

Les grandes données de l'accidentologie

Caractéristiques et causes des accidents de la route

Juin 2006

AVERTISSEMENT

Le 1^{er} janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours.

Préambule

Ce document d'information conçu par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a pour but de présenter les principales données de l'accidentologie de l'année 2005.

Les sources découlent pour l'essentiel des bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) remplis par les forces de l'ordre après chaque accident corporel, puis exploités par l'Observatoire. Une fois comparées et croisées, ces données permettent de mesurer la fréquence des accidents en fonction des situations. Dans la mesure du possible, elles prennent en compte l'exposition au risque, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus.

Ce document a pour objectif de faire « la chasse aux idées reçues », chiffres à l'appui !

Sommaire

| | |
|---|----------|
| Quels sont les types de déplacement les plus dangereux ? | 1 |
| Où les accidents ont-ils lieu ? | 2 |
| Quel sont les usagers les plus exposés à l'accident ? | 3 |
| Quand les accidents ont-ils lieu ? | 4 |
| Quelles sont les infractions fréquemment commises lors de l'accident et les sanctions ? | 5 |
| Qu'en est-il de nos voisins européens ? | 6 |

L'année 2005

Un bilan favorable

- Le bilan de l'année 2005 marque de nouveaux progrès par rapport au bilan 2004.
- Sur longue période, entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués ressort à 2,3 %. Depuis 2001 on a constaté une accélération du processus avec des baisses successives de 6,2 % en 2002, 20,9 % en 2003, 8,7 % en 2004 et 4,9 % en 2005.
- En quatre ans, entre 2001 et 2005, le gain s'élève à – 35,6 % pour les tués et – 29,6 % pour les blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur quatre ans est de 6 400 vies sauvées.

Les dominantes de 2005

- Une diminution des vitesses pratiquées par les usagers se traduisant principalement par une baisse du nombre de tués sur les réseaux de rase campagne. Cette baisse du nombre de personnes tuées profite surtout aux usagers de voitures de tourisme
- Une augmentation du nombre d'accidents en milieu urbain avec d'avantage de tués chez les piétons et les cyclomotoristes.
- Des chiffres d'accidentologie chez les motocyclistes encore à la hausse.
- Des progrès en matière de port de la ceinture

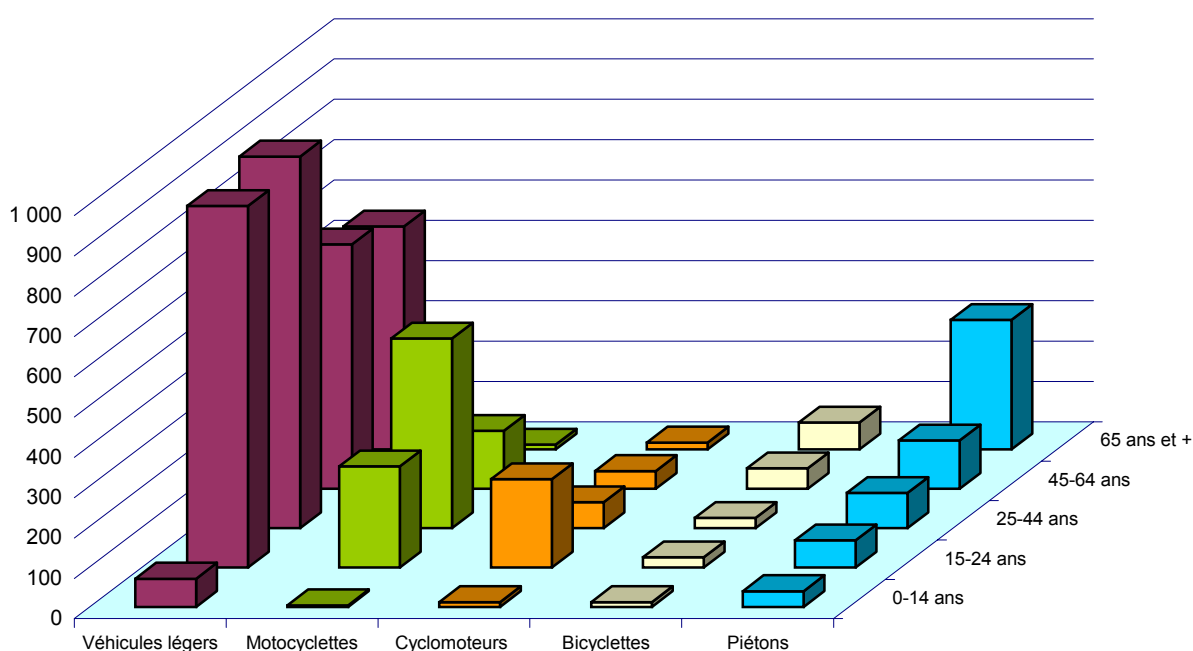
Les données générales de l'année 2005

- Les analyses qui suivent portent sur les **84 525 accidents corporels** survenus au cours de l'année 2005. On entend par accident corporel de la circulation routière un accident qui fait au moins une victime, c'est-à-dire une personne blessée ou tuée, implique au moins un véhicule et se produit sur une voie ouverte à la circulation.
- Dans ces accidents, on compte **108 076 personnes blessées**, dont **39 811 hospitalisées** (dont l'état a nécessité une hospitalisation d'au moins 24 heures) et **5 318 personnes décédées** sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident.
- Le taux de gravité des accidents s'est élevé en 2005 à **6,29 tués pour 100 accidents corporels**.
- 21 % des accidents concernent un véhicule seul, 16 % un véhicule seul et un piéton, 11 % sont des collisions frontales entre deux véhicules.
- Plus de 92 % des accidents mortels comptent seulement un mort, et 0,4 % en cause plus de trois.

