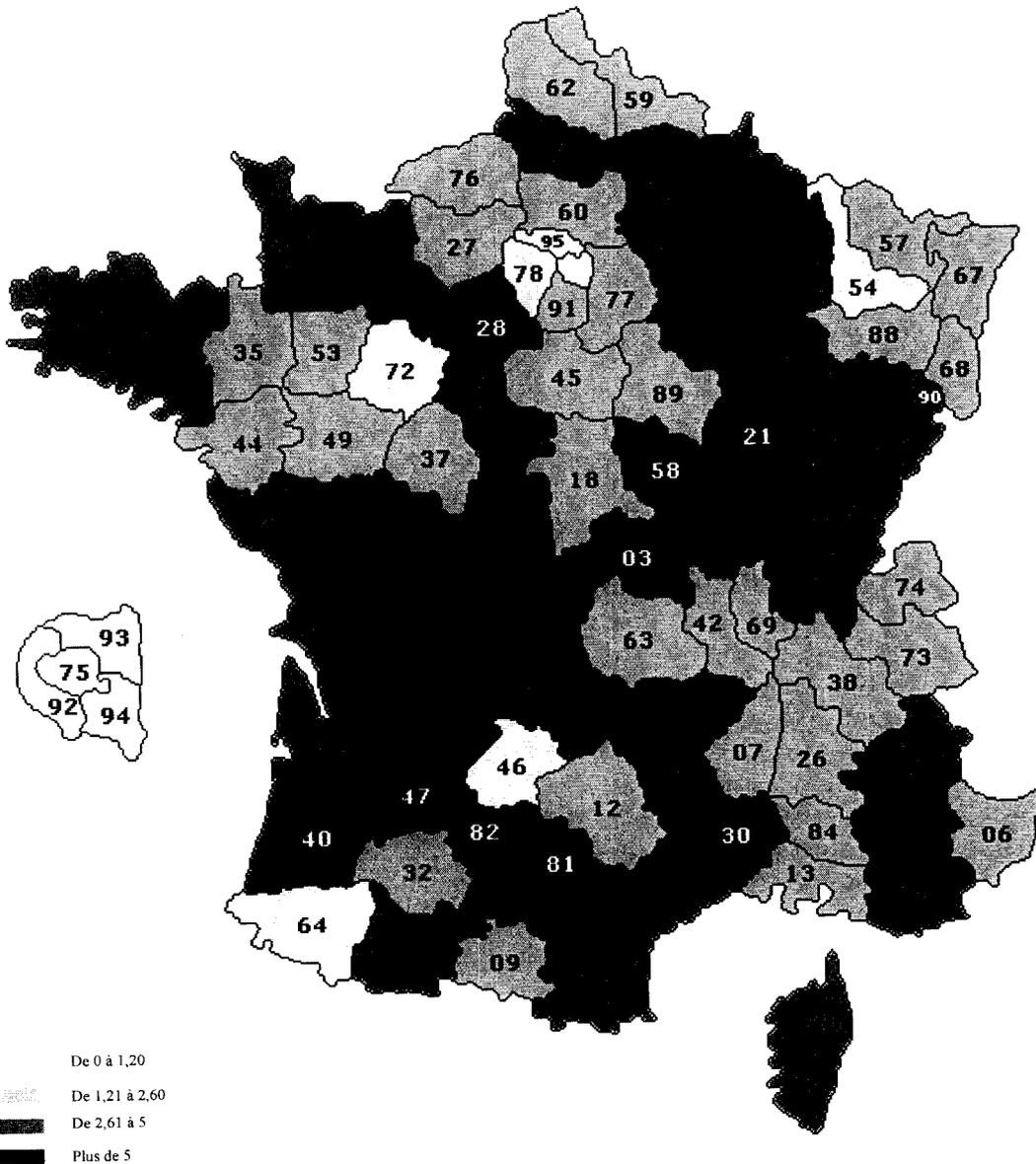
Annexe 5

Cartographie

Cartographie

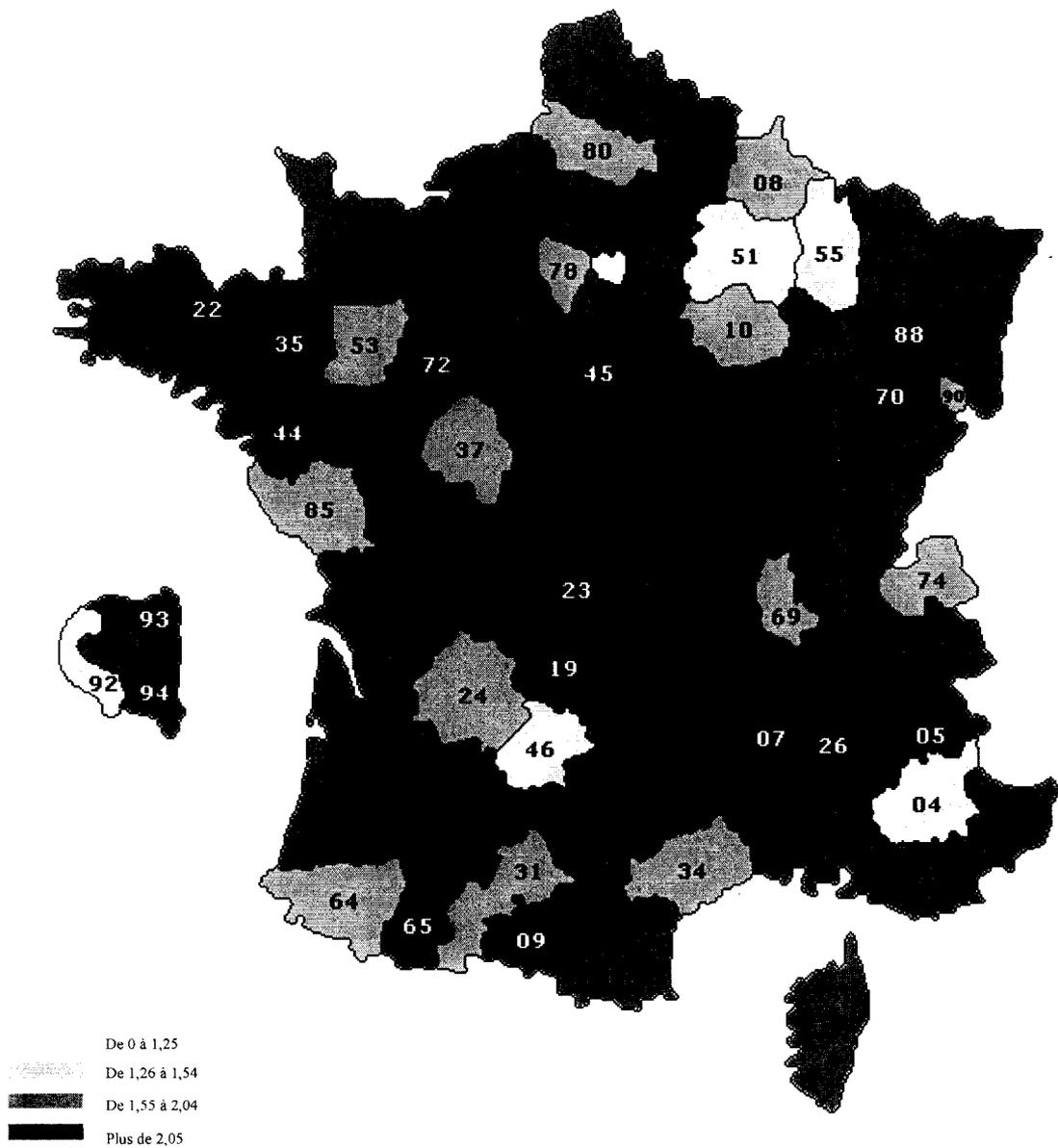
CARTE 1

REPRESENTATION PAR DEPARTEMENT DU NOMBRE D'ACCIDENTS
MORTELS SURVENUS LA NUIT SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL
(EN NOMBRE D'ACCIDENTS POUR 100 000 HAB)



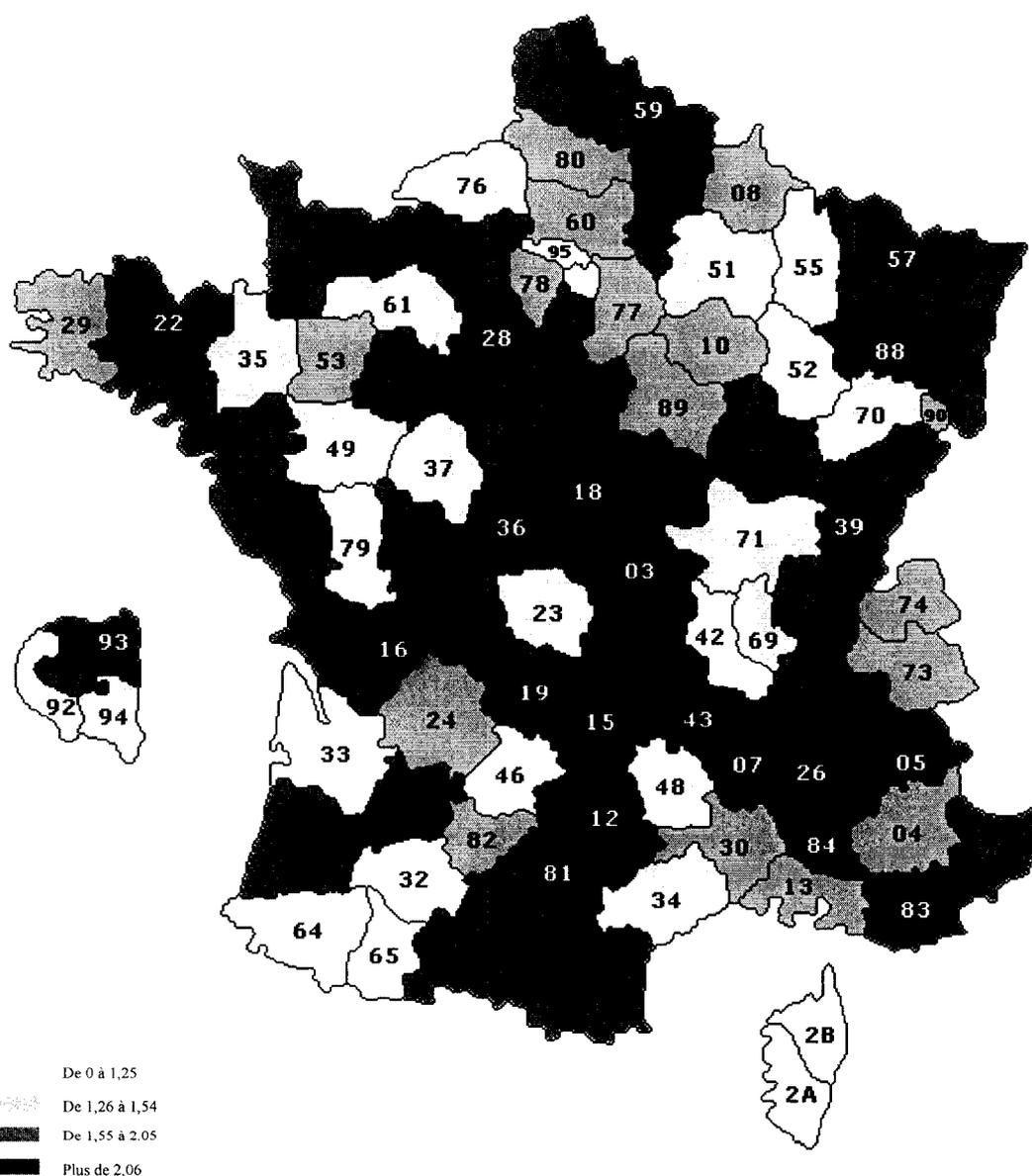
CARTE 2

**REPRESENTATION PAR DEPARTEMENT
DU TAUX D'ALCOOLEMIE MOYEN CONSTATE
A L'OCCASION D'ACCIDENTS MORTELS SURVENUS LA NUIT**



CARTE 3

**REPRESENTATION PAR DEPARTEMENT
DU TAUX D'ALCOOLEMIE MOYEN CONSTATE
A L'OCCASION D'ACCIDENTS MORTELS SURVENUS LA NUIT
(FREQUENTATION D'ETABLISSEMENTS DE NUIT)**





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-02

RAPPORT
SUR
LE RÉGIME ADMINISTRATIF
DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DÉBITS DE BOISSONS
ET
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tome 2

ACCIDENTS NOCTURNES
(STATISTIQUES PAR DÉPARTEMENT)

- AVRIL 2006 -



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-02

RAPPORT
SUR
LE RÉGIME ADMINISTRATIF
DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DÉBITS DE BOISSONS
ET
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tome 2

ACCIDENTS NOCTURNES
(STATISTIQUES PAR DÉPARTEMENT)

- AVRIL 2006 -



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-02

RAPPORT

SUR

LE RÉGIME ADMINISTRATIF

DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DÉBITS DE BOISSONS

ET

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tome 2

ACCIDENTS NOCTURNES

(STATISTIQUES PAR DÉPARTEMENT)

- AVRIL 2006 -

MINISTERE DE L'INTERIEUR
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-02

RAPPORT
SUR
LE REGIME ADMINISTRATIF
DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DEBITS DE BOISSONS
ET
LA SECURITE ROUTIERE

Tome 2

ACCIDENTS NOCTURNES
(STATISTIQUES PAR DEPARTEMENT)

- AVRIL 2006 -

**MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION

N° 06-028-02

RAPPORT

SUR

LE REGIME ADMINISTRATIF

DES HORAIRES D'OUVERTURE DES DEBITS DE BOISSONS

ET

LA SECURITE ROUTIERE

Tome 2

ACCIDENTS NOCTURNES

(STATISTIQUES PAR DEPARTEMENT)

Présenté par

Tristan FLORENNE,
Inspecteur général de l'administration

Jean-Paul GEOFFROY,
Préfet, inspecteur général de l'administration en service extraordinaire

Bernard JULLIEN,
Administrateur civil hors classe, chargé de mission

- AVRIL 2006 -

**ACCIDENTS
SURVENUS DE NUIT (22 H/8 H)
SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL
(du 1^{er} janvier 2003 au 30 juin 2005)**

**FICHES RECAPITULATIVES
PAR DEPARTEMENT**

LEGENDE DES TABLEAUX

TAUX D'ALCOOLEMIE : en grammes d'alcool par litre de sang

PARCOURS

Le parcours d'alcoolisation du conducteur est numéroté de 0 à 5 selon les caractéristiques suivantes :

0 : parcours non connu

1 : a fréquenté un établissement de nuit (bar, discothèque...)

