



CHANGEONS

Les grandes données de l'accidentologie

Caractéristiques et causes des accidents de la route

Mai 2004

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 2003.

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

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

Les données générales de l'année 2003

- Les analyses portent sur les **90 220 accidents corporels** survenus au cours de l'année 2003. 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 **115 929 personnes blessées**, dont **19 207 gravement** (plus de six jours d'hospitalisation), et **5 731 personnes décédées** sur le coup ou dans les six jours suivant l'accident.
- Le taux de gravité des accidents s'est élevé en 2002 à **6,35 tués pour 100 accidents corporels**.
- 21% des accidents concernent un véhicule seul, 15% un véhicule seul et un piéton, 9% sont des collisions frontales entre véhicules.
- Près de 92% des accidents mortels comptent seulement un mort, et 0,3% en cause plus de trois.

Un bilan spectaculaire

- Le bilan de l'année 2003 témoigne d'une baisse qui n'avait encore jamais été enregistrée : une diminution de 14,5% du nombre d'accidents corporels et de 20,9% du nombre de tués.
- Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents a diminué de plus d'un tiers (- 34,4%). Parallèlement, **le nombre de tués a baissé de 36,7%**, celui des blessés graves de 55,9% et celui des blessés légers de 33,5%.

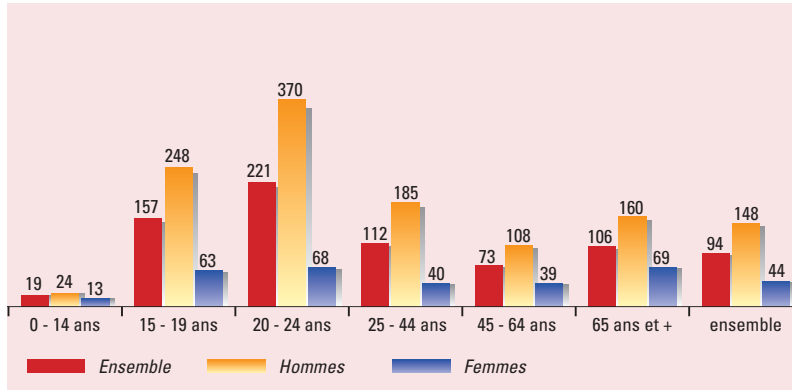
Les grandes tendances

- La moto est, de loin, le mode de déplacement le plus dangereux.
- Les hommes entre 15 et 24 ans sont les plus exposés au risque d'accident.
- Les routes de rase campagne (nationales ou départementales) sont les plus dangereuses.
- L'excès de vitesse constitue l'infraction la plus répandue et, proportionnellement, la moins réprimée.

Quel est l'usager le plus exposé à l'accident ?

RÉPARTITION DES TUÉS EN FONCTION DE L'ÂGE ET DU SEXE

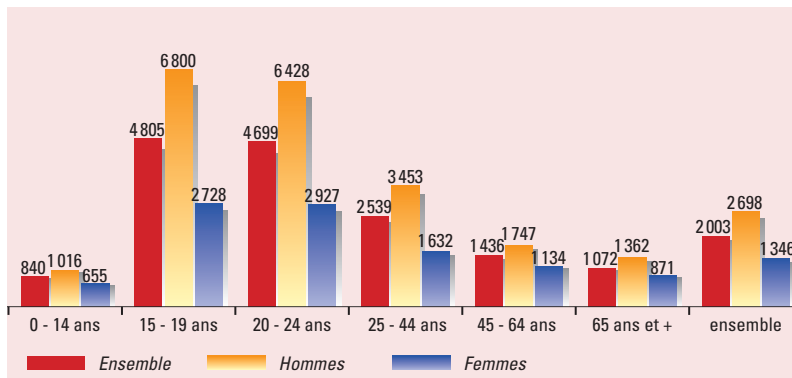
(par million d'individus de la classe d'âge)



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.

RÉPARTITION DES VICTIMES (TUÉS ET BLESSÉS) EN FONCTION DE L'ÂGE 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 32% des victimes de 0-14 ans sont des piétons ou des cyclistes.

Les jeunes

→ 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 44% pour l'ensemble de la population) la nuit ;
- 43% (contre 34%) le week-end.

→ De nombreuses enquêtes ou études sociologiques confirment la spécificité des jeunes et en particulier des jeunes garçons en matière de prise de risque.