Quel sont les types de déplacement les plus dangereux ?

La moto est, de loin, le mode de déplacement le plus dangereux avec 16,6 % des tués pour moins de 1 % du trafic

NOMBRE DE TUES PAR CATEGORIES D'USAGERS EN FONCTION DE L'AGE



On constate sur le graphique ci-dessus que les mortalités respectives des cyclistes et surtout des piétons concernent les tranches d'âges élevées. Inversement, la tranche d'âges 15-24 ans est la plus représentée chez les cyclomotoristes et celle des 25-44 ans chez les motocyclistes, pour lesquels on a constaté une augmentation régulière de l'âge : l'âge moyen du conducteur de moto décédé dans un accident est passé entre 1995 et 2005 de 30 ans à 34 ans.

Nombre de tués selon le parc et le kilométrage moyen du mode de déplacement

| Répartition par rapport au parc | Tués par million de véhicules | Kilométrage moyen par an |
|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Motocyclistes | 748 | 4 728* |
| Cyclomoteurs | 273 | 2 020* |
| Voiturettes | 86 | - |
| Poids lourds | 159 | 48 948 |
| Voitures de tourisme | 102 | 13 164 |

* estimation à la mi-2003

En savoir plus

Les motos

- Bien que les motocyclistes parcourent en moyenne assez peu de kilomètres par an et ne constituent que 0,8 % du trafic, ils représentent 15,5 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 16,8 % des victimes.
- **Les jeunes font souvent le choix de se déplacer à moto : 82 % des motocyclistes tués ont entre 15 et 44 ans, et 54 % entre 20 et 34 ans**, mais, l'âge moyen des conducteurs de motos tués augmente chaque année (34 ans en 2005 contre 30 ans en 1995).
- Les accidents corporels sont concentrés dans un petit nombre de régions. Si l'Île-de-France et la Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 37 % des accidents de véhicules légers, elles concentrent en revanche 55 % des accidents de moto.
- Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, **le risque d'être tué lors d'un accident est vingt fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture de tourisme**. Il est deux fois plus élevé pour un motocycliste français que pour un motocycliste allemand
- En terme de cylindrée, le risque est deux fois moins élevé pour les moins de 125 cm³ que pour les motos plus grosses.
- Dans les accidents corporels moto-voiture, les voitures sont plus souvent responsables (48 %) que les motos (31 %). La proportion s'inverse pour les accidents mortels (45 % pour les motos contre 47 % pour les voitures)

Les poids lourds

- Les poids lourds représentent 6,3 % des kilomètres parcourus (chiffre 2004) et 3,3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 8,9 % dans les accidents mortels. **13,7% des tués sur la route le sont dans un accident impliquant un poids lourd**, mais les occupants de poids lourds eux-mêmes ne représentent que 1,7 % des tués.
- Le trafic des poids lourds étrangers ne pose pas de problème spécifique de sécurité, bien qu'il augmente trois fois plus vite que le trafic des poids lourds français (+ 21 % sur cinq ans, contre + 4 %). Il atteint aujourd'hui 20% du trafic total des poids lourds.

Les cyclomoteurs

48 % des tués à cyclomoteur sont âgés de 15-19 ans. C'est en effet l'un des principaux modes de déplacement des jeunes de cette tranche d'âge. Toutefois le parc des cyclomoteurs est en diminution régulière.