2 : a fréquenté plusieurs établissements de nuit

3 : a consommé de l'alcool dans un lieu privé (domicile, soirée entre amis...)

4 : a consommé de l'alcool dans un restaurant

5 : a consommé de l'alcool alternativement dans un établissement de nuit et dans d'autres lieux, publics ou privés (domicile, parking, plages...)

V à emp :

Consommation d'alcool après achat dans un lieu de vente à emporter.

AUTRES FACTEURS DE L'ACCIDENT :

D = consommation de drogue

F = fatigue

C = non port de la ceinture de sécurité

V = vitesse

E = état du véhicule

ORIGINE GEOGRAPHIQUE /

Dép = victimes originaires du département

Limit = victimes originaires de départements limitrophes

Département : 01

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes				
				Age	Sexe			alcooolémie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	origine géographique	limit	autre
1	2003	12 avril	06h45	16	M	1,18	3									1			
2	2003	13 avril	02h00	19	M	1,13	0									1			
3	2003	10 mai	00h30	21	M	0,86	1									1			
4	2003	19 mai	23h00	46	M	2,28	3									1			
5	2003	8 juin	23h30	28	M	2,08	3		X			X				1			
6	2003	9 juin	07h00	19	M	2,50	3		X			X				1			
7	2003	1 ^{er} juillet	22h00	47	M	0,71	3									1			
8	2003	20 juillet	05h30	21	M	1,55	0									1			
9	2003	5 septembre	01h00	23	M	2,20	0									1			
10	2003	19 octobre	04h30	28	M	1,42	0									1			
11	2003	21 novembre	22h30	68	M	0,94	0									1			
12	2004	28 février	04h30	32	M	2,90	1									1			
13	2004	23 mars	23h00	39	M	2,10	0					X				1			
14	2004	19 mai	23h15	23	M	1,08	0									1			
15	2004	27 mai	22h15	28	M	1,37	0					X		X		2			
16	2004	3 juillet	23h00	23	M	0,79	3					X				1			
17	2004	5 décembre	00h30	56	M	1,17	0									1			
18	2005	1 ^{er} janvier	03h00	31	M	2,43	0									1			2
19	2005	22 janvier	07h00	16	M	2,01	3									1			
20	2005	26 février	06h15	21	M	0,75	0									1			
21	2005	14 mai	04h00	30	M	1,76	0									1			
22	2005	26 mai	03h00	39	M	1,58	0									1			
22																			

Département : 02

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	géographique
	2003	12 janvier	06h30	22	M	1,81	1									X		
	2003	26 février	00h10	27	M	1,74	3										X	
	2003	28 mars	23h50	30	M	0,78	3			X		X					X	
	2003	19 juillet	23h30	32	M	2,89	3					X					X	
	2003	2 août	06h05	21	M	1,71	1			X							X	
	2003	11 août	02h40	55	M	1,74	0					X					X	
	2003	13 septembre	03h30	30	M	2,66	0			X							X	
	2003	14 septembre	04h15	27	M	1,18	5					X					X	
	2003	28 septembre	05h00	28	M	1,07	0					X					X	
	2003	1 novembre	04h15	24	M	1,14	3										X	
	2004	13 février	00H00	45	M	3,49	3											X
	2004	3 mars	22h00	43	M	2,37	0					X						X
	2004	21 mars	02h00	19	M	1,04	2					X						X
	2004	17 avril	05h45	27	M	0,85	1					X						X
	2004	29 avril	05h24	43	M	3,12	5					X						
	2004	26 septembre	05h15	26	M	1,51	3											X
	2004	4 décembre	23h45	24	M	2,15	5			X								X
	2005	30 janvier	23h15	58	M	1,54	3											X
	2005	5 février	02h00	23	M	1,03	3					X						
	2005	12 mars	06h00	29	M	2,55	1			X								X
	2005	30 avril	03h00	21	M	2,64	1					X						X
	2005	15 mai	00h30	29	M	1,24	5					X						X
	2005	10 juin	23h45	23	M	1,50	3					X						X
23																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	19 janvier	01H30	24		0,60	0									X		
	2003	28 février	22H00	52		1,68	3					X						
	2003	17 mai	23H45	33	F	1,70	3					X						
	2003	10 septembre	01H30	23		2,30	0			X								
	2003	8 novembre	0H40	22		2,33	5					X						
	2004	4 avril	04H45	?		2,80	1											
	2004	11 avril	07H30	19		1,89	0											
	2004	6 juin	22H30	22		1,25	0		X									
	2004	13 juin	08H00	30		1,68	1		X									
	2004	10 juillet	00H00	18		0,94	5			X								
	2004	3 septembre	0H30	57		1,09	1			X								
	2004	12 septembre	22H15	42		2,52	3				X							
	2004	16 novembre	0H45	23		1,93	0					X						
	2004	19 décembre	04H30	28		1,72	1					X						X
	2005	23 janvier	02H00	21		0,62	3			X								
	2005	2 avril	01H20	30		3,32	2					X						
	2005	29 mai	03H30	23		2,24	3											
	2005	2 juin	23H30	26		2,08	3		X									
	2005	26 juin	04H50	?		2,59	3											
19																		

La victime est un piéton ; c'est elle qui était sous l'emprise de l'alcool

Département : 04

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre
	2003	9 juillet	02h20	19	M	0,88	3					X					X		
	2003	15 août	03h20	27	M	1,06	1		X			X					X		
	2004	22 mai	23h30	38	M	1,20	1					X					X		
	2004	31 mai	01h00	28	M	1,00	0					X					X		
	2004	13 décembre	00h00	24	M	0,59	1					X					X		
	2005	28 janvier	04h20	20	M	1,93	1					X						2	XX
6																			

Département : 05

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	17 mars	01h25	22	M	2,70	1										X	
	2003	21 juillet	07h00	44	M	2,20	5				X	X					X	
	2004	4 juillet	03h00	29	M	1,60	1			X	X							X
	2004	25 juillet	22h30	28	M	1,95	5			X		X					XXX	
4																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes		
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	limit	autre	
									-25	+25	dép							
	2003	3 février	01h15	25	M	2,21	1									X		
	2003	6 février	23h15	50	M	0,58	0									X		
	2003	20 février	04h05	30	M	3,61	1									X		
	2003	23 février	01h30	43	M	0,92	3										X	
	2003	8 mai	23h27	35	M	0,52	5									X		
	2003	22 juin	05H15	35	M	0,87	5										X	
	2003	28 juin	05h15	40	M	1,12	0									X		
	2003	12 décembre	05H45	27	M	0,77	2									X		
	2004	9 janvier	01h24	45	M	0,75	3										X	
	2004	14 mai	02H00	47	M	2,41	5									X		
	2004	19 juillet	04H20	29	M	1,72	1									X		
	2004	10 août	01h10	23	M	1,68	1										X	
	2004	23 octobre	?	36	F	1,60	3											
	2004	5 décembre	00H53	35	M	1,83	3											
	2005	13 février	?	23	M	0,89	5											
	2005	21 mai	01h50	33	M	1,67	3									X		
	2005	27 mai	22H00	28	F	1,61	0									X		
	2005	8 juin	00h30	32	M	2,49	3									X		
	2005	12 juin	06h10	27	M	1,76	1									X		
	2005	16 juin	02h30	28	M	0,95	5									X		
20																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre
	2003	2 mars	05H25	19		1,30	5		X								X		
	2003	20 septembre	05H00	29		1,94	0			X							X		
	2003	12 octobre	?	36		2,04	0			X							X		
	2003	9 novembre	00H00	45		2,58	1										X		
	2004	4 juillet	02H50	39		3,12	0				X						X		
	2004	25 septembre	?	25		3,11	0				X								X
	2005	12 février	04H00	44		1,99	0				X						X		
7																			

Département : 08

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre
	2003	13 août	04H30	22	M	0,82	3										X	
	2003	17 janvier	?	42	M													
	2003	17 mai	04H30	28	M	2,51	1										X	
	2003	24 août	02H00	19	M	0,90	3			X					1		X	
	2003	4 juillet	03H55	21	M	0,53	1			X					1		X	
	2004	10 juin	06H20	28	M	1,70	3										X	
	2004	13 juin	05H00	34	M	1,40	5			X							X	
	2005	13 juin	01H30	25	M	1,10	3			X							X	
8																		

Département : 09

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes						
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre	
	2003	28 avril	00h20	52	M	1,74	1				X				1					
	2004	25 avril	08h05	40	M	2,07	3				X		X			2				
	2004	23 juillet	22h40	34	M	3,81	3				X		X			1				
	2004	12 décembre	03h00	35	M	2,67	1				X		X			3				
5																				

Département : 10 Population : 301 000

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre
1	2003	15 mars	04H00	28		0,53	3											X	
2	2003	19 mai	22H45	26		1,40	3			X								X	
3	2003	30 mai	02H30	28		1,75	0											X	
4	2003	20 septembre	05H15	31		2,36	1				X							X	
5	2003	22 novembre	04H15	21		1,80	5				X							X	
6	2004	19 mai	04H15	21		2,00	3					X						X	
7	2004	20 mai	02H15	30		1,63	3						X					X	
8	2004	3 août	06H15	24		0,78	3												X
9	2005	18 février	05H30	36		1,23	1												X
10	2005	26 mai	22H30	59		1,96	3												X
10																			

Département : 11

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre
1	2003	6 janvier	00H45	38		2,00	0		X								X	
2	2003	16 mars	05H30	35		1,53	2		X									X
3	2003	23 mai	03H40	33		1,00	0		X								X	
4	2003	19 juin	06h15	24		1,67	5		X									X
5	2003	2 novembre	00H50	19		0,65	3										X	
6	2004	1 janvier	?	57		1,83	0										X	
7	2004	5 janvier	02H00	28		2,30	3										X	
8	2004	20 mars	22H40	39	F	1,48	1		X								X	X
9	2004	10 avril	03H00	40		2,89	1											X
10	2004	21 mai	02H00	22		0,83	0		X									X
11	2005	20 juin	05H15	25		?	5											X
11																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes						
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre
	2003	22 juin	05H10	19		2,20				X					1		X		
	2003	26 juillet	02H15	42		2,50				X		X				1		X	
	2003	3 août	01H40	19		1,05						X			1		X		
	2004	10 mai	23H00	32		2,90			X		X	X		X		1		X	
	2004	10 juillet	00H30	25		1,17			X		X	X				1		X	
	2004	20 juillet	00H45	19		1,03					X	X			1		X		
6																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie		D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre			
	2003	2 janvier	23H15	27		1,62	3											X		
	2003	9 février	0H45	23		1,10	1											X		
	2003	10 février	00H25	32	F	0,86	0				X									X
	2003	16 février	06H00	21		1,65	5				X							X		
	2003	23 février	06H45	?	F	0,71	1				X							X		
	2003	10 mars	21H30	38		1,50	3											x		
	2003	18 avril	0H00	24		2,08	3				X							X		
	2003	11 mai	22H00	41		1,10	5													X
	2003	19 mai	23H35	50		1,17	3													X
	2003	24 mai	00H55	39		2,14	1													X
	2003	9 juin	22H50	43		1,98	4													X
	2003	15 juin	04H40	19		?	1													X
	2003	28 juin	04H45	37		1,75	0													X
	2003	13 juillet	02H20	32		2,66	3													X
	2003	31 juillet	22H35	23		1,94	3				X									X
	2003	7 septembre	22H45	48		2,43	3				X									X
	2003	11 septembre	02H40	28		1,86	5													X
	2003	19 octobre	05H30	23		2,45	1													X
	2003	12 novembre	23H30	27		1,73	0													X
	2003	30 novembre	06H20	31		1,53	2				X									X
	2003	7 décembre	0H00	23		2,5	3													X
	2003	14 décembre	23H30	23		1,26	4													X
	2004	10 janvier	04H00	32		1,46	4													X
	2004	17 janvier	05H20	31		2,19	3													X
	2004	17 janvier	06H15	22	F	1,09	1				X									X
	2004	24 janvier	03H09	31		0,78	1													X
	2004	31 janvier	02H30	27		2,42	5				X									X
	2004	1 février	06H00	20		1,99	1				X									X