Les 15-24 ans représentent 13% de la population mais 25,8% des tués sur la route. Près de 38% du total des pertes en années de vies humaines dues aux accidents de la circulation concernent cette classe d'âge.

→ 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 femmes

→ Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 2,9 fois moins de risque d'être tuées que les hommes. Mais il faut savoir que les déplacements qu'elles effectuent ont lieu le plus souvent en milieu urbain.

→ Elles sont **11,4 fois moins condamnées pour délits.**

Les personnes âgées

Les personnes âgées ont des accidents moins fréquents mais plus graves, bien qu'elles utilisent peu les modes de déplacement rapides. Près de 48% des piétons tués et près de 32% des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Les étrangers

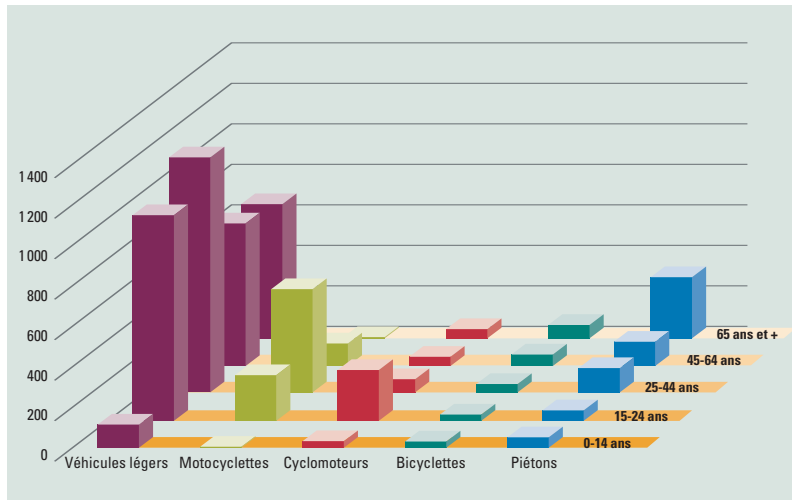
Sur le territoire national, les étrangers représentent environ 9% des tués de la route.

Le permis de conduire

Si la tranche d'âge des 18-24 ans se trouve marquée par un nombre particulièrement élevé de tués sur les routes, ce pic s'explique davantage par l'âge que par le manque d'expérience du conducteur.

Quels sont les types de déplacement les plus dangereux ?

NOMBRE DE TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN FONCTION DE L'ÂGE



Depuis dix ans, la proportion d'usagers de voiture de tourisme, de piétons et de cyclistes tués est en diminution par rapport au nombre total de tués sur la route. En revanche, celle des cyclomotoristes, des motocyclistes et des occupants de poids lourds subit une progression.

En savoir plus

Les modes de déplacement les plus risqués

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
Motocyclettes	745	4 030
Cyclomoteurs	274	-
Voitures	200	-
Poids lourds	188	47 669
Voitures de tourisme	119	13 764

Les poids lourds

- Les poids lourds représentent 6,1 % des kilomètres parcourus et 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 8,5 % dans les accidents mortels. **12,6 % des tués sur la route le sont dans un accident impliquant un poids lourd**, et parmi eux, 1,9 % sont les occupants de poids lourds eux-mêmes.
- 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 (+ 28 % sur cinq ans, contre + 9 %). Il atteint aujourd'hui 20 % du trafic total des poids lourds.

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 10,8 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 13,7 % des victimes.
- **C'est souvent par goût de la prise de risque que les jeunes choisissent de se déplacer à moto : 84 % des motocyclistes tués ont entre 15 et 44 ans, et 53 % entre 20 et 34 ans.**
- Les accidents corporels sont concentrés dans un petit nombre de régions. Si l'Île-de-France et la Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 36 % des accidents de véhicules légers, elles concentrent en revanche 53 % des accidents de moto.
- Le risque d'être tué lors d'un accident est six fois supérieur pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture de tourisme. Il est vingt-et-une fois supérieur si l'on tient compte du kilométrage parcouru.
- En terme de cylindrée, le risque est deux fois moins élevé pour les moins de 125 cm³ que pour les motos plus grosses.

Les cyclomoteurs

46 % 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.