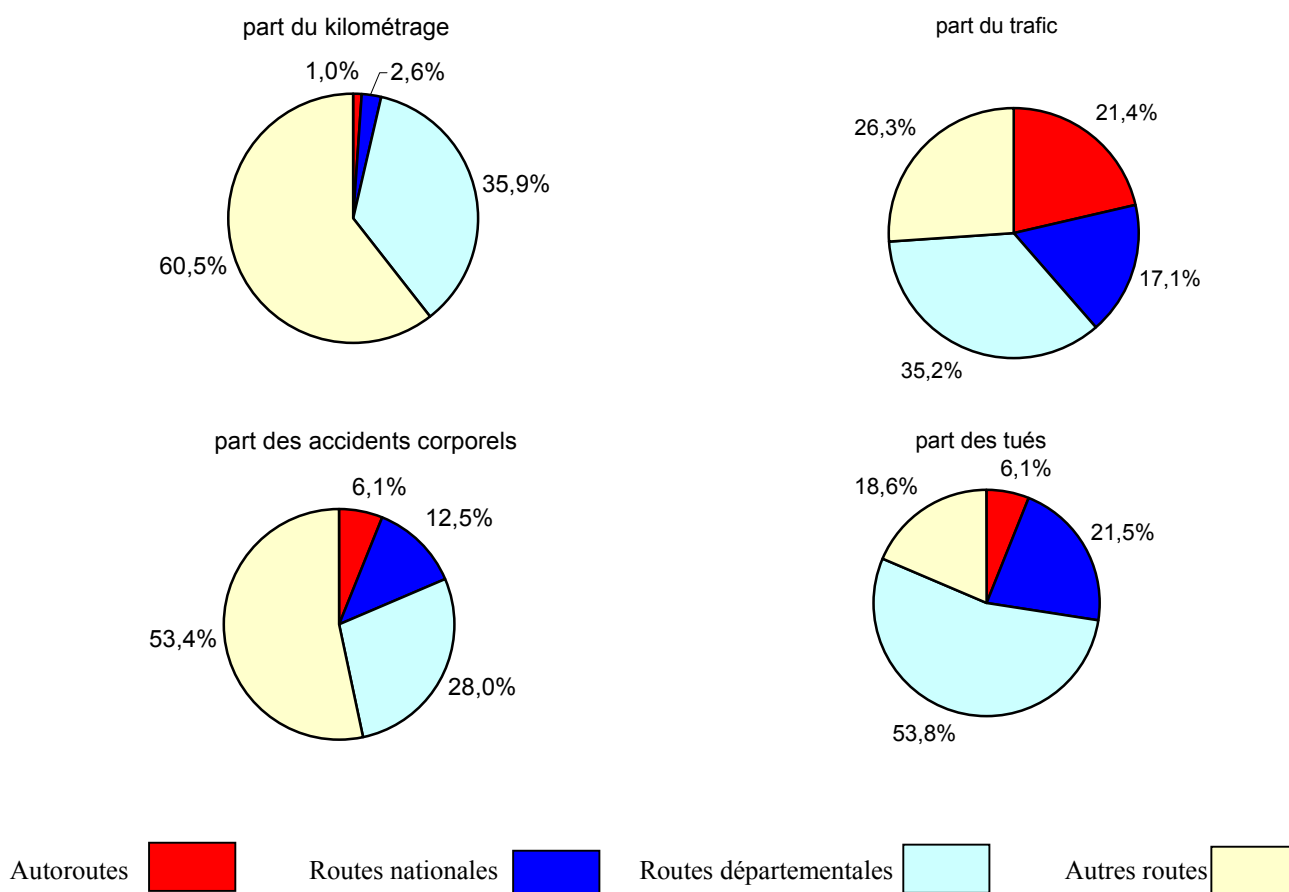
Les piétons

Le déplacement à pied est d'abord un phénomène urbain : les deux tiers des piétons tués le sont en ville, alors que pour les autres victimes de la route, ce taux est inférieur à un quart.

Où les accidents ont-ils lieu ?

Ce sont les routes de rase campagne (nationales ou départementales) qui sont les plus dangereuses avec 75 % des tués pour 52 % du trafic

IMPORTANT DU TRAFIC ROUTIER PAR TYPE DE RESEAU (en %)



Représentant seulement 1 % du kilométrage national, les autoroutes concentrent 21,4 % du trafic, pour une proportion relativement faible d'accidents (6,1 %).

Les trois-quarts des tués le sont sur les routes nationales et départementales.

Le volume important du trafic sur ces routes de campagne étant réparti sur un kilométrage considérable, la faible densité de véhicules rend plus difficile leur surveillance et leur sécurisation et favorise, en conséquence, les vitesses élevées.

En savoir plus

Les autoroutes

- **Les autoroutes sont plus de 4 fois moins dangereuses que les routes nationales.** En effet, le taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroute est de 0,27 alors que les routes nationales affichent un taux de 1,00. En dix ans, les deux réseaux ont vu leur taux baisser considérablement.
- **32 % des accidents résultent de collisions arrière ou en chaîne.**
- Les accidents en contresens sont très rares (0,7 %) mais très graves. Ils représentent 24 tués en 2005.

En rase campagne

- En 2005, en rase campagne, 1 360 usagers ont été tués à bord des véhicules ayant heurté un obstacle latéral. Dans 626 cas, il s'agissait d'un arbre ou d'un poteau.
- Près de 60% des tués le sont sur des routes bidirectionnelles (circulation en double sens).

En agglomération

- **Plus l'agglomération et la densité du trafic sont grandes, plus la gravité des accidents diminue.**
- Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (27,7 % des tués contre 4,8 % en rase campagne), les motocyclistes (20,9 % contre 14,6 %) et les cyclomotoristes (10,7 % contre 4,9 %).