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	18 janvier	07h10	22	M	1,34	1			X		X			1			
	2003	17 mars	02h00	24	M	0,91	3		X			X			1			
	2003	11 avril	01h00	25	M	1,41	2		X					1				
	2003	23 mai	23h40	22	M	1,44	3			X		X		1				
	2003	14 juin	04h50	23	M	2,31	?		X	X		X		1				
	2003	6 juillet	05h30	23	M	2,22	3		X	X		X		1				
	2003	11 juillet	06h00	24	M	1,87	3			X		X		1				
	2003	10 août	05h40	22	M	0,97	3		X	X		X		1				
	2003	30 août	05h30	19	M	0,86	1		X	X		X		1				
	2003	19 septembre	23h30	23	M	0,55	3			X		X	X	1				
	2003	20 décembre	06h25	24	M	?	?							1				
	2003	27 décembre	04h45	20	M	1,72	?		X	X		X		1				
	2004	3 janvier	23h15	35	M	2,45	3		X	X		X		1				
	2004	7 février	04h30	37	M	2,67	?			X		X		1				
	2004	20 février	05h00	18	M	1,01	1		X		X			2				
	2004	25 février	06h20	28	M	1,17	1					X		1				
	2004	3 juillet	05h00	38	M	2,38	1					X		1				
	2004	17 décembre	02h40	23	M	2,70	1		X	X		X		1				
	2005	20 février	01h42	19	M	1,54	5		X	X		X		1				
19																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	25 mai	06h05	32	M	2,70	1			X		X				1		
	2003	17 juillet	04h20	19	M	1,80	3				X	X				1		
	2003	3 septembre	02h30	19	M	2,47	3			X	X	X				1		
	2003	30 novembre	05h40	23	M	1,60	3			X	X	X				1		
	2004	14 août	05h45	31	M	2,47	3			X	X	X				1		
	2005	14 mai	05h20	21	M	2,01	1			X							1	
	2005	13 juin	02h50	30	M	0,60	?			X		X				1		
7																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	+25	dép	limit	géographique	autre
	2003	27 avril	22H00	24		1,57	3											X	
	2003	22 juin	03H30	21		2,00	2											X	
	2003	26 octobre	06H00	31		1,96	0			X		X							X
	2004	11 janvier	05H00	26		2,02	2			X		X						X	
	2004	17 janvier	05H30	32		2,40	2					X						X	
	2004	8 février	05H00	18		1,27	2					X						X	
	2004	28 février	00H56	21		0,80	3					X						X	
	2004	18 juin	00H55	28		2,12	2					X						X	
	2004	2 juillet	23H30	31		1,08	3					X						X	
	2004	18 juillet	03H55	54		3,12	2						X					X	
	2004	7 septembre	04H30	36		2,71	2						X					X	
	2005	20 mars	05H50	21		1,03	1							X				X	
	2005	21 mai	02H45	17		1,33	3											X	
	2005	19 juin	05H10	23		2,21	5							X				X	
14																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	dép	limit	autre		
	2003	4 mai	05H45	25		1,36	1										X			
	2003	12 juin	23H30	38		1,24	3											X		
	2003	23 juin	0H30	38		1,54	0											X		
	2003	18 juillet	02H45	34		0,91	3									X				X
	2003	20 juillet	00H10	21		1,20	3								X					X
	2003	27 juillet	03H15	22		1,28	3								X					X
	2003	13 septembre	04H30	30	F	4,38	2								X					X
	2003	22 septembre	07H00	43		1,46	3									X				X
	2003	27 septembre	00H30	19		1,72	3													X
	2004	10 janvier	02H45	20		1,40	5								X					X
	2004	23 janvier	03H45	44		1,38	3													X
	2004	22 février	04H25	33		2,72	0								X					X
	2004	27 mars	04H10	28		0,83										X				X
	2004	13 juin	05H45	23		1,28	1								X					X
	2004	14 juin	05H45	42		1,44	1									X				X
	2004	20 août	03-07H	22		1,51	1													X
	2004	26 septembre	23H55	25		1,44	3								X					X
	2004	28 septembre	23H30	24		0,96	3													X
	2004	8 octobre	03H45	44	F	0,96	4								X					X
	2004	20 novembre	06H00	37		0,96	5								X					X
	2004	27 novembre	23H05	22		1,58	3									X				X
	2005	10 avril	06H00	22		1,22	5								X					X
	2005	30 avril	02H30	19		2,32	5													X
	2005	8 mai	06H00	35		3,00	3								X					X
	2005	2 juin	00H00	21		1,04	3													X
	2005	5 juin	06H00	25		1,54	5								X					X

Département : 18

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	Origine géographique	limit	autre
	2003	15 février	04H30	20		1,20	5		X						4		X		
	2003	23 mars	1H30	31		2,92	3										X		
	2003	13 avril	05H45	25		1,99	0			X	X	X				1			
	2003	11 août	02H40	19		1,62	5		X		X	X			1		X		
	2003	4 octobre	05H15	36		2,06	5				X	X					X		
	2003	12 décembre	07H00	49	F	1,41	3			X								X	
	2004	29 janvier	03H10	52		0,75	3										X		
	2004	19 mai	22H30	31		2,23	1			X	X	X						X	
	2004	29 octobre	01H00	18	F	0,53	3		X			X			1		X		
	2005	20 mars	03H30	25		2,38	1			X	X	X				1	X		
10																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique dép	limit
1	2003	4 janvier	05h00	25	M	2,10	?								1		
2	2003	6 juillet	05h30	27	M	1,92	?								1		
3	2003	21 novembre	04h20	27	M	2,27	?					X			1		
4	2004	11 janvier	05h30	54	M	3,20	?				X				1		
5	2004	31 janvier	23h00	44	M	3,43	?								1		
6	2004	26 juin	02h15	41	M	1,31	?								2		
7	2004	27 juin	03h00	24	M	0,78	?								1		
8	2004	15 août	07h00	29	M	1,92	?								1		
8																	

Département : 20 (2A et 2B)

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	Origine	limit	autre		
														-25	+25	dep	limit	autre	
	2003	3 juillet	06H30	34		1,08	1		X					1	2		X		
	2003	3 juillet	02H25	22		?	0							1				X	
	2003	29 juillet	01H45	40	F	1,99	4			X					1				X
	2003	29 novembre	01H45	25		?	0							1		X			
	2003	24 décembre	03H30	56		1,61	0								1	X			
	2004	7 janvier	04H00	?		?	0			X				?	?	X			
	2004	24 février	22H55	45		3,13	3	OUI		X					1	X			
	2004	23 mars	06H00	50		?	0								1	X			
	2004	27 juillet	04H50	21		?	0							1		X			
	2004	15 octobre	05H25	20		0,86	0							1		X			
	2005	13 février	02H30	43		?	3			X		X			2	X			
11																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre	
	2003	12 juillet	03H00	19		1,30				X							X		
	2003	12 octobre	01H30	29		2,70			X									X	
	2003	15 septembre	05H40	30		0,85				X								X	
	2003	2 octobre	03H30	20		0,65				X								X	
	2003	2 septembre	00H30	23		1,05												X	
	2003	30 août	02H30	35		2,55												X	
	2003	30 novembre	04H35	38		1,40				X								X	
	2003	31 mai	22H30	28		2,05				X								X	
	2003	5 février	23H45	48		2,00							X						X
	2003	5 juillet	04H15	21		2,74							X						X
	2003	5 octobre	02H50	39	F	2,95													X
	2004	1 février	03H25	23		?													X
	2004	1 octobre	03H00	42		1,70				X									X
	2004	21 mai	22H23	20		?													X
	2004	27 novembre	23H22	39		0,58				X									X
	2005	13 mai	06H15	20		0,95			X										X
	2005	21 mai	22H23	20		1,53													X
	2005	26 janvier	04H50	52	F	2,00													X
18																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolemie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dep	limit	autre	
	2003	17 janvier	0H25	20		5,40	1											X	
	2003	8 février	01H30	36		2,43	0											X	
	2003	6 avril	07H30	31		2,66	3			X									X
	2003	22 juin	00H00	22		2,04	5				X							X	
	2003	26 juin	01H45	21		1,81	5			X								X	
	2003	6 juillet	01H00	44		2,51	3				X							X	
	2003	29 septembre	00H35	29		2,71	3					X							X
	2003	11 octobre	00H20	17		1,43	1												X
	2003	18 octobre	04H00	18		2,46	5			X		X							
	2003	23 décembre	22H20	30		1,85	3			X								X	
	2004	1 janvier	23H30	52		2,00	3												X
	2004	25 janvier	05H55	22		1,35	5			X								X	
	2004	7 mars	04H40	23		3,50	1			X								X	
	2004	4 avril	21H00	33		2,98	5					X							
	2004	18 avril	01H15	32		2,33	1											X	
	2004	29 mai	03H05	30		1,55	1											X	
	2004	2 juillet	06H45	36		1,67	3											X	
	2004	11 août	03H00	30		2,45	0											X	
	2004	7 octobre	07H45	47		2,60	3											X	
	2004	11 octobre	22H30	33		?	1												X
	2004	4 décembre	0H00	39		2,55	3			X									X
	2004	23 décembre	01H50	22		?	3			X								X	
	2005	juin	?	?		?	1			X									
	2005	juin	?	?		?	1			X									
	2005	14 mai	01H00	48		3,03	0												X
25																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes						
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	-25	Age + 25	Origine géographique	dép	limit	autre
	2003	16 mars	07H00	23		2,6-	5			X			X						
	2003	8 juin	04H15	21		1,14	1				X								
	2003	6 septembre	03H00	35		3,36	5												
	2004	19 octobre	07H00	32		1,32	0				X								X
	2004	7 novembre	22H00	35		2,5	0				X								X
4																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	8 février	06h00	27	M	2,31	1		X							1		
	2003	13 mars	00h30	36	M	2,89	?									1		
	2003	22 avril	03h00	20	M	0,89	1		X			X			1			
	2003	22 avril	22h00	36	M	2,31	?		X			X			1			
	2003	15 juin	02h00	20	M	1,38	3					X			1			
	2003	14 juillet	23h30	30	M	0,95	1					X			1			
	2003	28 septembre	05h30	22	M	1,91	1			X		X			1			
	2004	1 ^{er} avril	04h50	28	M	2,03	1					X			1			
	2004	7 août	05h45	32	M	1,18	1			X					2			1
	2004	14 août	05h55	18	M	1,38	1			X		X			1			
	2004	27 août	06h30	26	M	0,71	4			X					1			
	2004	21 novembre	05h30	22	M	0,65	1			X					1			
	2005	18 février	03h00	26	M	1,67	2			X					1			
	2005	11 mars	23h45	23	M	1,99	4			X					1			
	2005	30 avril	04h45	26	M	1,78	1					X			1			
	2005	5 juin	00h30	32	M	1,02	3								1			
	2005	18 juin	03h30	20	M	0,57	3			X					1			
17																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	10 mars	07H45	33		4,47	0		X								X	
	2003	13 avril	01H45	30		1,10	3			X							X	
	2003	16 juin	22H45	40		1,83	0											X
	2003	11 juillet	01H45	43		2,88	0		X								X	
	2003	27 juillet	03H45	43		2,30	3										X	
	2003	5 août	0H15	29		1,65	3		X								X	
	2003	6 août	06H35	64		2,00	3			X							X	
	2003	14 août	22H00	32		0,89	0		X								X	
	2003	25 août	02H00	31	F	1,58	1			X							X	
	2004	6 mars	02H15	23		2,30	1			X				1			X	
	2004	11 mars	05H46	27		2,26	1										X	
	2004	27 Juin	07H45	27		1,37	3						X	1			X	
	2004	17 juillet	04H00	30		2,10	2			X							X	
	2004	28 juillet	22H30	34		1,52	3			X							X	
	2004	4 septembre	07H00	26		1,32	2			X				2			X	
	2004	25 septembre	22H45	32		1,68	3		X								X	
	2004	5 novembre	02H15	41		1,77	0										X	
	2004	16 novembre	23H00	62		?	3			X								X
	2005	19 mai	0H50	26		1,03	0			X							X	
	2005	21 mai	22H15	18		1,24	3							1			X	
20																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit
	2003	14 septembre	05h05	43	M	1,11	3								1			
	2004	10 avril	02h25	27	M	0,49	1								1			
	2004	14 mai	04h10	29	M	2,08	5				X				1			
	2004	15 mai	21h15	40	M	3,81	1				X	X			1			
	2004	22 août	04h30	19	M	1,62	5								1			
	2004	14 septembre	04h10	29	M	2,08	?					X			1			
	2005	11 avril	21h30	38	M	2,62	?								1			1
	2005	23 avril	05h45	48	M	2,93	?								1			1
9																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	3 mai	06H30	21		0,90	0				X								X
	2003	14 septembre	5H00	39		3,15	5					X							
	2003	4 octobre	04H30	28		1,52	1												X
	2003	18 octobre	01H00	23		1,40	3					X							X
	2004	28 mars	06H00	21		2,35	1					X							X
	2004	10 mai	07H00	74		1,60	3					X							X
	2004	14 août	23H00	31		2,35	3					X							X
	2004	5 septembre	03H50	20	F	1,41	5												X
	2004	2 octobre	04H05	24		2,10	0												
	2005	7 août	05H30	28		1,60	0												X
10																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes										
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre					
	2003	1 ^{er} juin	23h45	32	M	1,67	?																	
	2003	6 août	23h45	23	M	1,99	?						X											
	2004	27 novembre	23h45	30	M	1,62	3						X											
	2004	23 décembre	23h35	33	M	?	?								X									
	2005	10 janvier	23h25	23	M	1,97	5						X											
	2004	15 juillet	22h15	50	M	0,62	?						X	X										
	2005	6 mai	22h00	28	M	1,19	?						X	X										
	2004	26 septembre	07h15	21	M	1,38	?																	
	2004	2 mai	06h00	32	M	1,78	?																	
	2005	5 mai	06h20	29	M	2,11	1						X		X									
	2005	29 mai	05h20	22	M	2,11	1						X											
	2004	10 janvier	04h30	33	M	1,55	?								X									
	2005	30 janvier	04h15	51	M	?	3																	
	2004	20 juin	03h00	15	M	1,51	3																	
	2004	5 septembre	03h00	31	F	2,56	3																	
	2003	26 janvier	02h30	18	M	1,69	?																	
	2003	13 juillet	02h37	21	M	1,70	?																	
	2004	11 novembre	02h30	31	M	2,59	?																	
	2003	14 septembre	01h50	23	M	1,25	3																	
	2003	28 décembre	01h30	39	M	1,81	?																	
	2003	1 ^{er} mars	00h10	25	M	1,13	?																	
	2003	27 octobre	00h45	17	M	1,53	3																	
22																								