Les vélos

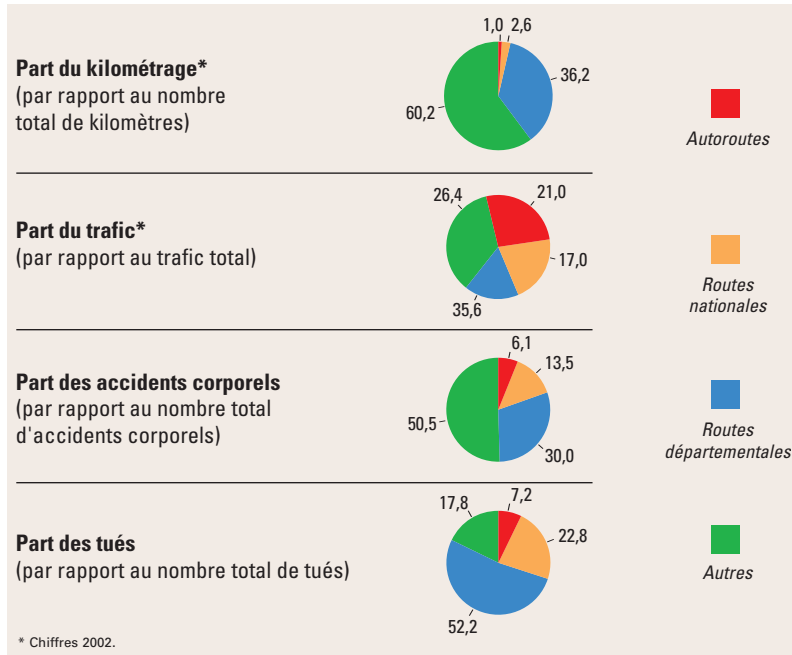
Le kilométrage parcouru à bicyclette n'est pas connu. On sait toutefois que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisir.

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 ?

IMPORTANCE DU TRAFIC ROUTIER PAR TYPE DE RÉSEAU (en %)



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

Près de la moitié des accidents ont lieu 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.

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

En savoir plus

Les autoroutes

- **Les autoroutes sont 3,5 fois moins dangereuses que les routes nationales.**
En effet, le taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroute est de 0,35 alors que les routes nationales affichent un taux de 1,21. En dix ans, les deux réseaux ont vu leur taux baisser considérablement.
- **28 % des accidents résultent de collisions arrière ou en chaîne.**
- 29 % des tués sur autoroute n'avaient pas attaché leur ceinture au moment de l'accident.
- Les accidents en contresens sont très rares (1 %) mais très graves. Ils représentent 23 tués en 2003.

En rase campagne

- En 2003, en rase campagne, 1 617 usagers ont été tués dans un accident impliquant un obstacle latéral. Dans 668 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 (25,9 % des tués contre 4,4 % en rase campagne), les motocyclistes (20,2 % contre 11,9 %) et les cyclomotoristes (10,1 % contre 5,1 %).

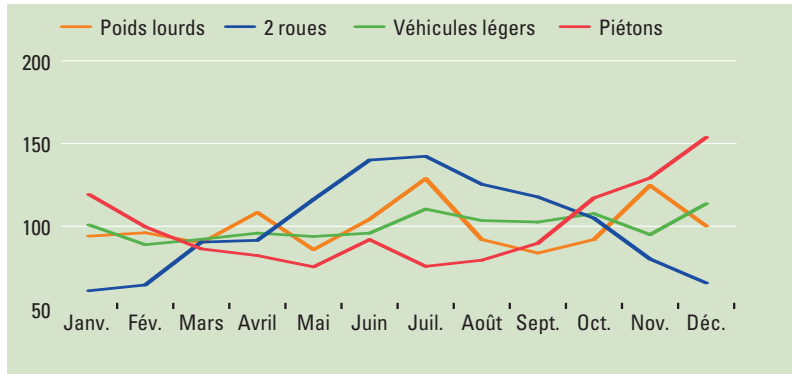
Les départements

Le nombre de tués pour un million d'habitants va de 24 pour les Hauts-de-Seine à 214 pour la Haute-Garonne ou la Haute-Marne. Mais si l'on tient compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines), l'écart va de 0,60 pour le Val-d'Oise à 1,50 pour l'Eure-et-Loir.

Les départements urbains et de montagne présentent un faible risque. En revanche, les départements de plaine de transit présentent un risque élevé.

Quand les accidents ont-ils lieu ?

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



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.