Les départements

Le nombre de tués pour un million d'habitants va de 20 pour les Hauts-de-Seine à 192 pour les Alpes-de-Haute-Provence et le Jura. Mais si l'on tient compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines), les départements les plus sûrs sont les départements des Landes (- 41 %), l'Isère (- 37 %), la Côte-d'Or (- 37 %) ainsi que des départements urbains : les Hauts-de-Seine (- 35 %), l'Essonne (- 31 %) et le Rhône (- 30 %). Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+ 84 %), l'Yonne (+ 59 %) le Gers (+ 58 %) et l'Ariège (+56 %).

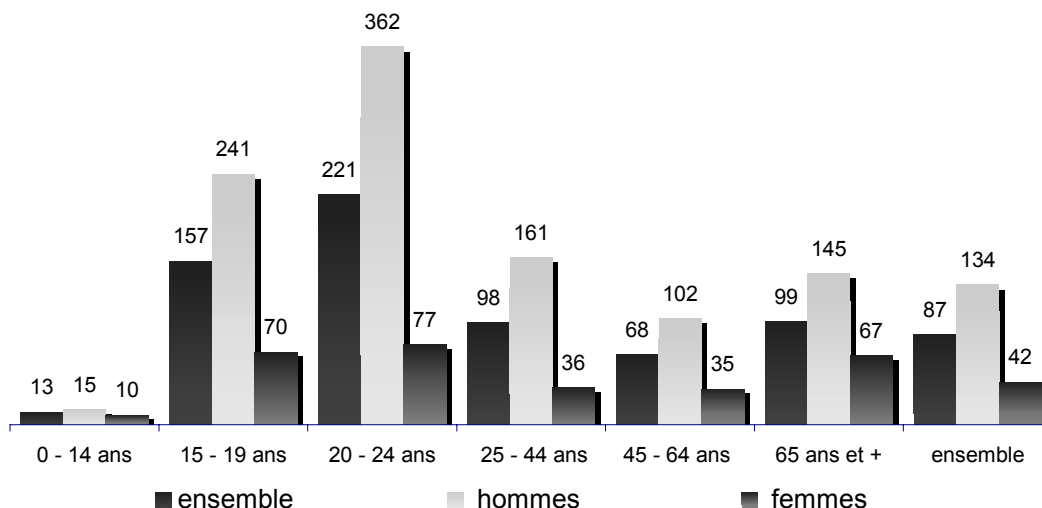
Les victimes locales

76 % des victimes sont des victimes locales : des piétons ou des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

Quel sont les usagers les plus exposés à l'accident ?

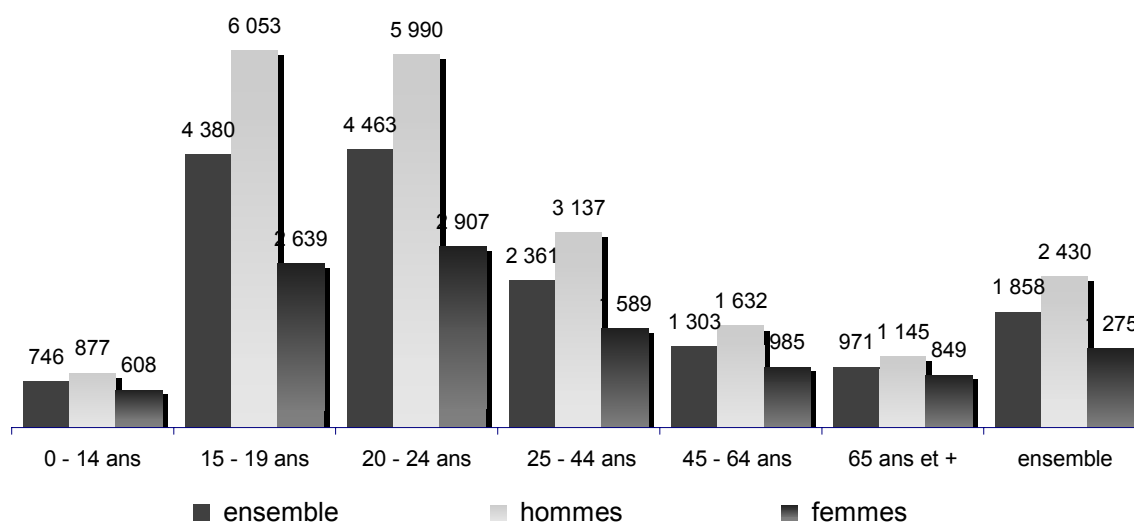
Les hommes entre 15 et 24 ans sont les plus exposés au risque d'accident.

REPARTITION DES TUES EN FONCTION DE L'AGE ET DU SEXE (par million d'individus de la classe d'âge)



C'est pour la classe d'âge des hommes de 20-24 ans, suivie de près par celle des 15-19 ans, que le risque d'être tué sur la route est le plus élevé.

REPARTITION DES VICTIMES (TUES ET BLESSES) EN FONCTION DE L'AGE ET DU SEXE (par million d'individus de la classe d'âge)



Le risque d'être victime d'un accident de la route est très élevé pour les hommes de 15-24 ans mais aussi, dans une moindre mesure, pour les femmes de cette même classe d'âge.