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre	
	2003	26 janvier	00H00	37		1,35	3				X							X		
	2003	15 février	22H30	41		1,60	5											X		
	2003	15 mars	07H50	27		1,05	5											X		
	2003	30 mars	01H10	20		2,25	1					X						X		
	2003	5 avril	03H30	17		2,05	1											X		
	2003	7 avril	23H30	34		1,89	3				X							X		
	2003	22 juin	05H10	37		1,46	5											X		
	2003	26 juin	04H50	21	F	0,90	1											X		
	2003	22 juillet	06H50	19		0,90	5					X						X		
	2003	26 juillet	04H45	19		0,90	3											X		
	2003	27 juillet	06h00	22		1,15	1				X							X		
	2003	31 décembre	01H40	20		2,10	1											X		
	2004	13 mars	00H50	32		1,65	1											X		
	2004	10 avril	04H50	19		1,85	0					X						X		
	2004	6 juin	03H45	18		0,60	1											X		
	2004	12 juin	22H15	28		2,60	3											X		
	2004	25 juillet	00H15	66		0,70	3					X						X		
	2004	31 juillet	03H45	42		1,95	3											X		
	2004	1 août	07H45	26		2,05	5											X		
	2004	5 août	04H55	28		1,96	5											X		
	2004	17 août	05H00	26		2,55	5											X		
	2004	21 août	00H30	35		2,75	3					X						X		
	2004	12 septembre	22H30	18		3,05	3											X		
	2004	16 octobre	22H00	38		0,63	5											X		
	2004	17 octobre	06H50	21	F	0,70	5											X		
	2004	14 novembre	03H05	19		1,60	5											X		
	2004	27 novembre	23H00	17		1,65	3											X		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	géographique	autre	
	2003	4 janvier	00H50	27		1,88	1												X	
	2003	9 janvier	03H00	24		1,78	1					X								X
	2003	11 janvier	05H45	21		1,42	5				X									X
	2003	15 mars	23H00	28		1,90	0													X
	2003	16 mars	03H30	29		2,59	0													X
	2003	2 mai	00H45	60		2,50	0													X
	2003	7 mai	23H05	33		1,88	1													X
	2003	6 juin	00H30	30		1,83	0													X
	2003	22 juillet	22H45	38		1,62	0				X									X
	2003	28 juillet	?	30		1,37	5				X									X
	2003	31 août	01H10	21		1,86	3				X									X
	2003	21 septembre	07H40	20		2,12	3				X									X
	2003	22 septembre	03H50	42		2,63	0				X									X
	2003	10 octobre	04H00	30		1,72	5				X									X
	2003	17 octobre	04H45	36		2,51	0				X									X
	2003	29 octobre	22H40	39		1,35	0													X
	2003	15 novembre	06H15	22		1,46	0													X
	2003	26 décembre	23H50	32		1,75	3				X									X
	2004	4 février	01H40	53		1,93	0				X									X
	2004	6 mars	04H45	45		0,79	1													X
	2004	28 mars	01H40	33		1,55	0													X
	2004	30 avril	04H50	19		1,53	0				X									X
	2004	16 mai	02H01	29		1,54	0													X
	2004	4 juin	02H30	38		2,47	0													X
	2004	20 juin	03H45	21		1,92	5				X	X								X
	2004	18 juillet	06H15	19		2,29	5													X
	2004	27 juillet	01H30	20		1,18	0				X									X

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	25 janvier	00H15	51		?	3											X	
	2003	24 mars	05H15	20		0,72	2											X	
	2003	6 avril	06H30	24		0,56	0											X	
	2003	23 mai	03H40	35		0,78	5				X							X	
	2003	8 juin	01H30	51		1,83	0					X						X	
	2003	3 juillet	02H15	20		1,42	3			X								X	
	2003	17 juillet	07H15	20		0,64	5											X	
	2003	26 juillet	22H20	28		2,33	0				X								X
	2003	13 août	04H00	22		1,40	5					X						X	
	2003	16 août	04H45	19		1,74	1			X								X	
	2003	22 octobre	01H00	32		0,64	5					X						X	
	2003	16 novembre	0H20	28		2,21	0											X	
	2003	7 décembre	06H50	26		1,06	5											X	
	2004	20 février	08H00	26		0,52	5											X	
	2004	29 février	05H30	18	F	0,77	3					X						X	
	2004	11 avril	05H30	23		1,70	5											X	
	2004	5 mai	?	22		1,75	5					X							X
	2004	30 mai	22H45	48		2,61	1											X	
	2004	18 juillet	05H00	33		2,18	5				X							X	
	2004	25 juillet	00H30	34		1,09	0											X	
	2004	26 septembre	05H45	27		1,26	5											X	
	2004	14 octobre	?	35	F	1,92	3											X	
	2004	15 octobre	05H30	31		1,40	5				X							X	
	2004	29 octobre	00H09	19		?	1											X	
	2004	7 novembre	04H56	20		1,88	0				X							X	
	2004	22 novembre	22H40	55		1,00	3											X	
	2004	25 décembre	04H15	31		0,91	3					X							X

Département : 32

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Agc	Sexe	alcoolemie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	12 juin	01H30	34		1,75	4												X
	2005	16 janvier	01H00	28		1,61	0		X									X	
	2005	6 février	06H30	23		2,16	0											X	
3																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	1 ^{er} novembre	00h30	21	M	1,27	?				X	X				1			
	2003	12 janvier	01h30	31	F	1,82	?				X	X				1			
	2003	28 mars	02h00	34	M	2,55	?									1			
	2003	3 mai	03h20	21	M	1,31	?					X				1			
	2003	24 mai	03h30	28	M	2,64	?					X				1			
	2003	5 juillet	00h25	23	M	0,71	?					X				1			
	2003	20 juillet	02h30	37	M	1,42	?					X				1			
	2003	30 août	03h30	30	M	1,47	?				X	X				1			
	2003	31 août	01h30	18	M	1,46	?			X						1			
	2003	18 septembre	03h05	46	M	4,29	?				X	X				1			
	2003	9 novembre	01h10	29	M	3,15	?			X						1			
	2003	20 décembre	00h05	19	M	1,05	?				X	X				1			
	2004	21 mai	03h40	23	M	1,69	?					X				1			
	2003	14 septembre	05h30	34	M	0,71	?					X				1			
	2003	20 juillet	05h40	24	M	2,02	?			X						1			
	2003	29 juin	06h00	29	M	1,04	?					X				1			
	2003	4 octobre	07h25	22	M	0,55	?					X	X			1			2
	2003	9 octobre	05h30	38	M	0,99	?			X						2			
	2004	14 octobre	03h25	21	M	2,42	?				X	X				1			
	2004	19 septembre	05h15	27	M	1,31	?					X				1			
	2004	22 mai	00h30	30	M	1,69	?					X				1			
	2004	25 août	04h40	19	M	0,74	?					X				1			
	2004	29 mai	22h15	60	M	2,59	3				X	X				2			
	2004	5 août	22h00	29	F	0,65	?				X	X				1			2
	2003	21 juin	06h30	22	M	0,81	?									2			
	2003	31 octobre	04h55	23	M	0,88	?			X						1			1
	2004	31 janvier	04h55	34	M	1,82	?									1			1

2004	22 février	02h45	41	M	1,55	?															
2004	11 avril	00h10	55	M	2,09	?															
2004	17 juillet	23h05	47	F	2,93	3															
2005	1er janvier	04h10	58	M	1,63	?															
2005	16 janvier	22h15	34	M	1,81	?															
2005	7 mars	00h45	50	M	2,51	?															1
2005	2 mai	00h20	29	M	2,09	?							X								
2005	2 mai	22h10	48	M	0,53	?							X								
2005	9 mai	04h15	32	M	1,47	?															
36																					

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique départ	limit	autre	
	2003	1 janvier	04H00	21		0,72	3					X							X
	2003	15 janvier	23H40	21		1,50	3				X								
	2003	18 février	22H30	27		1,59	0												
	2003	28 février	22H13	37		2,21	5												
	2003	5 mai	02H40	24		1,10	3				X								
	2003	20 mai	01H25	23		1,82	0												
	2003	1 juin	04H40	20	F	0,59	2												
	2003	27 juillet	22H10	43		0,72	3												
	2003	30 août	05H00	35		1,91	1				X								
	2003	9 septembre	05H30	21		1,16	5				X								
	2003	3 octobre	04H30	34	F	1,82	1				X								
	2003	4 octobre	04H10	31		1,51	2												
	2003	26 octobre	01H00	31		1,94	3												
	2003	6 décembre	00H35	24		2,40	0				X								
	2004	1 février	02H24	20		1,82	3												
	2004	7 février	23H45	47	F	1,71	5												
	2004	19 mars	23H15	25		1,88	3				X								
	2004	10 avril	05H00	26		0,70	2												
	2004	14 avril	01H45	21		1,23	3												
	2004	29 avril	06H45	29	F	1,02	1												
	2004	5 mai	23H20	39	F	0,89	4												
	2004	19 mai	22H00	18	F	0,90	3												
	2004	20 mai	22H40	24		1,47	3				X								X
	2004	8 juin	01H30	34	F	2,12	4												
	2004	13 juin	05H02	24		1,51	5												
	2004	26 juin	02H10	21		0,58	3												
	2004	25 juillet	05H15	27		1,32	5				X								

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	6 mars	00h55	49	M	2,83	?								1			
	2003	30 mars	01h30	27	M	1,29	3					X			1			
	2003	14 mai	02h15	56	M	2,47	3					X			1			
	2004	30 janvier	05h20	37	M	3,88	?					X			1			
	2004	7 mars	07h00	40	M	1,12	1				X	X			1			
	2004	14 mars	06h15	27	M	1,07	2				X				2			
	2004	10 juillet	01h10	43	M	1,45	3					X			1			
	2004	27 août	04h30	18	M	3,42	3			X					1			
	2004	30 août	05h00	25	M	3,31	5								1			
	2004	26 septembre	00h30	34	M	2,34	3								1			
	2004	26 septembre	05h15	27	M	1,61	5					X			1			1
	2004	16 novembre	01h15	21	M	2,56	3								1			
	2005	18 mars	05h15	23	M	2,14	5				X	X			1			
	2005	18 mars	07h10	29	M	2,11	5				X	X			1			
14																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit
	2003	21 mai	04h00	30	M	2,31	0								1		
	2004	11 décembre	01h30	24	M	1,28	3		X						1		
	2004	3 septembre	22h15	39	M	1,19	3				X				1		
	2004	9 avril	?	32	M	2,86	1								1		
	2004	1 ^{er} août	00h10	24	M	0,57	3				X				1		
	2005	4 juin	00h25	37	M	2,23	2								1		
	2005	6 mars	06h20	32	M	2,37	1								1		
7																	

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age - 25	Age + 25	Origine géographique limit	autre
	2003	22 février	04H30	24		0,53	0									X	
	2003	14 avril	01H15	33		2,21	3		X			X				X	
	2003	26 avril	22H05	44		2,08	0					X				X	
	2003	27 avril	23H30	35		2,01	0			X		X				X	
	2003	28 juillet	00H45	54		1,22	3			X						X	
	2004	6 mars	23H30	38		2,27	3									X	
	2004	18 octobre	23H00	25		1,18	0		X			X				X	
	2004	14 décembre	22H30	45		2,50	3										X
	2005	5 février	22H17	30		1,25	3		X					1	2	X	
	2005	21 mai	07H45	26		0,52	3		X	X					1	X	
	2005	11 juin	05H00	20		1,14	1					X			1	X	
11																	

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique dép	limit	autre
20	2003	3 janvier	22H45	42		1,91	0					X				X		
16	2003	19 janvier	03H00	21		1,4	1			X		X				X		
3	2003	14 juin	00H00	22		1,65	1									X		
17	2003	15 juin	02H30	31		0,66	5					X				X		
6	2003	20 juin	04H00	27		2,26						X				X		
1	2003	27 juin	00H45	30		2,87	3			X						X		
11	2003	24 août	00H30	52		1,50	3									X		
25	2003	24 août	05H15	22		1,70	5			X						X		
18	2003	17 septembre	0H05	39		1,80	3			X						X		
23	2003	1 novembre	05H30	23		2,95	0									X		
2	2003	7 décembre	04H56	25		1,32	1			X							X	
7	2003	7 décembre	06H30	20		0,79	3			X						X		
22	2004	17 janvier	03H30	24		1,44	1			X	X					X		
21	2004	4 février	22H20	19		0,78	0			X						X		
15	2004	19 mars	23H15	31		1,46	5					X						X
19	2004	1 mai	05H20	22		1,38	1			X	X							X
10	2004	9 mai	23H30	23	F	1,79	5			X	X					X		
24	2004	3 juillet	05H10	29		2,40	0			X						X		
9	2004	9 juillet	04H25	23		2,64	5									X		
8	2004	17 juillet	01H15	36		0,91	3							X		X		
13	2004	4 septembre	05H30	23		1,79	1			X						X		
4	2004	30 octobre	03H30	40		1,58	0				X					X		
14	2005	7 janvier	22H30	36	F	0,77	3			X						X		
12	2005	9 janvier	05H15	26		1,16	1									X		
5	2005	20 mars	01H30	24		2,14	1			X	X					X		
25																		

iatique : piéton

Département : 39 Population : 252 000

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes		
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	
										-25	+25	dép	limit	autre		
5	2003	20 septembre	05H25	32		1,24	1					X				
3	2004	13 juin	05H05	54		3,45	1					X				
7	2004	21 février	04H55	40		2,86	0					X				
8	2004	23 août	03H50	23		2,24	0					X				
4	2004	24 avril	04H10	22		2,06	1		X		1	X				
1	2004	26 mars	23H00	33		2,87	0		X			X				
2	2004	28 mars	05H30	23		2,30	1					X				
6	2005	10 juillet	02H25	80		1,79	0					X				
9	2005	24 juin	01H30	23		1,40	0					X				
9																

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age - 25	Age + 25	Origine géographique dép	limit	autre
	2003	10 août	05H40	29		1,09	1		X							X		
	2003	13 avril	06H50	30	F	1,16	1		X							X		
	2003	13 juillet	06H10	29		3,20	3									X		
	2003	15 août	01H00	23		0,91	3				X	X				X		
	2003	2 novembre	04H55	24		1,80	0									X		
	2003	20 août	23H00	40		1,67	3				X					X		
	2003	22 juin	07H45	29		0,90	5			X						X		
	2003	23 novembre	00H00	28		2,21	0				X	X				X		
	2003	29 mai	00H50	41		2,04	0						X					
	2003	5 avril	04H20	30		2,58	5		X							X		
	2003	6 avril	02H20	69		1,11	5				X					X		
	2003	7 juin	01H00	25		0,68	3				X					X		
	2003	8 juillet	22H25	56		2,17	0											X
	2004	14 août	23H30	41		0,64	3									X		
	2004	23 février	01H30	41		1,56	4				X					X		
	2005	26 juin	05H40	28		2,50	1				X	X				X		
	2005	28 juin	06H30	36		2,90	0									X		
	2005	28 mars	03H10	19		1,61	3					X				X		
18																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes							
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique	limit	autre				
	2003	19 janvier	07H15	20		2,02	2													X		
	2003	19 juin	05H05	19		1,30	3			X										X		
	2004	25 février	01H30	24		1,80	0													X		
	2004	21 mars	02H40	20		0,96	3					X								X		
	2004	31 juillet	02H00	20		1,56	3					X								X		
	2004	31 juillet	01H15	18		1,66	0					X									X	
	2004	14 août	02H00	26		1,40	0					X									X	
	2004	24 août	01H45	18		2,58	3														X	
	2004	31 octobre	04H00	33		0,64	5														X	
	2004	31 octobre	23H05	23		1,94	3														X	
	2005	18 janvier	05H10	36		2,13	3					X									X	
	2005	12 février	23H30	34		0,84	3														X	
	2005	1 mai	04H25	22		1,72	3															X
13																						

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age - 25	Age + 25	Origine géographique départ	limit	autre
	2003	23 février	06H15	20		1,29	3					X				X		
	2003	23 novembre	03H30	36		1,40	3					X			1			
	2003	26 janvier	04H30	21		2,30	3					X			1			
	2003	28 octobre	01H35	16		1,50	3					X			1			
	2003	3 février	02H30	30		0,67	3					X				X		
	2003	6 décembre	06H30	20		0,97	3					X			1			
	2003	8 juin	01H50	19		1,05	3					X			1			
	2003	9 décembre	03H00	19		1,28	3					X			1			
	2004	5 juin	05H15	25		2,17	0					X				X		
	2005	12 juin	23H30	41		1,38	3					X			1			
	2005	15 avril	04H15	19		0,98	5								1			X
11																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre
	2003	6 juillet	02h00	22	M	1,41	?			X		X			1			
	2003	11 juillet	23h45	38	M	4,71	1					X			1			
	2003	3 août	07h00	28	M	2,21	4					X			1			
	2003	19 septembre	23h30	35	M	2,69	?					X			1			
	2004	11 janvier	01h30	24	M	2,49	3					X			1			1
	2004	13 février	22h30	62	M	1,89	?								1			
	2004	10 avril	00h10	28	M	0,94	1					X			1			
	2004	20 novembre	00h30	26	M	0,48	3					X			1			
8																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes						
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre				
	2003	19 janvier	?	31	M	1,58	3		X									1				
	2003	26 janvier	03h45	24	M	1,01	3					X							1			
	2003	13 février	?	31	M	0,96	1					X							1			
	2003	2 mars	02h00	27	M	?	1		X										1			
	2003	30 mars	05h40	21	M	0,62	?					X							1			1
	2003	8 avril	23h00	17	M	2,26	3		X										1			
	2003	2 juin	23h00	40	M	2,79	3				X								1			
	2003	28 juin	06h15	25	M	2,09	3							X					1			
	2003	12 juillet	22h00	32	M	0,51	3					X							1			
	2004	10 janvier	04h50	21	M	1,29	3		X			X							1			
	2004	6 mars	22h10	44	M	3,71	3												1			
	2004	3 avril	23h55	18	M	1,24	1					X							1			
	2004	13 avril	?	37	M	?	3												1			
	2004	16 avril	23h45	22	M	2,38	3												1	2	3	
	2004	4 juin	04h40	30	M	5,08	?												1			
	2004	17 juin	?	31	M	2,05	1		X										1			1
	2004	17 juin	06h45	20	M	1,95	3							X					1			
	2004	4 juillet	02h00	17	M	1,77	3		X										1			
	2004	10 juillet	23h15	42	M	1,96	3							X					1			
	2004	24 juillet	07h55	21	M	1,51	5												1			
	2003	21 septembre	07h20	19	M	2,18	2		X										1			
	2003	12 octobre	22h00	44	M	2,55	3							X					1			
	2003	15 décembre	22h10	38	M	3,27	?							X					1			
	2004	15 août	?	33	M	1,46	?		X										1			
	2004	24 juillet	07h55	21	M	1,51	5												1			
	2004	18 septembre	00h30	19	M	0,72	3							X					1			

2004	17 octobre	01h00	23	M	1,11	3													
2005	1 ^{er} mai	01h30	25	M	1,53	1	X												
2005	13 juin	23h35	29	M	0,72	5													
2005	25 juin	05h50	27	M	1,75	1		X						X					
30																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes									
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	-25	+25	Origine géographique	dép	limit	autre				
	2003	21 février	01H30	31		2,97	0												X					
	2003	24 mai	02H45	34		2,56	1			X									X					
	2003	13 juillet	03H45	?		1,12	1			X									X					
	2003	11 août	06H50	23	F	0,91	5			X								2				X		
	2004	9 février	?	35		2,84																		
	2004	14 février	04H00	39		2,83	0			X	X											X		
	2004	17 avril	05H05	28		2,00	5																X	
	2004	29 mai	00H00	40		2,50	5																X	
	2004	11 juillet	04H15	24		1,76	3																X	
	2004	20 juillet	23H30	33		3,30	3																X	
	2004	25 septembre	23H30	34		1,11	4																X	
	2005	22 mai	02H10	42		1,94	3																X	
13																								

Département : 46

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes						
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	- 25	Age + 25	Origine géographique	limit	autre		
	2004	25 novembre	22h00	50	M	0,61	3				X	X								1
	2004	5 août	00h05	62	M	1,55	?				X	X								1
2																				

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes		
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	autre
									- 25	+ 25	dep	limit				
	2003	4 mai	05H45	34		2,76	0							X		
	2003	1 juin	03H30	53		1,24	3							X		
	2003	8 juin	06H40	29		1,92	3				X				X	
	2003	8 juin	02H25	19		1,86	3							X		
	2003	9 juin	05H20	25		1,48	5				X			X		
	2004	29 janvier	03H35	31		1,80	1									X
	2004	22 février	04H40	21		1,24	1				X					X
	2004	29 mai	0H25	18		1,24	3							X		
	2004	13 juin	23H00	45		2,70	3									
	2004	1 août	02H10	20		1,54	3									X
	2004	11 août	06H30	17		1,08	5									X
	2004	11 septembre	05H10	28		2,39	1							X		
	2004	1 novembre	02H10	22		1,55	3							X		
	2004	4 décembre	00H45	31		1,60	3									X
	2004	23 décembre	01H42	29		1,36	3									X
	2005	23 janvier	01H40	24		1,70	3							X		
	2005	25 février	22H00	54		0,85	3	OUI			X			X		
17																

Département : 48 Population : 73 000

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre
	2004	4 septembre	02H26	22		1,90	3								1			X	
	2004	19 mai	23H00	21		2,10	3				X				1			X	
	2004	12 avril	04H20	27		0,72	5				X				1			X	
	2005	24 juillet	06H30	27		?	1				X							1	X
4																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre
13	2003	11 mai	04H50	43		3,32											X	
14	2003	3 juillet	07H00	19		?				X							X	
4	2003	2 août	06H30	21		1,90				X		X					X	
15	2003	5 septembre	00H45	32		3,22												X
16	2003	21 septembre	04H40	22		2,28						X					X	
17	2003	31 décembre	03H45	28		3,10				X							X	
8	2004	4 avril	0H10	22		0,69				X							X	
9	2004	21 avril	02H20	31		2,00			X								X	
19	2004	23 mai	01H15	19		1,32			X			X					X	
10	2004	2 juillet	22H30	21		2,67											X	
18	2004	2 juillet	04H45	18		2,02			X								X	
11	2004	31 juillet	00H30	18		1,72						X					X	
5	2004	14 août	04H00	22		1,67				X		X					X	
1	2004	29 août	06H45	30		2,80				X		X					X	
12	2004	23 octobre	05H20	31		1,38						X						X
7	2005	6 mars	07H10	26		0,73				X		X					X	
3	2005	21 mars	00H45	42		1,15											X	
6	2005	27 mai	23H30	40		1,27						X					X	
2	2005	12 juin	04H30	21		0,84						X					X	
19																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolemie			D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	limit	autre	
													-25	+25	dep			
1	2003	10 juillet	23H45	28		1,16	3							1	X			
2	2003	2 août	05H30	36		1,65	0							/	X			
3	2003	7 septembre	03H30	34		1,37	2							1	X			
4	2003	10 septembre	23H15	27		2,62	0							1	X			
5	2003	20 septembre	01H45	35		2,82	0							1				X
6	2003	7 novembre	03H00	28		1,98	2							1		X		
7	2003	7 décembre	03H30	22		1,57	0						X	1	X			
8	2004	17 janvier	00H45	54		2,14	0							/	X			
9	2004	6 mai	22H30	38		1,43	3							1	X			
10	2004	6 juin	04H45	48	F	0,58	3							1	X			
11	2004	15 juillet	01H30	26		1,90	3						X	1	X			
12	2004	24 juillet	05H15	18		1,40	1						X	2	X			
13	2004	7 octobre	05H30	58		2,52	0							1	X			
14	2004	11 novembre	22H00	42		1,40	0							/	X			
15	2004	13 novembre	05H45	23		2,06	0							1	X			
16	2004	11 décembre	05H30	18		1,30	1						X	1	X			
17	2005	24 juin	00H20	43		3,32	3							1	X			
18	2005	29 juin	00H30	27		1,34	3						X	2	X			

Département : 51

Département : 51

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine dép	géographique limit	autre
5	2003	1er juin	22h00	22	M	1,13	3			X	X				1			
1	2003	20 janvier	06h40	43	M	0,20	?								1			
2	2003	19 mars	22h00	32	M	1,01	?								1			
3	2003	30 mars	06h00	32	M	2,02	5			X					1			
6	2003	22 juin	03h20	37	M	2,64	5			X					1			
7	2003	17 août	04h00	19	M	0,68	1				X				1			
8	2003	11 septembre	07h05	23	M	0,12	3			X					1			
9	2003	13 septembre	05h20	22	M	0,63	1				X				1			
10	2003	24 décembre	23h40	30	M	2,19	3			X					1			
11	2004	14 février	00h25	40	M	2,07	3				X				1			
12	2004	21 mars	00h05	36	M	2,71	3				X				1			
13	2004	23 mai	05h45	32	M	3,17	5				X				1			
14	2004	6 juin	04h15	21	M	0,32	3				X				1			
15	2004	17 juin	22h00	33	M	1,59	3					X			1			
16	2004	9 novembre	01h30	25	M	2,85	3				X				1			
17	2004	20 novembre	02h00	19	M	0,89	1			X					2	1	3	
4	2004	20 novembre	22h05	35	M	0,83	3								1			
18	2005	16 février	00h15	39	M	0,92	3					X			1			1
19	2005	7 mai	03h05	28	M	1,75	3			X					1			
19																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	limit	autre
									-25	+25	dep						
	2003	20 avril	05H30	24		1,20	5		X	X							X
	2003	29 mai	03H00	18		2,26	0					X				X	
	2003	6 novembre	03H00	21		1,10	3					X			X		
	2003	8 novembre	05H30	29		0,73	0			X					X		
	2003	11 novembre	23H00	49		1,85	3				X				X		
	2003	17 novembre	23H00	25		2,00	3		X		X	X			X		
	2004	11 août	22H15	18		2,04	3		X			X	X		X		
	2004	25 décembre	03H30	30		1,90	3				X	X			X		
	2005	14 mai	04H38	20		1,60	5			X		X			X		
9																	

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes						
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	- 25	Age + 25	Origine	géo	limit	autre	
	2003	9 août	03H25	21		1,60	5											X		
	2004	9 février	02H00	27		?	5			X								X		
	2004	8 mai	05H20	20		1,26	1											X		
	2004	6 juillet	02H20	40		0,58	2											X		
	2004	3 août	23H15	60		2,16	3				X							X		
	2004	24 octobre	23H00	37		0,70	0											X		
	2005	3 janvier	01H00	23		1,40	3				X							X		
7																				

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre
	2003	30 avril	23H45	31		3,20	3				X						X		
	2004	18 janvier	05H30	19		1,88	1			X		X					X		
	2004	28 mai	22H45	?		1,40	3					X				1			
	2004	3 octobre	01H15	19		1,22	3					X				1			
	2005	23 avril	05H45	28		1,46	5			X		X					1		X
5																			

Département : 55

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre	
	2003	20 février	00H40	28		1,48	3						X					X	
	2003	11 novembre	05H00	30		1,82	0						X					X	
	2004	25 avril	02H10	34		1,50	0						X					X	
	2004	19 juillet	03H15	24	F	0,51	3							X				X	
	2003	20 février	00H40	27		0,55	3						X					X	
	2003	20 février	00H40	25		1,40	3						X					X	
	2004	25 avril	02H10	34		1,50	0						X					X	
7																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes						
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre		
	2003	15 février	22H15	29		2,52	1												X	
	2003	6 avril	05H30	20		2,45	1		X										X	
	2003	26 mai	02H15	30		2,50	3												X	
	2003	14 juillet	04H00	41		3,31	3												X	
	2003	21 juillet	00H10	72	F	0,67	3		X										X	
	2003	9 août	01H00	23		1,51	1												X	
	2003	18 août	?	28		1,22	5													X
	2003	22 août	23H00	57		1,57	0												X	
	2003	7 septembre	02H10	31		1,85	3			X									X	
	2003	13 septembre	05H25	46		2,68	0			X									X	
	2003	25 octobre	01H00	23		1,11	1		X										X	
	2003	7 novembre	05H00	43		2,29	5													X
	2004	10 janvier	06H45	24	F	1,03	5		X										X	
	2004	20 février	22H10	21		2,47	1		X											
	2004	28 mars	05H25	19		1,68	5		X	X									X	
	2004	2 mai	00H45	38		1,80	0			X									X	
	2004	19 mai	23H15	34		2,09	3												X	
	2004	25 juillet	06H00	23		1,96	1												X	
	2004	5 août	03H00	19	F	1,90	5		X	X										X
	2004	10 octobre	04H45	26		1,16	1												X	
	2004	31 octobre	06H00	20		1,25	1		X										X	
	2004	11 novembre	23H50	23	F	?	0		X											
	2005	19 février	23H00	31		1,98	5												X	
	2005	25 février	02H10	23	F	1,72	3			X									X	
	2005	5 mars	05H55	23		2,53	1												X	
	2005	16 mars	22H18	32		2,00	0												X	
	2005	22 mars	05H35	30		1,12	5		X										X	

2005	23 mars	23H15	23		1,85	3	X			X		2		X	
2005	20 mai	04H45	38	F	2,94	1	X			X			1	X	
2005	29 mai	?	24		0,60	1		X				1			X
2005	5 juin	06H45	19	F	1,98	5				X		1		X	
31															

Italique : piéton

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre	
	2003	9 février	06H30	24	F	1,95	0										X		
	2003	17 mai	00H45	19		1,52	0										X		
	2003	18 mai	00H45	21		2,50	3				X						X		
	2003	18 mai	00H45	21		2,50	0										X		
	2003	8 juin	23H55	51		2,30	0								1		X		
	2003	27 juin	00H15	21		1,53	3				X						X		
	2003	27 juin	00H15	21		1,53	0			X							X		
	2003	20 août	?	31		1,65	0								1		X		
	2003	20 août	02H00	31		1,65	0			X									X
	2003	26 août	01H30	36		2,65	1			X							X		
	2003	26 août	04H30	36		2,65	0			X							X		
	2004	29 février	01H00	46	F	0,97	3						X						X
	2004	18 avril	07H50	52		0,94	0			X							X		
	2004	15 mai	22H30	35	F	1,08	0			X							X		
	2004	15 mai	22H30	35		1,08	0										X		
	2004	20 mai	22H10	54		0,61	0										X		
	2004	20 mai	22H30	54		0,61	0										X		
	2004	18 août	00H30	31		1,25	0			X							X		
	2005	1 janvier	?	23	F	1,88	3			X							X		
	2005	20 février	05H00	24		1,30	3						X				X		
	2005	27 mars	23H30	51		2,68	1			X							X		
	2005	22 mai	?	24		1,07	1						X				X		
	2005	11 juin	02H00	24		0,95	0						X				X		
	2005	25 juin	23H40	22		0,92	0			X							X		
24																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre
	2003	13 mars	23H00	57		2,70	4			X							X	
	2003	24 août	22H00	35		1,80	3				X						X	
	2003	14 septembre	04H00	28		2,15	3										X	
	2003	1 novembre	04H30	43		1,25	5			X							X	
	2003	14 novembre	03H00	30		1,91	1		X	X	X						X	
	2004	27 mars	03H45	22		0,60	1		X		X						X	
	2004	16 juin	22H15	24		2,70	3		X	X	X							X
	2004	21 juillet	22H30	18		0,70	3			X							X	
	2004	29 juillet	02H20	19		1,52	3										X	
	2004	6 août	06H50	54		2,63	3			X								X
	2004	31 octobre	06H00	38		1,81	1			X	X						X	
	2004	31 octobre	06H00	21		1,53	3		X	X	X						X	
	2004	10 décembre	22H00	32		1,37	3		X				X				X	
	2005	9 janvier	04H50	59		3,30	3											
	2005	22 avril	23H45	41		2,34	3										X	
	2005	1 mai	01H30	56		2,75	1										X	
17																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe	alcoolemie		D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre		
	2003	5 février	05H10	38		4,35											X		
	2003	6 février	04H30	44		2,30		X											X
	2003	17 février	01H45	21		0,72		X	X										
	2003	30 mars	03H25	31		3,00		X											
	2003	6 avril	04H10	25		4,35			X										
	2003	7 avril	00H45	80		1,09		X											
	2003	25 mai	22H30	54		0,70				X									
	2003	6 juin	23H00	77		0,58		X											
	2003	3 août	04H15	20	F	0,58		X											
	2003	13 septembre	07H30	28		2,26		X											
	2003	28 septembre	00H44	24		2,01				X									
	2003	18 octobre	04H25	44	F	2,28				X									
	2003	6 décembre	07H00	23		2,47				X									
	2003	27 décembre	03H20	21		1,38				X									
	2003	28 décembre	00H30	57		2,08													
	2003	28 décembre	01H45	37		1,25				X									
	2004	20 janvier	08H00	19		1,76		X	X	X									
	2004	13 mars	02H29	30	F	2,75				X									
	2004	14 mars	02H00	31		0,86													
	2004	16 mars	22H30	26		0,93				X									
	2004	26 mars	22H40	45	F	2,14													
	2004	17 avril	02H50	23		2,33				X									
	2004	5 juin	23H30	36		3,00				X									
	2004	13 juin	01H25	36		3,10													X
	2004	2 juillet	22H05	38		1,32													
	2004	16 août	01H30	31		1,92				X									
	2004	29 août	22H45	56		2,07		X											X

2004	5 septembre	22H23	36	1,59	3							X						X	
2004	8 novembre	02H45	32	1,35	0	X						X						X	
2004	21 novembre	00H55	60	2,06	3							X						X	
2005	20 mars	01H25	47	1,76	3							X							X
2005	26 mars	02H00	32	0,73	0													X	
2005	11 mai	04H20	57	2,58	0													X	
2005	21 mai	00H50	46	3,64	3	X						X						X	
2005	22 mai	22H45	31	0,61	3													X	
2005	5 juin	22H30	32	3,16	3							X						X	
36																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes																				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	-25	+25	Origine géographique	dep	limit	autre														
	2003	4 mars	23H40	38		2,90	3										X																	
	2004	16 février	06H30	25		1,53	1			X											X													
	2004	22 février	01H00	17		1,40	3																											
	2004	1 mai	01H00	20		2,59	5			X	X	X									X													
	2004	26 juillet	00H05	54		2,57	3			X											X													
	2004	26 juillet	00H05	24		1,59	5																											
	2004	5 août	03H25	45		2,31	0																											
	2004	10 août	22H40	23		1,63	3																											
	2004	16 octobre	05H00	17		0,94	5			X																								
	2004	16 décembre	01H40	20		1,75	3																											
	2005	28 juin	23H45	25		0,85	3														X													
11																																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	15 juillet	0H40	36		1,52	3			X								X	
	2003	12 octobre	05H00	20	F	1,16	3				X							X	
	2004	25 avril	23H00	36		1,39	5			X								X	
	2004	11 décembre	04H00	28		4,16	3			X								X	
	2004	18 décembre	04H00	23	F	0,75	1						X					X	
	2004	23 décembre	22H30	25		1,55	0											X	
	2005	27 janvier	23H30	24		1,40	3						X					X	
	2005	28 janvier	22H40	21		1,80	3			X								X	
	2005	5 février	0H30	22		1,59	3						X					X	
9																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes							
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre			
	2003	16 janvier	02H00	33		1,77	3														
	2003	15 mars	23H40	32		2,89	3														
	2003	15 avril	22H45	25		1,21	3														
	2003	18 avril	23H00	29		0,90	3														
	2003	4 mai	02H40	22		3,45	1														
	2003	4 mai	00H00	20		0,62	3		X												
	2003	10 mai	03H30	39		2,60	4			X											
	2003	1 juillet	01H15	22		0,70	1		X												
	2003	20 août	02H00	20		1,61	3														
	2003	13 septembre	04H15	21		1,39	0														
	2003	22 novembre	04H30	30		1,82	5														
	2004	10 janvier	05H15	21		1,59	5														
	2004	15 mars	00H15	19	F	1,54	3														
	2004	2 avril	01H00	36		2,95	0														
	2004	6 avril	23H00	23		0,90	2														
	2004	13 mai	00H30	27		3,28	3		X												
	2004	11 juin	00H30	25		2,21	1														
	2004	19 juin	05H00	19		1,34	2														
	2004	11 juillet	01H25	28		1,86	2														
	2004	27 juillet	05H20	23		2,09	1														
	2004	7 août	04H00	23		1,99	1														
	2004	18 septembre	05H28	26		1,20	3		X												
	2004	15 octobre	01H00	36		2,05	1														
	2005	6 février	02H30	29		1,64	3														
	2005	12 février	05H20	24		1,92	5														
	2005	25 février	00H00	30		3,34	0														
	2005	3 avril	04H05	24		2,26	2														

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	19 avril	04h15	23		1,94	1												
	2003	27 juillet	00h05	25		2,81	3												
	2003	23 août	06h30	38	F	2,32	3												
	2003	19 octobre	00h55	20		1,38	4												
	2003	1 novembre	08h00	40		2,33	0												X
	2004	31 mai	03h15	33		2,14	3												
	2004	20 juillet	23h30	35		2,06	3												
	2004	22 décembre	03H00	24		1,15	0												X
	2004	25 décembre	00h50	30		2,08	3												X
	2005	1 janvier	07H50	19		?	3												X
	2005	10 avril	05h30	22		1,65	1												X
	2005	22 mai	01h00	30		0,80	3												X
11																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique dép	limit	autre	
	2003	7 juin	05h50	29	M	2,41	1										1		
	2004	23 avril	01h00	23	M	1,90	?				X						2		
	2004	27 juin	06h30	21	M	0,50	1			X		X					1		1
	2005	21 janvier	02h00	28	M	0,57	1					X					2		
	2005	8 mai	00h45	?	?	?	?										1		1
	2005	15 mai	22h15	25	M	2,03	3			X							1		
	2005	28 février	22h25	35	M	1,76	3				X	X					1		
7																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes						
				Age	Sexe			alcoolémic	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre	
	2003	16 mars	05H40	27		2,23	5			X							X		
	2003	17 mai	22H25	43		2,84	0				X						X		
	2003	23 juillet	04H20	21		2,19	0				X								X
	2004	11 janvier	22H00	53		2,23	3				X						X		
	2004	7 février	23H30	25		1,69	3					X					X		
	2004	2 mai	04H30	27		2,61	5				X						X		
	2004	25 mai	03H00	26		2,10	5		X								X		
	2004	6 septembre	06H30	27		2,05	0		X								X		
	2004	31 octobre	04H05	25		1,96	0			X							X		
	2005	5 mars	00H25	44		1,65	3										X		
10																			

Département : 66

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dep	limit	géographique	autre
	2003	26 juin	03H30	32		2,03	0										X		
	2003	27 juin	05H15	39		1,73	0											X	
	2003	7 décembre	07H00	20		1,57	1				X						X		
	2004	15 février	03H45	49		2,24	0										X		
	2004	25 avril	02H00	32		1,26	1				X						X		
	2004	25 avril	08H00	21		3,40	3				X						X		
	2004	20 mai	23H20	43		0,91	3		X								X		
	2004	4 juillet	04H05	27		1,20	0				X						X		
	2004	7 août	03H00	33		1,14	5			X							X		
	2004	15 août	02H30	18		1,93	5		X	X	X						X		
	2004	26 septembre	05H30	23		1,58	2			X							X		
	2004	12 octobre	06H25	32		2,80	0		X		X							X	
	2004	27 novembre	22H30	39		3,46	5											X	
	2004	4 décembre	05H15	18		1,51	1										X		
	2005	26 février	02H30	21		2,08	1		X								X		
	2005	20 mars	01H50	28		0,53	3										X		
	2005	20 mars	05H15	19		?	1										X		
17																			

* Italique : week-end

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine dép	Origine géographique limit	autre		
	2003	10 janvier	00H15	19		0,91	0												X	
	2003	28 janvier	23H05	41		3,42	0			X									X	
	2003	6 février	03H30	37		2,22	1												X	
	2003	15 février	03H35	31		2,85	3												X	
	2003	25 février	00H40	20		1,15	5												X	
	2003	22 avril	02H30	31		1,24	3												X	
	2003	11 mai	04H40	21		2,42	1												X	
	2003	21 juin	?	48		3,54	3												X	
	2003	10 août	01H20	19		1,13	1												X	
	2003	28 août	04H45	25		0,71	3												X	
	2003	31 août	03H30	29		1,24	0												X	
	2003	16 août	05H25	20		1,50	1			X	X									X
	2003	28 août	04H45	25		0,71	0												X	
	2003	27 septembre	02H55	37		1,82	1												X	
	2003	6 septembre	03H20	22		2,76	1												X	
	2003	30 novembre	03H05	26		1,57	4												X	
	2003	31 décembre	22H30	35		1,34	3			X	X								X	
	2003	3 décembre	08H00	48		1,17	0												X	
	2003	18 décembre	02H25	30		0,70	1													X
	2003	24 décembre	23H30	71		0,73	3												X	
	2003	18 décembre	02H25	30		0,70	1													X
	2004	6 février	05H45	38		3,08	1												X	
	2004	14 juin	22H25	40		2,99	0												X	
	2004	10 juillet	01H00	23		1,42	5			X									X	
	2004	19 septembre	03H30	20		0,71	3												X	
	2004	19 octobre	04H45	35		0,76	0												X	
	2005	12 mars	00H35	43		3,38	4												X	

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	limit	autre
	2003	5 janvier	02H20	35		0,58	0				X						X	
	2003	21 mars	03H20	29		2,18	3			X							X	
	2003	26 avril	02H15	26		2,12	1										X	
	2003	23 août	02H30	22		1,22	1			X					1		X	
	2003	22 novembre	05H40	34		2,39	2			X							X	
	2003	16 décembre	22H38	26		2,73	3										X	
	2004	11 avril	01H00	26		1,28	3										X	
	2004	20 novembre	06H00	20		1,09	5					X	X	6			X	
	2004	30 novembre	06H50	32		0,90	5				X						X	
	2005	11 février	05H15	23		2,32	0								1		X	
	2005	13 mars	22H00	40		1,66	5				X						X	
	2005	18 juin	03H30	32		1,84	1			X							X	
	2004	25 octobre	23H15	21		0,16	5					X					X	
	2005	5 février	04H20	45		2,66	5					X					X	
14																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	8 mars	05H35	43		2,32	2												X
	2003	19 avril	03H00	35		1,50	0											X	
	2003	21 décembre	05H30	23		1,48	1				X	X							X
	2003	14 décembre	05H30	21		0,72	1					X							X
	2003	20 décembre	05H30	32		2,30	0			X	X							X	
	2004	28 février	06H15	25		1,90	3			X								X	
	2004	12 août	23H00	42		2,84	3											X	
	2004	3 novembre	04H25	18	F	1,76	3			X									X
	2005	24 juin	02H45	26		2,10	3					X							
	2004	15 mars	02H20	25		1,10	3			X		X							
	2003	12 avril	22H20	34	F	1,15	4			X									
	2005	19 juin	23H05	49		0,68	3				X								
	2003	20 mai	03H15	30		1,70	3					X							
	2004	15 décembre	22H45	32		0,86	3				X	X							
	2004	9 janvier	02H01	19		1,41	1												
	2004	24 janvier	07H30	68		0,65	3												
	2004	16 avril	06H11	28		0,90	0												
	2004	23 mai	04H40	28		2,56	1												
	2004	25 mai	03H00	21		1,25	3												
	2004	20 juin	02H55	31		1,55	1												
	2004	2 septembre	22H30	23		2,20	3												
	2005	26 février	02H35	40		0,74	3												
22																			

Département : 70

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique dép	limit
	2003	14 février	04h30	21	M	0,81	3		X			X			1		
	2003	19 mai	22h45	24	M	2,51	?							1			
	2003	25 mai	04h15	44	M	0,71	1		X	X				1			
	2003	21 novembre	00h20	29	M	2,59	?			X		X		1			
	2003	19 décembre	23h30	25	M	2,79	3					X		1			
	2004	8 janvier	01h15	33	M	3,21	?							1			
	2004	19 janvier	22h15	48	M	2,21	3							1		1	
	2004	21 octobre	03h15	44	M	3,41	3							1			
	2005	29 janvier	02h00	28	M	1,43	5		X					1			
9																	

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes									
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit	autre				
	2005	16 janvier	03H00	23		1,15	3						X				1		X				
	2005	30 avril	07H30	37		1,60	3						X				2		X				
	2005	15 mai	02H30	25		0,69	3						X				1		X				
	2005	7 mai	07H15	45		1,95	3						X	X			1		X				
	2005	15 avril	22H00	19		2,00	0							X			1				X		
	2005	9 janvier	05H00	29		1,32	2						X	X					X				
	2004	14 août	01H30	33		3,15	5												X				
	2004	5 août	02H00	28		2,25	3						X						X				
	2004	27 juin	04H40	23		2,46	3							X			1		X				
	2004	4 juin	01H40	31		2,00	3										2		X				
	2004	13 mai	00H20	22		0,85	3						X				1		X				
	2004	4 mars	22H40	42	F	1,48	3												X				
	2003	9 novembre	02H20	28		0,65	3												X				
	2003	20 septembre	23H30	43	F	0,60	3												X				
	2003	20 septembre	23H00	33		1,90	3						X	X					X				
	2003	3 juin	22H35	34		1,90	3												X				
	2003	10 mai	?	31		0,95	1												X				
	2003	26 janvier	22H45	37	F	3,15	3												X				
18																							

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique départ	limit	autre
	2003	8 mai	04H00	18		1,81	0											X
	2003	2 octobre	00H01	32		2,89	0											
	2004	2 janvier	00H45	59		1,99	0											
	2004	10 février	04H45	30		?	0											
	2005	6 février	04H30	24		?	1											
5																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age + 25	Origine géographique départ	limit	autre	
	2003	2 février	06H45	23		1,74	5		X	X	X				3				X
	2003	30 mars	07H15	25	F	1,57	1			X	X							X	
	2003	5 avril	23H15	21		1,51	3								1			X	
	2003	6 juin	22H35	25		2,09	3			X	X							X	
	2003	24 juillet	00H00	32		2,29	0			X								X	
	2003	24 août	03H15	18		0,87	5		X						1				X
	2003	25 septembre	23H12	28		1,47	5				X							X	
	2003	29 septembre	00H30	37		2,02	3		X	X									X
	2004	7 août	?	21		2,73	5			X					1				X
	2004	24 octobre	06H10	31		1,26	1				X				1				X
10																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre
	2003	12 juin	00H01	34		1,42	1									X		
	2003	15 novembre	02H00	27		1,45	0									X		
	2003	20 juillet	05H15	22		1,60	1			X								X
	2003	21 mars	05H45	23		1,86	0								3	X		
	2003	27 mai	?	21		2,35	3		X						1	X		
	2003	6 octobre	23H15	35		0,62	1			X						X		
	2004	1 mai	04H15	26		2,83	0			X						X		
	2004	16 octobre	?	27		2,41	2					X				X		
	2004	19 septembre	00H45	22		0,57	5		X						1	X		
	2004	22 juillet	06H30	36		1,19	3			X						X		
	2004	31 juillet	04H45	29		1,01	1		X							X		
	2004	8 mai	05H30	28		2,77	1			X						X		
	2005	6 janvier	?	55		1,82	0									X		
13																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	limit	autres
									-25	+25	dép	limit	autres				
	2003	4 janvier	01H15	35		1,78	1										
	2003	8 février	06H40	29		1,47	2				X						
	2003	8 avril	05H05	37		1,02	3										
	2003	9 juillet	00H55	39		1,51	4										
	2003	18 juillet	04H15	30		3,97	2										
	2003	26 juillet	04H40	28		2,27	2										
	2003	6 septembre	02H45	24		2,20	1										
	2003	1 décembre	23H15	34		1,74	1										
	2004	8 février	05H55	32		0,90	3										
	2004	18 mars	00H55	34		2,40	2										
	2004	10 avril	00H30	19		1,35	3										
	2004	1 mai	06H45	20		1,90	2										
	2004	2 mai	04H20	24		0,60	4										
	2004	2 mai	22H50	79		1,04	3										
	2004	27 août	03H10	25		1,79	2										
	2004	29 septembre	03H35	30		1,60	1										
	2004	17 décembre	23H45	38		2,19	2										
	2005	28 janvier	05H52	24	F	1,62	1										
	2005	22 février	03H50	25		2,09	4										
	2005	17 avril	04H10	27		1,50	2										
	2005	24 avril	04H35	24		1,13	2										
	2005	26 juin	06H45	22		0,92	1										
22																	

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes			
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dep	limit	autre	
	2003	1 avril	03H10	20		1,05	3						X					X	
	2003	1 novembre	08H00	21		0,79	1			X								X	
	2003	13 août	03H00	30		0,76	5				X							X	
	2003	14 avril	23H30	19		1,81	0			X								X	
	2003	15 août	03H15	30		1,70	5											X	
	2003	15 juin	05H30	19		0,54	3						X						X
	2003	20 décembre	01H00	18		1,52	3											X	
	2003	23 août	22H20	16		2,18	3			X								X	
	2003	25 février	06H10	26		1,60	3				X							X	
	2003	7 juin	02H30	19		2,11	3			X								X	
	2003	7 mars	23H30	29		1,25	3				X								X
	2004	24 décembre	05H55	27		1,67	5			X								X	
	2004	25 novembre	01H30	20		1,06	3			X								X	
	2004	27 juin	23H40	27		3,22	3											X	
	2004	3 juillet	04H40	26		1,87	5											X	
	2004	31 octobre	02H25	18		2,03	3				X							X	
	2004	7 avril	22H45	31		0,52	4											X	
	2004	7 juillet	23H55	38		2,94	3											X	
	2004	9 août	02H45	24		2,33	2				X							X	
	2004	9 août	06H30	23		2,81	5			X								X	
	2005	15 janvier	00H45	32		1,23	3			X									X
	2005	26 juin	07H20	31		1,62	5			X								X	
	2005	29 janvier	06H30	18		0,80	5											X	
	2005	30 juin	06H25	21		1,10	3				X							X	
25																			

Département : 77 Population : 1 222 000

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	dep	limite géographique	autre	
	2003	22 février	23H05	29		3,30	5										X		
	2003	29 Mars	22H25	32		1,31	1			X							X		
	2003	7 avril	23H00	27		1,72	3										X		
	2003	9 avril	22H50	28		1,89	0												X
	2003	15 avril	05H00	23		?	0										X		
	2003	4 août	00H10	29		2,42	3			X							X		
	2003	4 mai	23H15	50		2,28	3			X									X
	2003	10 mai	02H25	20		1,50	3										X		
	2003	1 juin	04H05	27		2,05	0										X		
	2003	4 août	00H10	29		2,42	3			X							X		
	2003	15 août	07H20	21		2,66	2										X		
	2003	11 janvier	05H05	21		1,27	1												X
	2003	9 septembre	05H20	32		2,10	5										X		
	2003	15 novembre	02H15	21		1,19	3										X		
	2003	20 novembre	23H45	27		1,71	3			X							X		
	2004	10 janvier	23H15	26		0,64	1										X		
	2004	28 janvier	23H10	34		1,51	3			X							X		
	2004	6 mars	23H10	28		1,45	4										X		
	2004	15 juin	23H00	33		?	0										X		
	2004	22 septembre	05H22	50		3,25	3			X									X
	2004	15 août	00H40	34		1,86	3										X		
	2004	24 septembre	01H30	32		2,55	0										X		
	2004	31 octobre	23H30	24		2,07	0										X		
	2005	23 février	?	23		1,32	5			X							X		
	2005	4 juin	00H15	47		1,59	3										X		
25																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	-25	+25	Origine géographique	limit
11	2004	23 mai	02h00	22	M	2,41	3			X					1			
7	2003	29 mars	00h00	44	M	2,11	0								1			
10	2003	3 juillet	00h05	47	M	2,18	3					X			2	1	3	
5	2003	1 ^{er} janvier	01h00	19	M	?	3					X			1			1
6	2003	29 janvier	03h00	37	M	0,19	1					X			1			
4	2005	30 juin	04h55	28	M	0,91	3					X			1			
12	2005	26 mars	05h30	19	M	0,72	3					X			1			
3	2005	4 juin	05h50	31	M	1,74	1					X			1			
8	2005	6 mai	06h20	17	M	1,28	1					X			1			
1	2004	23 mai	06h30	21	M	2,61	1					X			1			
2	2004	3 octobre	06h45	23	M	1,81	2					X			1			
9	2003	11 mai	06h55	30	M	1,01	3					X			1			1
13	2003	1 ^{er} novembre	?	20	M	?	3					X			1			
14	2003	28 juillet	?	27	M	?	0								1			
15	2004	16 septembre	21h10	40	M	2,19	3								1			
16																		
17																		
18																		
19																		
20																		
21																		
22																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	17 janvier	21H15	20		1,60												X	
	2003	25 janvier	05H20	28		2,20												X	
	2003	20 avril	03H20	23		2,64												X	
	2003	17 mai	23H10	20		2,29												X	
	2003	13 juin	04H00	20		1,54												X	
	2003	22 août	01H15	21		1,30												X	
	2003	30 août	00H02	27		0,92				X	X	X	X					X	
	2003	21 novembre	04H35	18		1,97				X	X	X	X					X	
	2004	8 janvier	22H55	34		3,28													X
	2004	9 avril	21H45	35		3,80												X	
	2004	12 juillet	03H00	35		0,97				X								X	
	2004	23 août	21H15	24		1,24												X	
	2004	2 octobre	05H15	23		1,24				X	X	X	X					X	
	2004	10 octobre	07H30	26		0,60								X				X	
	2005	15 avril	04H35	24		2,40												X	
	2005	30 avril	01H15	20		1,86				X		X	X					X	
16																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie		D	F	C	V	E	Age - 25	Age + 25	Origine géographique départ	limit	autre		
	2003	17 février	04H00	30		0,84												X	
	2003	20 avril	21H30	58		2,28												X	
	2003	20 septembre	05H00	18		0,77												X	
	2004	8 mai	06H25	20		1,31					X							X	
	2004	21 juillet	23H05	60		1,79												X	
	2004	31 juillet	23H55	16		2,05												X	
	2005	26 mars	05H45	23		1,64												X	
	2005	30 avril	03H30	24		0,90												X	
	2005	23 mai	23H00	34		0,74												X	
	2005	28 mai	03H20	36		1,74												X	
	2004	26 septembre	04H30	22		1,94												X	
	2004	2 mai	02H10	29		2,70												X	
12																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes			
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	limit
												- 25	+ 25	dép		
	2003	18 mai	22H30	38		1,10	0						1	X		
	2003	3 mai	04H15	24	F	0,50	0					1		X		
	2003	24 avril	23H15	23		1,40	0					1		X		
	2003	10 août	02H00	18		1,80	0					1		X		
	2004	3 janvier	05H30	20		1,97	1					1				X
	2004	21 février	03H50	19		1,20	0					1		X		
	2004	30 mai	03H45	21		1,14	0					1		X		
	2004	28 avril	00H10	29		?	0					1		X		
	2004	18 juin	04H00	20		1,43	0				X	1		X		
	2004	19 juin	03H00	37		1,40	0			X		1		X		
	2004	19 juin	22H00	28		1,40	0					1		x		
	2004	24 juin	00H25	25		1,30	0			X		1		X		
	2004	29 juin	00H55	35		0,50	0					1		X		
	2004	6 juillet	03H30	46		1,16	0					1		X		
	2004	12 juillet	01H45	24		0,86	0					1		X		
	2004	24 décembre	23H15	43		1,61	0					1		X		
	2005	8 avril	?	29		1,15	0				X	1		X		
	2005	26 avril	?	26		1,41	0					1		X		
	2005	14 mai	?	30	F	2,20	0					1		X		
	2005	24 juin	05H05	27		1,14	0				X	1		X		
	2004	20 août	22H30	41		3,46	5			X	X	1		X		
	2004	5 septembre	01H30	49		3,00	3			X	X	1		X		
	2004	14 mars	02H11	26	F	3,23	0					1		X		
	2004	28 juillet	23H00	26	F	1,76						1		X		
	2004	11 avril	05H59	21		2,31	1			X		1		X		
	2004	1 février	01H24	35		1,13	4				X	1		X		
	2004	3 juillet	01H30	18		0,95	0					2		X		

Département : 84

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	1 février	02H31	28		1,26	3											X	
	2004	4 juillet	04H54	22		1,30	0			X								X	
	2003	4 septembre	22H50	34		3,85	1											?	
	2003	8 août	23H20	35		0,95	3											X	
	2003	11 mars	22H30	33		0,93	3			X								X	
	2003	12 août	01H50	26		3,60	3											X	
	2003	12 avril	01H35	28		1,09	2											X	
	2003	12 décembre	0H01	46	F	1,19	4											X	
	2004	12 juin	01H15	22		0,70	0			X									
	2003	16 mai	22H30	22		2,48	3						X					X	
	2003	17 juillet	01H15	24		0,69	4			X								X	
	2004	24 mai	00H45	21	F	0,99	3											X	
12																			

Italique : week-end

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes							
				Age	Sexe			alcoolémie	D	F	C	V	E	Age	-25	+25	dép	limit	géographique	autre	
	2003	10 avril	05H00	25		1,04	0										X				
	2003	12 octobre	22H00	23		2,90	0			X							X				
	2003	13 septembre	01H45	17		1,94	3			X							X				
	2003	14 octobre	22H20	25		2,13	1			X							X				
	2003	16 avril	02H15	32		1,88	3			X							X				
	2003	16 octobre	23H55	23		0,99	3					X					X				
	2003	2 mars	05H30	25		2,42	1			X							X				
	2003	23 février	05H25	20		0,77	1					X					X				
	2003	29 avril	06H00	21		0,80	5			X							X				
	2003	3 octobre	22H35	21		0,56	3					X					X				
	2003	30 mars	04H20	20		1,34	3				X						X				
	2003	6 juin	01H25	41	F	0,52	3					X							X		
	2004	10 janvier	03H05	33		1,04	3			X										X	
	2004	18 avril	02H45	20		1,57	1			X							X				
	2004	2 mai	23H00	23		2,28	3										X				
	2004	24 janvier	02H40	26		1,64	0					X					X				
	2004	4 septembre	07H50	23		1,58	1			X							X				
	2004	9 mai	03H25	30		2,47	1					X					X				
	2005	11 juin	01H00	34		0,56	3													X	
	2005	13 février	03H00	22		2,28	0												2		X
	2005	16 mai	01H30	33		1,13	3												1		X
	2005	24 avril	06H30	26		1,80	3					X							1		X
22																					

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	dép	limit	autre		
	2003	15 juin	00h50	22	M	2,48	3		X	X		X						1	
	2003	15 juin	05h50	22	M	2,48	3		X	X									
	2003	20 juillet	02h40	19	M	1,64	2				X							1	
	2003	29 août	03h30	21	M	2,21	3					X						1	
	2003	25 octobre	00h25	49	M	0,78	3				X								1
	2004	9 janvier	02h00	30	F	1,84	0				X								
	2004	15 février	06h30	22		1,36	1		X	X								1	
	2004	20 février	06h45	37	F	1,12	1		X	X								1	
	2004	17 avril	23h00	34	M	2,36	3				X							2	
	2004	22 avril	22h15	25	F	0,52	3					X						1	
	2004	18 juin	23h05	33	M	1,98	3					X						1	
	2004	18 juin	23h45	24	M	2,21	1				X							1	
	2004	5 juillet	01h45	53	M	2,68	1					X							
	2004	26 octobre	22h40	19	M	2,74	3						X					1	
	2004	3 novembre	23h55	45	M	0,76	3						X					1	
	2005	15 janvier	03h00	29	M	1,52	3												1
	2005	6 mars	05h45	20	M	2,31	1						X						1
	2005	6 juillet	06h50	29	M	0,91	3						X					1	
18																			

Departement : 89

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	dép	limit
	2003	25 mai	06h00	21	M	1,53	1		X						1			
	2003	22 juillet	00h15	35	M	1,25	3								1			
	2003	25 juillet	03h00	26	M	1,88	3		X	X						1		
	2003	28 septembre	00h15	29	M	2,11	3		X		X							1
	2003	7 décembre	01h30	22	M	0,77	4				X				1			
	2005	30 janvier	06h50	25	M	1,92	3								1			
	2005	5 mai	00h00	19	M	2,26	3				X				3			1
	2005	12 juin	02h30	36	M	1,19	3			X					1			
8																		

Département : 90

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	+25	Origine géographique	limit	autre
	2003	28 juillet	04h00	33	M	0,81	1		X	X		X				1		
	2003	9 mars	06h40	41	M	2,31	5		X			X				2		
	2004	30 mai	23h45	41	M	2,59	3					X				1		
	2005	14 mai	05h40	28	M	2,11	2			X	X	X				1		
	2003	18 novembre	22h00	23	M	0,97	?				X					1		
	2003	11 janvier	23h45	32	M	0,54	4				X	X				1		
	2004	5 septembre	05h20	19	M	1,08	1				X	X				1		
	2005	6 mars	04h40	23	M	1,83	5				X					1		
8																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes			
				Age	Sexe	alcoolemie			D	F	C	V	E	Age - 25	Age + 25	Origine géographique	limit	autre
	2003	18 janvier	01H42	34		2,46	3									X		
	2003	30 janvier	05H35	24		0,68	0										X	
	2003	9 mars	01H35	26		1,25	3									X		
	2003	19 mars	22H50	22		1,60	3										X	
	2003	2 juillet	04H02	?		?	0											
	2003	20 juillet	05H15	23		1,21	3											
	2003	28 novembre	03H15	42	F	2,67	4											
	2004	6 février	22H05	25		1,28	2											
	2004	3 mars	22H18	35		3,15	3											
	2004	12 mars	?	34		3,15	5											
	2004	2 avril	02H00	52		2,65	3											
	2004	5 avril	00H55	55		3,00	3											
	2004	20 mai	02H50	24		0,91	3											
	2004	30 mai	04H30	17		1,54	3											
	2004	29 août	02H30	31		0,82	3											
	2004	27 septembre	01H12	30		1,26	3											
	2004	2 octobre	22H30	40		0,79	3											
	2004	17 octobre	04H43	21		1,46	5											
	2004	7 décembre	03H45	27		0,82	4											
	2005	19 février	01H20	42		2,47	1											
	2005	20 février	03H05	21		1,15	1											
	2005	16 avril	?	25		2,09	3											
	2005	23 juin	00H15	34		1,30	3											
	2005	26 juin	01H09	34		1,41	3											
24																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes					
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	dép	origine géographique	limit	autre
1	2003	2 avril	05H30	21		1,13	2									X			
2	2003	27 juin	05H58	28		1,28	4												X
3	2003	26 juillet	02H30	27		0,80	1											X	
4	2003	1 octobre	02H40	26		1,20	0												
6	2004	25 septembre	06H35	26		1,82	0												
5	2005	23 avril	?	20		?													X

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs		Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes						
				Age	Sexe			alcoolemie	D	F	C	V	E	Age	- 25	+ 25	Origine géographique	dép	limit
	2003	27 septembre	00H30	51		2,90	3			X								X	
	2004	2 février	01H30	24		2,10	3	X										X	
	2004	20 mai	23H00	42		1,56	3											X	
	2004	4 septembre	06H25	27		?	1	X										X	
4																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes		
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age	Origine géographique	autre	
													-25	+25	dép	limit	
	2003	20 juin	23H40	31		0,58	3							1		X	
	2003	9 août	04H05	28		6,54	3							1	X		
	2003	15 août	04H05	41		3,17	3			X				2	X		
	2003	7 décembre	05H40	23		0,75	5		X	X			1		X		
	2004	1 juin	03H00	26		1,24	2			X				1		X	
	2004	24 septembre	22H15	49		3,93	0							1	X		
	2004	31 octobre	02H10	38		1,88	5		X	X				1	X		
	2005	9 mars	05H40	34		0,94	1			X				1	X		
	2005	15 août	04H05	41		3,17	3			X				1	X		
	2005	20 juin	23H40	31		0,58	3				X			1		X	
10																	

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age - 25	Age + 25	Origine géographique dép	limit	autre
	2003	14 juin	07H00	22		1,70	0										X	X
	2003	17 janvier	23H30	28		2,64	0										X	
	2003	19 août	02H35	20		0,78	3			X								
	2004	15 décembre	07H45	64		2,50	0										X	
	2004	16 septembre	23H30	27	F	?	3											X
	2004	4 décembre	?	20		0,79	5											X
	2004	7 octobre	06H40	48		1,33	0			X								X
	2005	12 mars	01H25	44		2,48	0				X							X
	2005	27 mai	00H47	30		1,60	0											X
9																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident					Victimes				
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	Age -25	Age +25	Origine géographique départ	limit	autre
	2004	25 avril	05H15	20		0,74	0									X		
	2004	15 août	06H30	42		0,59	0									X		
	2003	12 avril	01H00	29		1,36	0									X		
	2003	30 août	06H40	35	F	2,73	0									X		
	2003	17 février	23H45	21	F	1,80	4									X		
	2003	23 juillet	02H15	50		2,67	3									X		
	2003	28 juillet	06H15	23		0,75	3									X		
	2003	10 août	01H15	20		2,76	3									X		
	2003	19 octobre	0H30	20		1,33	4									X		
	2004	11 janvier	02H45	18		0,52	3									X		
	2004	25 avril	02H45	37		2,01	3									X		
	2004	2 mai	05H15	44		3,22	3									X		
	2004	15 mai	23H30	42		3,32	1									X		
	2004	25 juillet	04H00	29		2,02	1									X		
	2004	21 août	01H00	29		0,72	3									X		
	2004	22 août	05H00	31		0,94	3									X		
	2004	19 septembre	23H45	23	F	1,05	1									X		
	2004	24 octobre	03H50	60		2,79	3									X		
	2004	1 décembre	0H45	26		2,38	3									X		
	2005	6 mars	03H45	32		2,04	1									X		
	2005	2 juin	22H15	33	F	0,72	4									X		
	2005	18 juin	01H15	35		0,99	3									X		
22																		

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident							Victimes			
				Age	Sexe	alcoolemie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre	
	2003	1 ^{er} janvier	04h00	20	M	1,46	3				X							X	
	2003	26 février	07h00	50	M	?	0											X	
	2003	11 juin	06h00	21	M	0,21	0					X						X	
	2003	22 juin	02h30	31	M	0,69	2					X						X	
	2003	27 juillet	02h10	26	M	1,23	5				X	X						X	
	2003	6 août	22h15	19	M	0,61	0				X							X	
	2003	14 décembre	02h00	47	M	?	0											X	
	2003	14 décembre	23h55	18	M	?	0					X						X	
	2004	26 janvier	01h40	29	M	2,12	0				X							X	
	2004	11 février	22h30	40	M	2,22	4					X						X	
	2004	4 juin	00h05	21	M	1,08	2					X						X	
	2004	21 juin	22h45	23	M	0,85	3											X	
	2004	26 septembre	00h10	27	M	1,70	5					X						X	
	2004	6 novembre	23h55	?	?	?	0											X	
	2004	21 novembre	02h35	21	M	1,61	1					X						X	
	2005	1 ^{er} janvier	22h00	59	M	0,82	3				X							X	
	2005	30 janvier	05h30	24	M	1,99	3					X						X	
	2005	2 février	23h30	32	M	?	0					X						X	
18																			

N°	Année	Date	Heure	Conducteurs			Parcours	V à emp	Autres facteurs de l'accident						Victimes							
				Age	Sexe	alcoolémie			D	F	C	V	E	-25	Age +25	Origine géographique	limit	autre				
	2003	2 février	22H50	31		2,45	3				X											
	2003	15 mars	05H00	39		2,10	0															
	2003	23 mars	07H45	28		0,67	1			X												
	2003	24 avril	22H45	36		1,90	3															
	2003	30 avril	23H45	32		1,91	3					X										
	2003	8 mai	07H15	33		0,86	3															
	2003	11 juillet	06H30	66		0,72	0															
	2003	3 août	22H30	29		1,27	3					X										
	2003	6 septembre	06H50	28		2,78	0															
	2003	1 octobre	03H00	25		1,65	0					X										
	2003	12 octobre	05H00	40		4,50	3			X												
	2003	9 novembre	07H15	20		0,58	0													1		
	2003	10 décembre	01H15	26		1,68	0														1	
	2004	15 janvier	01H15	60		1,40	0														1	
	2004	5 avril	22H53	33		1,32	3														1	
	2004	12 avril	03H15	23		3,29	4					X									1	
	2004	23 avril	22H45	42		2,72	0															1
	2004	23 avril	22H45	42		2,72	0															1
	2004	20 mai	23H45	54		3,17	3														1	
	2004	30 mai	02H15	26		0,58	3															1
	2004	22 juillet	03H00	25		2,89	1					X									1	
	2004	10 septembre	23H30	29		1,26	3					X										1
	2004	12 septembre	02H45	21		1,69	5														1	
	2004	12 septembre	07H00	23		1,69	1					X									1	
	2004	16 septembre	22H15	24		4,40	0														1	
	2004	3 octobre	05H20	21		1,17	1														2	
	2004	4 novembre	00H25	37		2,14	3															1