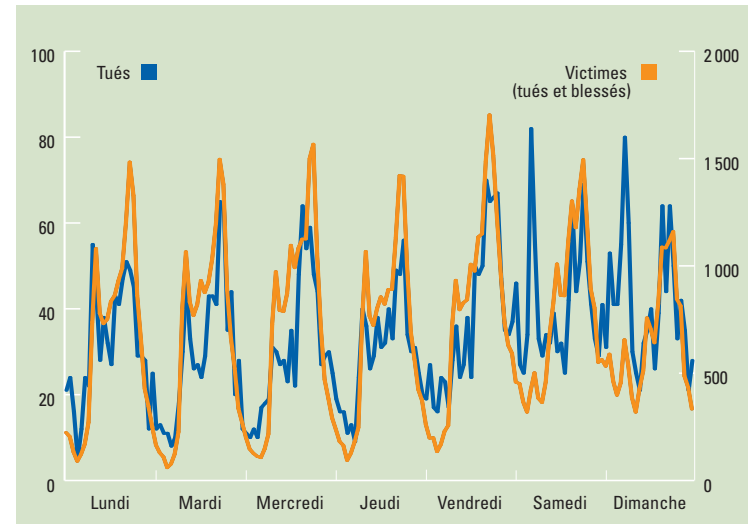
En savoir plus

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 2003, 10,4 % des accidents se sont produits par temps de pluie.
- Les accidents survenus par temps de brouillard ont causé la mort de 91 personnes, soit 1,6 % du nombre de tués sur la route.

Les jours et les heures de la semaine

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



- Le nombre de tués présente un pic quotidien aux alentours de 18 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.**
- En général, la nuit représente moins de 10 % du trafic mais 35 % des blessés graves et 44 % des tués.
- Paradoxalement, les week-ends de grande circulation révèlent parfois des moyennes plus faibles que les week-ends ordinaires.
- 13,2 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 8,1 % lors d'un déplacement professionnel.

Quelles sont les infractions commises lors de l'accident ?

Les infractions

Alcool

- 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 9,4 % des accidents corporels et dans 31,1 % des accidents mortels.
- Les premières victimes, avant les conducteurs, sont les passagers : ils représentent environ 83 % des tués de la route dans les accidents avec alcool.
- **Si tous les conducteurs respectaient la limite légale d'alcoolémie, on estime que 29 % des morts auraient été évitées en 2003.**

Vitesse

- **Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en net retrait en 2003, peut être considéré comme un comportement de masse** : tous réseaux confondus, plus de 50 % des automobilistes et des conducteurs de poids lourds et plus de 60 % des motocyclistes sont concernés.
- Les dépassements de plus de 10 km/h sont en baisse sensible en 2003. Ils s'élèvent à 26,3 % pour les véhicules de tourisme (contre 34,2 % en 2002), à 23,8 % pour les poids lourds (contre 31,5 %) et 42,7 % pour les motos (contre 56,5 %).
- Le taux de dépassement des limitations le plus élevé se trouve en agglomération (plus de 70 % sur les voies d'entrée et de sortie). D'autre part, on a tendance à rouler plus vite la nuit, surtout en milieu urbain.

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 de 90 % sur les routes de rase campagne il y a dix ans, il atteint aujourd'hui plus de 97 %. En milieu urbain, la progression est spectaculaire, passant de 61,6 % en 1993 à 90 % aujourd'hui.
- **Au moins 572 vies auraient été sauvées en 2003 si chacun avait bouclé sa ceinture, à l'avant comme à l'arrière.**

Téléphone portable

L'utilisation du téléphone portable au volant multiplie par quatre le risque d'accident.

Distances de sécurité

- Tous réseaux et toutes conditions de circulation confondus, un conducteur sur quatre ne respecte pas la distance minimale de sécurité, soit deux secondes, avec le véhicule qui le précède. 5,7 % des conducteurs sont même en dessous d'une seconde (contre 7,1 % en 2002).
- En cas de circulation dense, ce sont 57,8 % des conducteurs qui ne respectent pas les deux secondes, et 14,1 % qui sont en dessous de la seconde.
- Cette infraction est davantage commise sur les routes nationales et départementales que sur les autoroutes, et à des vitesses comprises entre 80 et 120 km/h.

Les sanctions

Contrôles

- Le nombre de contrôles d'alcoolémie a fortement progressé au cours des dix dernières années : il est passé de 6,2 millions de dépistages préventifs en 1994 à 7,7 millions en 2003.
- Avec la mise en place des premiers radars automatiques début novembre 2003, les contrôles de vitesse se sont fortement accrus. Les infractions constatées ont augmenté de 27 %.