En savoir plus

Les enfants

Environ 36 % des tués de 0-14 ans sont des piétons ou des cyclistes.

Les orphelins

On estime à environ 3 200 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2005 ce qui représente environ six orphelins pour dix tués.

Les jeunes

- **Les 15-24 ans représentent 13% de la population mais 28 % des tués sur la route. Près de 40 % du total des pertes en années de vies humaines dues aux accidents de la circulation concernent cette classe d'âge.** Ce phénomène qui n'est pas spécifique à la France, est plus lié à l'apprentissage de la vie qu'à l'apprentissage de la conduite : les conducteurs novices âgés ont beaucoup moins d'accidents que les conducteurs novices jeunes.
- Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les 15-24 ans, soit près de 48% des décès chez les garçons de 15-19 ans.
- Les risques de décès la nuit et le week-end sont plus importants chez les jeunes de 18 à 24 ans que pour l'ensemble de la population :
 - 60 % (contre 45 % pour l'ensemble de la population) la nuit ;
 - 41 % (contre 32 %) le week-end.

Les femmes

- En 2005, pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes avaient 3,7 fois moins de risque d'être tuées que les hommes. Mais il faut savoir que les déplacements qu'elles effectuent ont lieu plus souvent en milieu urbain.
- **En 2004, elles étaient 9,4 fois moins condamnées pour délits routiers.**

Les personnes âgées

Les personnes âgées ont des accidents moins fréquents mais plus graves, bien qu'elles utilisent peu les modes de déplacement rapides.

Plus de 50 % des piétons tués et de 37 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Plus de 22 % des piétons tués sont âgés de 80 ans ou plus.

Les étrangers

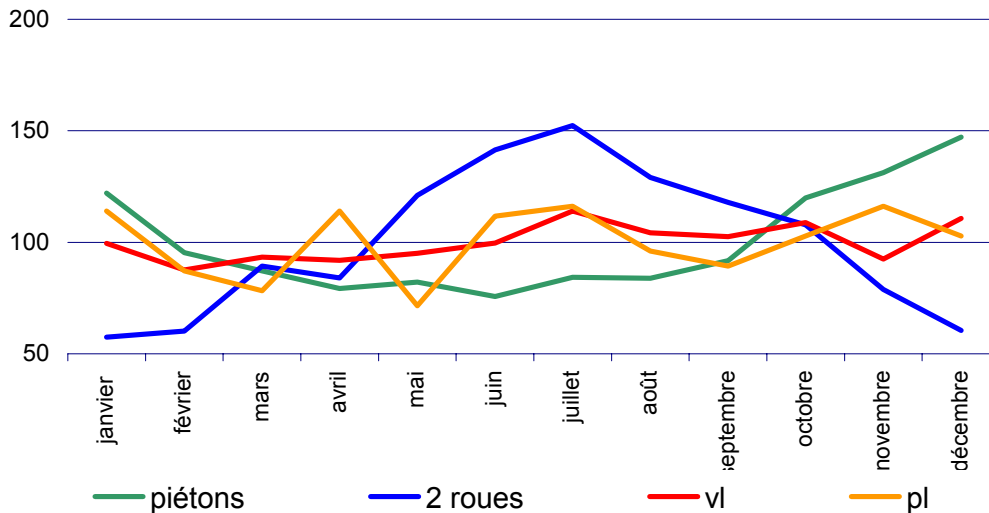
Sur le territoire national, les étrangers représentaient en 2003 environ 9% des tués de la route.

Quand les accidents ont-ils lieu ?

C'est la nuit, le week-end et l'été qu'il y a le plus d'accidents mortels

NOMBRE DE TUES EN FONCTION DES SAISONS ET SELON LE TYPE D'USAGER

Moyenne sur les cinq dernières années
(indice 100 = moyenne annuelle)

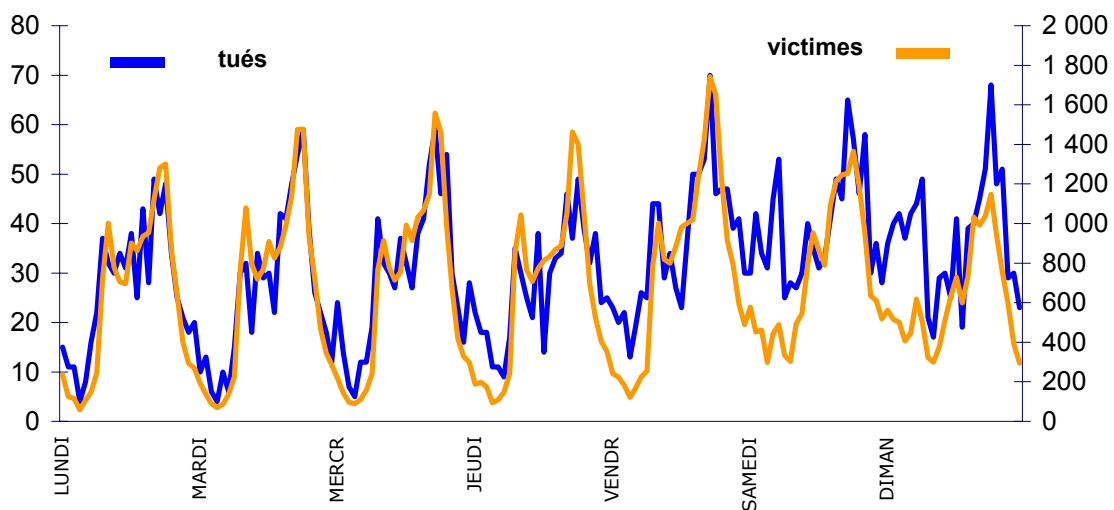


Moyenne sur les cinq dernières années

Parallèlement à l'évolution du trafic et des conditions météo, **c'est au cours de l'été que le nombre de tués culmine**, pour les véhicules légers et les poids lourds. Il atteint son niveau le plus bas de janvier à mars, et connaît un pic en juillet. Les poids lourds connaissent un deuxième pic en novembre. L'été se trouve également plus meurtrier pour les deux-roues.

La situation est inverse pour les piétons, pour lesquels l'hiver se révèle particulièrement meurtrier, d'octobre à février, en raison notamment des mauvaises conditions de visibilité sur les routes.

NOMBRE DE VICTIMES ET DE TUES EN FONCTION DES JOURS DE LA SEMAINE ET DES HEURES



- C'est le week-end que le nombre de tués est le plus élevé.

Et c'est dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, entre 4 h et 6 h du matin, que les accidents sont les plus graves.

- Le nombre de tués présente un pic quotidien aux alentours de 18 heures.

En savoir plus

- La nuit représente moins de 10% du trafic mais 35 % des blessés hospitalisés et 45 % des tués. On roule sensiblement plus vite la nuit que le jour, excepté sur les autoroutes de liaison.
- Paradoxalement, les week-ends de grande circulation révèlent souvent des moyennes journalières plus faibles que les week-ends ordinaires.
- 15 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 8,2 % lors d'un déplacement professionnel.

L'effet météo

- Les conditions météorologiques influent sur les résultats de l'étude d'accidentologie en induisant des variations de 5 à 6 % des moyennes mensuelles. Toutefois ces variations ne dépassent guère 2 à 3 % sur la moyenne annuelle.
- En 2005, 10,8 % des accidents se sont produits par temps de pluie.
- Les accidents survenus par temps de brouillard ont causé la mort de 102 personnes, soit 1,9 % du nombre de tués sur la route.

Quelles sont les principaux facteurs d'accidents et les actions les plus efficaces ?

L'excès de vitesse constitue l'infraction la plus répandue et, proportionnellement, la moins réprimée, l'alcool la plus grave alors qu'elle est assez rare.

Les accidents sont le plus souvent dus à une faute des conducteurs mais **environ 60 % des tués ne sont pas responsables** : il s'agit des piétons, des occupants non conducteurs et des conducteurs non responsables.

Les facteurs

Alcool (chiffres 2004)

- La conduite en état d'ivresse est un délit beaucoup moins répandu que le dépassement des limitations de vitesse. Cependant son influence est considérable sur les accidents : l'alcool est présent dans 9,5 % des accidents corporels et dans 30,7 % des accidents mortels.
- Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés avec leurs passagers puisqu'ils représentent 80 % des tués.
- **Si tous les conducteurs respectaient la limite légale d'alcoolémie, on estime que près de 28 % des morts auraient été évitées.**

Vitesse et distances de sécurité

- **Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en retrait en 2005, reste un comportement de masse** : tous réseaux confondus, plus de 40 % des automobilistes, plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et plus de 60 % des motocyclistes sont concernés.
- Même si l'on a constaté une légère hausse en fin d'année, les dépassements de plus de 10 km/h sont globalement en baisse sensible en 2005. Ils s'élèvent à 18,9 % pour les véhicules de tourisme (contre 21,9 % en 2004) et à 16,5 % pour les poids lourds hors autoroutes (contre 18,0 %). Seul le comportement des motocyclistes s'est légèrement dégradé avec 41,8 % (contre 40,9 %).
- En circulation dense, 56 % ne respectent pas la distance minimale de sécurité de deux secondes avec le véhicule qui le précède et 12 % sont en dessous de la seconde.
- En trois ans, entre 2002 et 2005, la vitesse moyenne pratiquée le jour par les automobilistes français a baissé de plus de six kilomètres/heure, passant de 89,5 km/h à 83,1 km/h tous réseaux confondus. Cette baisse des vitesses a contribué à 75% de la baisse du nombre des tués sur la route au cours de la période.
- **Si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse, 25 % des accidents mortels pourraient être évités.**