Points

- On estime à environ 36,7 millions le nombre de personnes se servant effectivement de leur permis de conduire. Mais 2,2 % des conducteurs impliqués dans un accident n'ont pas le permis (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou de catégorie non valable).
- 4 458 497 points ont été retirés à 1 660 016 conducteurs en 2003. **Chaque infraction conduit en moyenne à un retrait de 2,7 points.**
- 20 967 permis ont été invalidés alors que 896 167 conducteurs retrouvaient leur capital de douze points après trois années sans infraction.

Responsabilité

- **58 % des tués ne sont pas responsables** : il s'agit des piétons, des occupants non conducteurs et des conducteurs non responsables.

Qu'en est-il de nos voisins européens ?

La définition du tué dans un accident de la route varie selon les pays. En France, les personnes ayant été victimes d'un accident de la route et qui décèdent dans les 6 jours sont comptées dans le nombre de morts sur la route. La plupart des pays de l'Union européenne adoptent la définition du « tué à 30 jours ». Tous les chiffres présentés ci-dessous sont harmonisés à un mois.

Les résultats quantitatifs

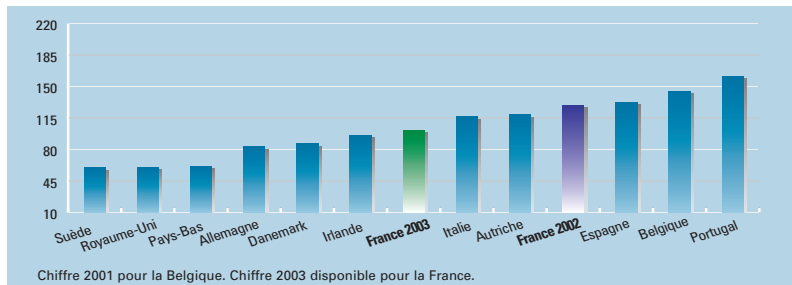
Nombre de tués à 30 jours	2001	2002	Évolution
France	8 160	7 655	- 6,2 %
Allemagne	6 977	6 842	- 1,9 %
Pologne	5 534	5 827	+ 5,3 %
Espagne	5 517	5 347	- 3,1 %
Royaume-Uni	3 598	3 581	- 0,5 %
Pays-Bas	993	987	- 0,6 %

En 2002, 22 % des tués sur les routes de l'Union européenne (hors Grèce et Suède) l'ont été en France. 9 % des accidents corporels s'y sont produits.

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.

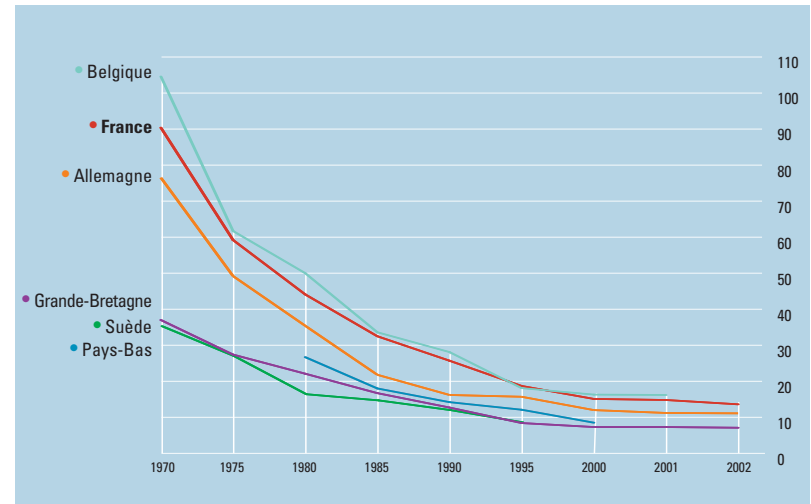
NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS EN 2002



En 2002, la France est le deuxième pays de l'Union européenne en terme de population et celui où le nombre de tués est le plus important, soit un nombre de tués par million d'habitants parmi les plus élevés (129).

Le Royaume-Uni a quant à lui un taux parmi les plus faibles, avec 60,5 tués pour un million d'habitants, soit 2,1 fois moins que la France.

NOMBRE DE TUÉS PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES 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 1,9. Cet indicateur montre également qu'au fil du temps, l'écart entre les pays s'est resserré. En 32 ans, la France a divisé son taux par 6,6 contre seulement 5,3 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 108 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



CHANGEONS

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES
LA GRANDE ARCHE - 92055 LA DÉFENSE CEDEX