Ceinture

- Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années, notamment depuis que le non-respect de cette obligation est sanctionné par le retrait d'un point du permis (trois points depuis mars 2003).
- Si le port de la ceinture à l'avant était égal à 93 % sur les routes de rase campagne il y a dix ans, il atteint aujourd'hui plus de 98 %. En milieu urbain, la progression est spectaculaire, passant de 71,8 % en 1995 à 94,2 % aujourd'hui. Le taux de port de la ceinture aux places arrière est par contre beaucoup plus faible. Il s'élève en effet à 75,7 % en milieu urbain et à 77,8 % sur autoroutes.
- **Au moins 509 vies auraient été sauvées en 2005 si chacun avait bouclé sa ceinture, à l'avant comme à l'arrière.**

Autres infractions

- Environ 2,5 % des accidents mortels auraient pu être évités si tous les conducteurs avaient respecté la législation concernant la consommation de **cannabis**.
- **Téléphoner** en conduisant, même avec un dispositif mains libres, multiplie par quatre le risque d'accident.
- Environ 2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 3 % de ceux impliqués dans un accident mortel n'ont **pas le permis** (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou de catégorie non valable). De même 2 % des véhicules impliqués dans un accident corporel présentaient un **défaut d'assurance**. Les **délits de fuite** concernaient 3,5 % des impliqués dans un accident corporel en 2005.

Les actions

La communication (information et campagnes) et la mobilisation locale d'une part, le contrôle et les sanctions d'autre part sont les modes d'action les plus efficaces en faveur de la sécurité routière.

- En 2005, le nombre d'infractions sanctionnées était de 10,6 millions (contre 7,9 en 2004), la part du contrôle automatisé étant de 4,1 millions.
- Les contrôles d'alcoolémie ont fortement augmenté au cours des dix dernières années : ils sont passés de 6,2 millions de dépistages préventifs en 1996 à 9 millions en 2005 ; ils ont surtout été beaucoup mieux ciblés, le nombre de contrôles positifs passant pour la même période de 71 000 à 226 000.
- Le permis à points joue un rôle important pour améliorer les comportements. En 2005, environ 10 % des 36,7 millions de conducteurs ont eu des points retirés mais seulement 0,15% ont eu leur permis invalidés.

Par ailleurs, les améliorations régulières des infrastructures et des véhicules participent aux progrès de la sécurité

- Le traitement des obstacles latéraux (arbres ou poteaux) permettrait de réduire de 6 % le nombre de victimes tuées sur la route.
- Selon une étude française, la généralisation de l'ESP (correcteur électronique de trajectoire) à tous les véhicules du parc automobile permettrait de réduire d'environ 15 % le nombre d'accidents mortels.

Qu'en est-il de nos voisins européens ?

En trente ans, l'écart entre les pays s'est considérablement resserré. Au cours des trois dernières années, la France s'est rapprochée des meilleurs pays européens (Royaume-Uni, Suède et Pays-Bas)

Au 1^{er} janvier 2005, la France a adopté la définition internationale du tué dans les accidents de la route : personne qui décède dans les trente jours, alors qu'auparavant, seules les personnes décédées dans les six jours étaient comptabilisées. Tous les chiffres présentés ci-dessous sont harmonisés à trente jours.

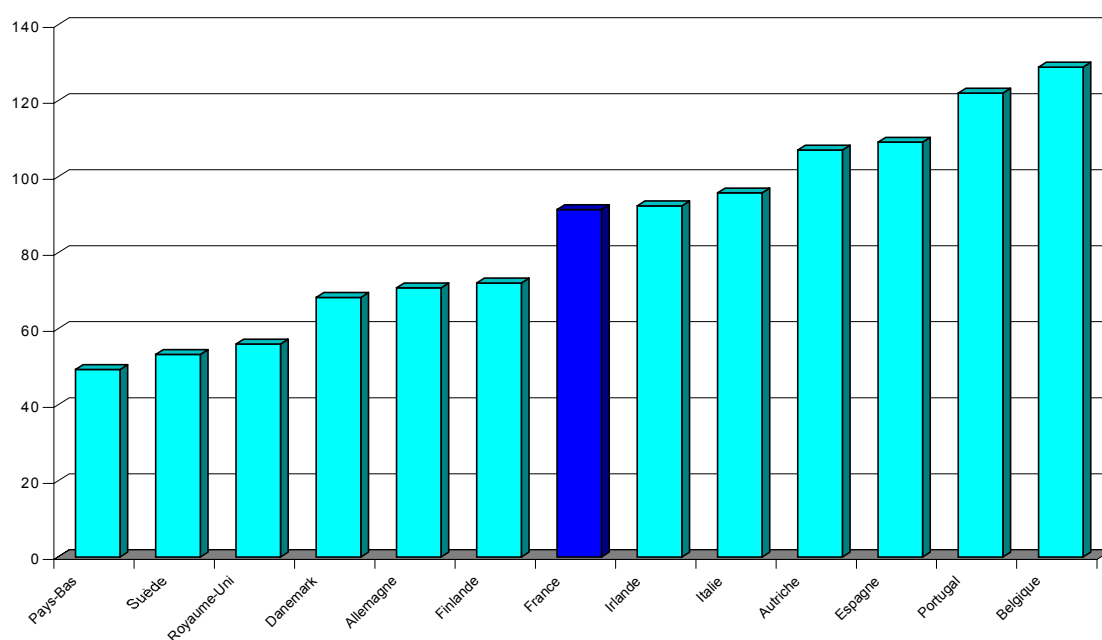
Les résultats quantitatifs

| Nombre de tués à 30 jours | 2003 | 2004 | Évolution |
|---------------------------|-------|-------|-----------|
| France | 6 058 | 5 530 | - 8,7% |
| Allemagne | 6 613 | 5 842 | - 11,7% |
| Pologne | 5 640 | 5 712 | + 1,3% |
| Espagne | 5 399 | 4 741 | - 12,2% |
| Royaume-Uni | 3 658 | 3 368 | - 7,9% |
| Pays-Bas | 1 028 | 804 | - 21,8% |

L'exposition au risque

Les pays membres de l'Union européenne offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques et socio-économiques qui rendent difficile la comparaison de leurs accidentologies respectives. Deux indicateurs sont couramment utilisés : le nombre de tués par habitant et celui par kilomètre parcouru.

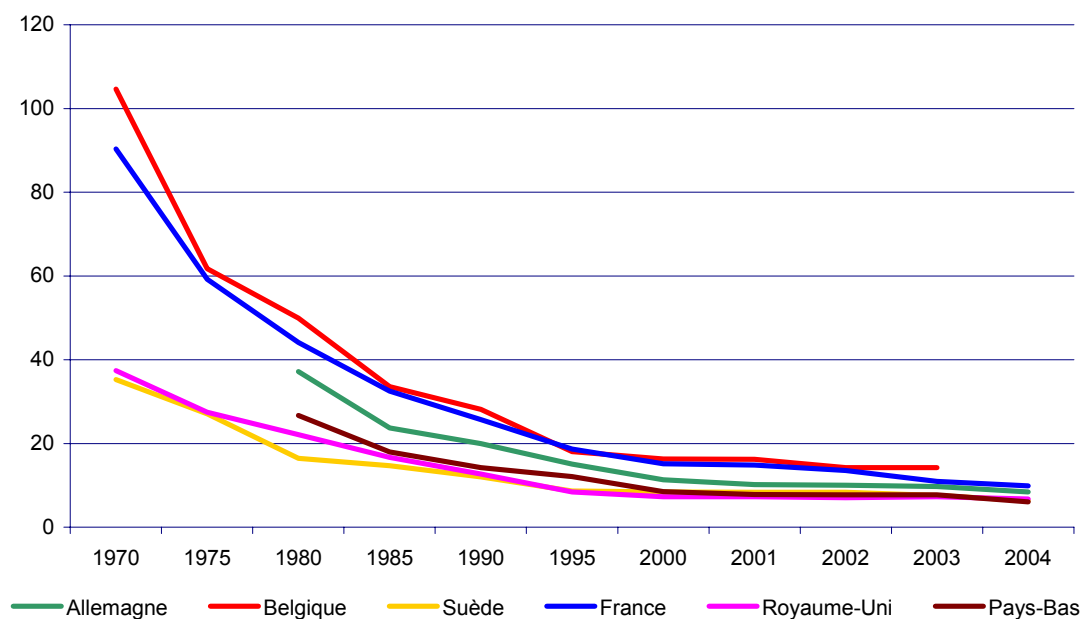
NOMBRE DE TUES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2004



En 2004, la France se rapproche du peloton de tête et vient de dépasser l'Irlande.

Pour autant, la France se situe loin des six pays européens qui la précèdent en termes de nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants, à savoir : les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni, le Danemark, l'Allemagne et la Finlande.

NOMBRE DE TUES PAR MILLIARD DE KILOMETRES PARCOURUS



Si l'on considère le nombre de tués par kilomètre parcouru, les comparaisons entre les pays peuvent varier légèrement. Ainsi, le rapport entre la France et la Grande-Bretagne n'est plus que de 1,5. Cet indicateur montre également qu'au fil du temps, l'écart entre les pays s'est resserré. En 34 ans, la France a divisé son taux par 9,1 contre seulement 5,8 pour la Grande-Bretagne.

Plusieurs études ont montré que **la différence de densité de la population entre les pays** permet d'expliquer en partie ces variations, qui reflètent en effet la synthèse de nombreuses variables ayant un impact sur l'accidentologie (part du transport collectif, part du trafic sur autoroute ou en agglomération, etc.). **Plus la population d'un pays est dense, moins elle est exposée au risque, et donc moins le taux de tués par habitant est élevé.**

Ainsi, pour une densité quasi identique (d'environ 230 hab./km²), l'Allemagne a un nombre de tués par habitant plus élevé que le Royaume-Uni. De son côté, avec une densité de 110 hab./km², l'accidentologie de la France est plutôt comparable à celle de l'Autriche ou de l'Espagne.

Il n'en demeure pas moins que même si la différence entre la France et les pays les mieux classés semble ainsi atténuée, elle reste importante notamment à cause de facteurs tels que l'alcoolémie ou la vitesse.

Pour en savoir plus

www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire