

Les grandes données de l'accidentologie



Caractéristiques
et causes des accidents
de la route

Pour en savoir plus :

www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire



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

Edition juin 2005

Conception des pages de couverture : La Documentation française. Conception et rédaction des pages intérieures : Stratéus - Lowe Paris - RCS Paris B 562 111 732



Préambule

L'essentiel de l'année 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 2004.

Les sources sont 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.

Leur publication a pour objectif de « faire a chasse aux idées reçues », chiffres à l'appui !

Pour en savoir plus :

www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

Sommaire

L'essentiel de l'année 2004	3
Quels sont les types de déplacement les plus dangereux ?	5
Où les accidents ont-ils lieu ?	7
Quels sont les usagers les plus exposés à l'accident ?	9
Quand les accidents ont-ils lieu ?	11
Quelles sont les principales infractions et sanctions ?	13
Qu'en est-il de nos voisins européens ?	15

Un bilan très favorable

- Le bilan de l'année 2004 reste dans la lignée du bilan 2003, qui avait été exceptionnel.
- Sur une longue période, entre 1975 et 2001, la baisse annuelle moyenne du nombre des tués de la route s'élevait à 2,3%. Depuis 2001, on a constaté une accélération du processus, avec des baisses successives de 6,2% en 2002, de 20,9% en 2003 et de 8,7% en 2004.
- En trois ans, de 2001 à 2004, le nombre de tués a baissé de 32,2% et celui des blessés de 29,4%. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur ces trois ans a été de 3 730 vies sauvées.

Les dominantes de 2004

- La baisse des vitesses pratiquées se traduit par une très forte baisse du nombre de tués sur les autoroutes de liaison (- 34,5%).
- De nets progrès ont été enregistrés concernant la consommation d'alcool.
- Des progrès ont aussi été constatés en matière de port de la ceinture.
- Les motocyclistes et les 18 à 24 ans sont les deux catégories d'usagers chez lesquels le nombre de tués n'a pas baissé (respectivement + 0,1% et + 0,7% de tués).

Les données générales de l'année 2004

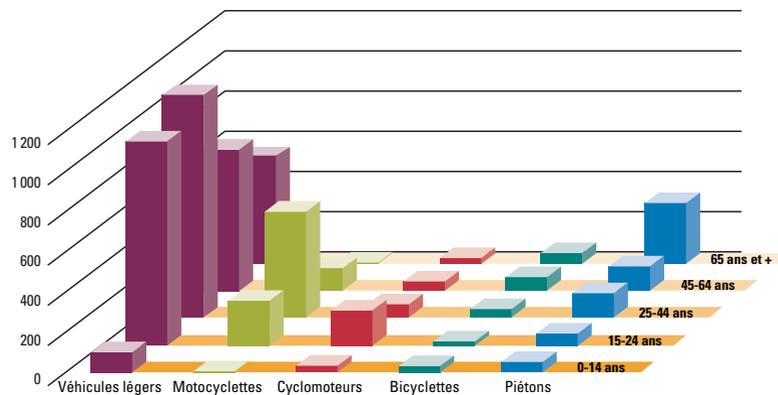
- Les analyses développées dans les pages suivantes portent sur les **85 390 accidents corporels** survenus au cours de l'année 2004. On entend par accident corporel de la circulation routière un accident qui fait au moins une victime, c'est-à-dire une personne blessée ou tuée, implique au moins un véhicule et se produit sur une voie ouverte à la circulation.
- Dans ces accidents, on compte **108 727 personnes blessées**, dont **17 435 gravement** (plus de six jours d'hospitalisation), et **5 232 personnes décédées** sur le coup ou dans les six jours suivant un accident corporel.
- Le taux de gravité des accidents s'est élevé en 2004 à **6,13 tués pour 100 accidents corporels**.
- 20% des accidents concernent un véhicule seul, 16% un véhicule seul et un piéton, 11,5% sont des collisions frontales entre véhicules.
- Plus de 92% des accidents mortels comptent seulement un mort, 0,3% plus de trois.

Quels sont les types de déplacement les plus dangereux ?

La moto est, de loin, le mode de déplacement le plus dangereux, avec 15,6 % des tués pour moins de 1 % du trafic.

Depuis dix ans, la proportion d'usagers d'une voiture de tourisme, de piétons et de cyclistes tués sur la route est en diminution. En revanche, celle des cyclomoteuristes, des motocyclistes et des occupants de poids lourds connaît une progression.

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



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	721	4 728*
Cyclomoteurs	241	2 020*
Voiturettes	50	-
Poids lourds	141	49 256
Voitures de tourisme	107	13 847

* 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 0,9 % du trafic, ils représentent 11,2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 14,5 % des victimes (tués et blessés).
- **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 54 % entre 20 et 34 ans.**
- Les accidents corporels sont concentrés dans un petit nombre de régions. L'Île-de-France et la région PACA comptent 36 % des accidents de véhicules légers, et elles concentrent 55 % des accidents de moto.
- Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, **le risque d'être tué dans un accident est 19 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.
- Le risque est deux fois moins élevé pour les conducteurs de moins de 125 cm³ que pour ceux de motos plus puissantes.

Les poids lourds

- Les poids lourds représentent 6 % des kilomètres parcourus, 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels et 8,8 % dans les accidents mortels. **13,3 % 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 1,5 % des tués.
- Le trafic des poids lourds étrangers ne pose pas de problème spécifique de sécurité, bien qu'il augmente cinq fois plus vite que celui des poids lourds français (+ 21 % sur cinq ans, contre + 4 %). Il atteint aujourd'hui 20 % du trafic total des poids lourds en France.

Les cyclomoteurs

45 % des tués à cyclomoteur sont âgés de 15 à 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. Cependant, sa pratique a 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.

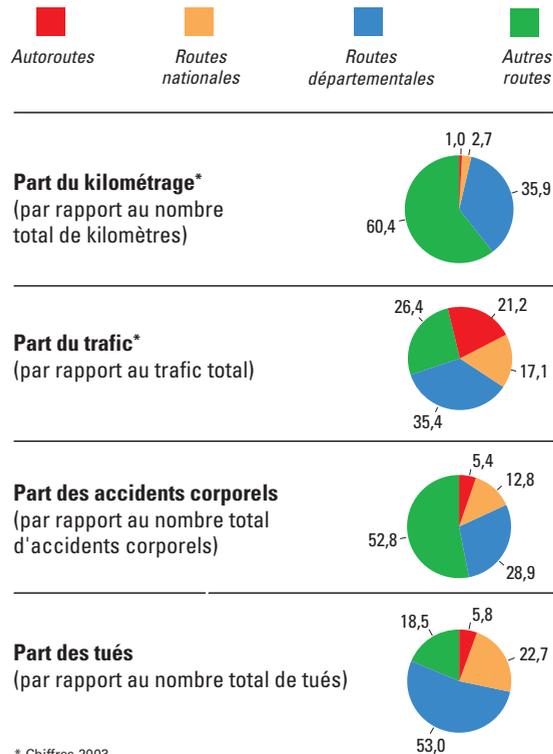
Où les accidents ont-ils lieu ?

Ce sont les routes de rase campagne (nationales ou départementales) qui sont les plus dangereuses, avec 76 % des tués pour 52 % du trafic.

Représentant seulement 1 % du kilométrage national, les autoroutes concentrent 21,2 % du trafic, pour une proportion relativement faible d'accidents (5,4%).

Les trois quarts des tués le sont sur les routes nationales et départementales. En effet, le volume du trafic sur les routes de campagne est certes important, mais peu dense, puisqu'il est réparti sur un kilométrage considérable ; la surveillance et la sécurisation des véhicules est donc difficile, ce qui favorise les vitesses élevées.

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



En savoir plus

Les autoroutes

- **Les autoroutes sont plus de quatre fois moins dangereuses que les routes nationales.** En effet, le taux de tués par 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroutes est de 0,25 alors que les routes nationales présentent un taux de 1,08. En dix ans, les deux réseaux ont vu leur taux de mortalité baisser considérablement.
- **32 % des accidents résultent de collisions arrière ou en chaîne.**
- Les accidents en contresens sont très rares (0,6 %) mais très graves. Ils ont causé la mort de 11 personnes en 2004.

En rase campagne

- En 2004, en rase campagne, 1 475 usagers ont été tués dans un accident impliquant un obstacle latéral. Dans 620 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.**
- Les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (25,4 % des tués, contre 4,8 % en rase campagne), les motocyclistes (21,2 %, contre 13,4 %) et les cyclomotoristes (11,0 %, contre 4,3 %).

Les départements

Le nombre de tués pour un million d'habitants va de 13 pour les Hauts-de-Seine à 199 pour le Tarn-et-Garonne. Cela tient au fait que l'exposition au risque varie suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines). Les départements les plus sûrs sont des départements urbains : les Hauts-de-Seine (0,63 par rapport à un indice 1 correspondant à la moyenne nationale), le Val-d'Oise et l'Essonne (0,66). Inversement, les départements les moins sûrs sont la Haute-Corse et le Tarn-et-Garonne (1,56), le Gers (1,64) et la Corse-du-Sud (1,83).

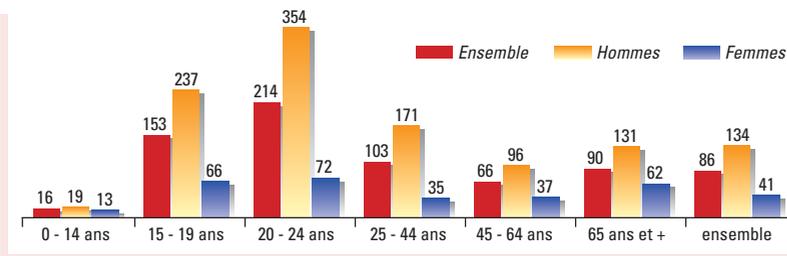
Les victimes locales

75 % des victimes sont des victimes locales : des piétons ou des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

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

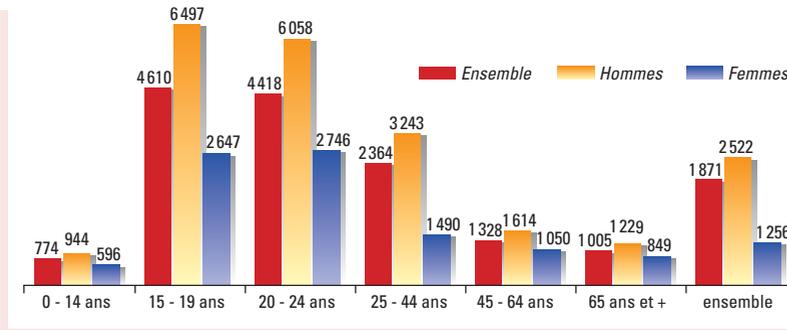
C'est pour les hommes de 20 à 24 ans, suivis de près par ceux de 15 à 19 ans, que le risque d'être tué sur la route est le plus élevé.

RÉPARTITION DES TUÉS 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 à 24 ans, mais aussi, dans une moindre mesure, pour les femmes de cette même classe d'âge.

RÉPARTITION DES VICTIMES (TUÉS ET BLESSÉS) EN FONCTION DE L'ÂGE ET DU SEXE
(par million d'individus de la classe d'âge)



En savoir plus

Les enfants

Environ 46% des victimes de 0 à 14 ans sont des piétons ou des cyclistes.

Les orphelins

On estime à 3 200 le nombre d'enfants ayant perdu l'un de leurs parents suite à un accident de la route en 2004, contre 3 600 en 2003, soit environ six orphelins pour dix tués.

Les jeunes

→ Les 15 à 24 ans représentent 13 % de la population, mais 27,6 % 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.

→ Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les 15 à 24 ans et celle de 48 % des décès chez les garçons de 15 à 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 :

- 56 % (contre 40 % pour l'ensemble de la population) la nuit ;
- 41 % (contre 33 %) le week-end.

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

Les femmes

→ Pour le même nombre de kilomètres, les femmes ont 2,8 fois moins de risque d'être tuées que les hommes ; leurs déplacements ont plus souvent lieu en milieu urbain.

→ Elles sont 9,2 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 51 % des piétons tués et près de 28 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Les étrangers

En France, les étrangers représentent environ 9 % des tués de la route.

L'expérience

C'est l'âge plus que le manque d'expérience du conducteur qui explique le nombre particulièrement élevé de tués sur les routes dans la tranche d'âge des 18 à 24 ans.

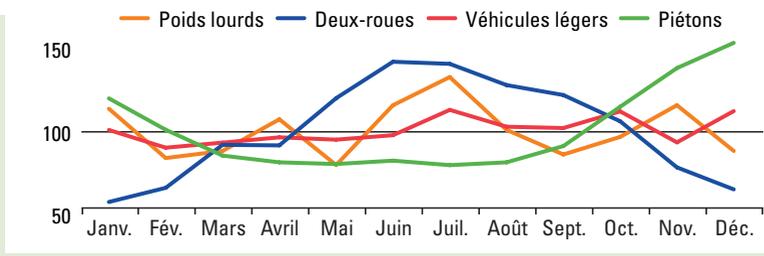
Quand les accidents ont-ils lieu ?

C'est la nuit, le week-end et l'été que l'on dénombre le plus d'accidents mortels.

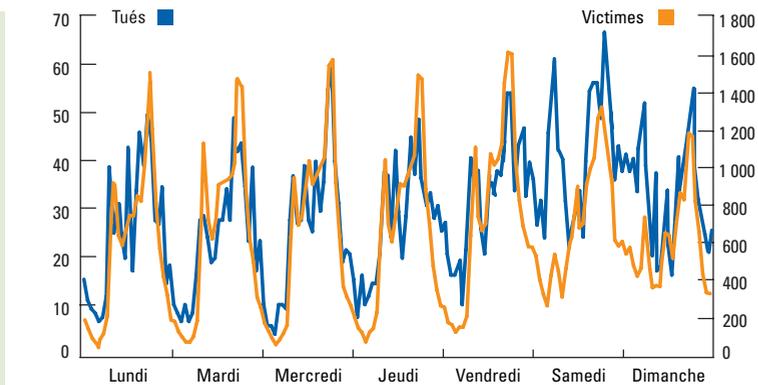
Parallèlement à l'évolution du trafic et des conditions météo, **c'est au cours de l'été que le nombre de tués culmine** parmi les usagers de véhicules légers et de poids lourds. Il connaît son niveau le plus bas de janvier à mars, et atteint un pic en juillet. Pour les poids lourds, on enregistre un deuxième pic en novembre. L'été est également plus meurtrier pour les deux-roues. La situation est inverse pour les piétons, pour lesquels les mois d'octobre à février se révèlent particulièrement meurtriers, en raison notamment des mauvaises conditions de visibilité sur les routes.

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

(moyenne sur les cinq dernières années)



NOMBRE DE VICTIMES ET DE TUÉS 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 au cours des 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 atteint un pic quotidien aux alentours de 18 h.

En savoir plus

- La nuit représente moins de 10 % du trafic, mais 36 % des blessés graves et 44 % des tués.
- Paradoxalement, les week-ends de grande circulation révèlent souvent des moyennes journalières plus faibles que les week-ends ordinaires.
- 13,4 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 7,8 % 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 données mensuelles. Toutefois, ces variations ne dépassent guère 2 à 3 % sur la moyenne annuelle.
- En 2004, 12,1 % des accidents se sont produits par temps de pluie.
- Les accidents survenus par temps de brouillard ont causé la mort de 110 personnes, soit 2,1 % du nombre de tués sur la route.

Quelles sont les principales infractions et sanctions ?

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

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 9,5 % des accidents corporels et dans 30,7 % des accidents mortels.
- Les victimes de ces accidents sont dans 80 % des cas le conducteur sous l'emprise de l'alcool et ses passagers.
- **Si tous les conducteurs respectaient la limite légale d'alcoolémie, on estime que 28 % des morts de la route auraient été évitées en 2004.**

Vitesse

- **Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en net retrait en 2004, reste un comportement de masse** : tous réseaux confondus, près de 50 % 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 en baisse sensible en 2004. Ils s'élevaient à 21,9 % pour les véhicules de tourisme (contre 26,3 % en 2003), à 18 % pour les poids lourds hors autoroutes (contre 23,8 %) et à 40,9 % pour les motos (contre 42,7 %).
- Le taux de dépassement des limitations le plus élevé par les conducteurs de voitures de tourisme est enregistré en agglomération (plus de 65 % sur les voies d'entrée et de sortie).
- **En trois ans, entre 2001 et 2004, la vitesse moyenne des automobilistes français a baissé de 5 km/h, passant de 89,5 à 84,5 km/h tous réseaux confondus.**

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 un retrait de 3 points du permis.
- Si le port de la ceinture à l'avant était inférieur 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 69,4 % en 1994 à 92,5 % aujourd'hui. Le taux de port de la ceinture aux places arrière est par contre beaucoup plus faible (74,2 % en milieu urbain).

→ **Au moins 585 vies auraient pu être sauvées en 2004 si chacun avait bouclé sa ceinture (70 % pour les conducteurs, 15 % pour les passagers avant et 15 % pour les passagers arrière).**

Responsabilité

Environ 60 % des tués ne sont pas responsables de l'accident : il s'agit des piétons, des occupants non conducteurs et des conducteurs non responsables.

Distances de sécurité

→ En cas de circulation dense, plus de la moitié des conducteurs (soit 56 %, contre 58 % en 2003) ne respecte pas la distance minimale de sécurité de deux secondes avec le véhicule qui les précède, et 12 % (contre 14 %) sont en dessous de la seconde.

Autres infractions

→ Environ 2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 3 % de ceux qui le sont dans un accident mortel n'avaient 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 sont en augmentation. Ils concernaient 3,5 % des impliqués dans un accident corporel en 2004, contre 2,3 % en 1998.

Les sanctions

Contrôles

- Les contrôles d'alcoolémie ont fortement augmenté au cours des dix dernières années : ils sont passés de 6,6 millions de dépistages préventifs en 1995 à 7,9 millions en 2004 ; ils ont surtout été beaucoup mieux ciblés, le nombre de contrôles positifs passant pour la même période de 63 000 à 181 000.
- En 2004, le nombre d'infractions à la vitesse sanctionnées a plus que doublé par rapport à 2003, du fait du contrôle automatisé.

Permis à points

→ Jusqu'en 2002, chaque année, parmi les 36,5 millions de conducteurs, environ 1,2 million ont connu un retrait de points ; 30 % de ces infractionnistes ont récidivé dans les deux ans, mais seulement 1 % ont vu invalider leur permis. Depuis 2002, le nombre de conducteurs sanctionnés a doublé et le nombre de permis invalidés a triplé.

Qu'en est-il de nos voisins européens ?

En trente ans, l'écart entre les pays s'est considérablement resserré. Ces 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 » ; auparavant, seules les personnes décédées dans les six jours étaient comptabilisées. Tous les chiffres présentés ci-dessous sont harmonisés à un mois.

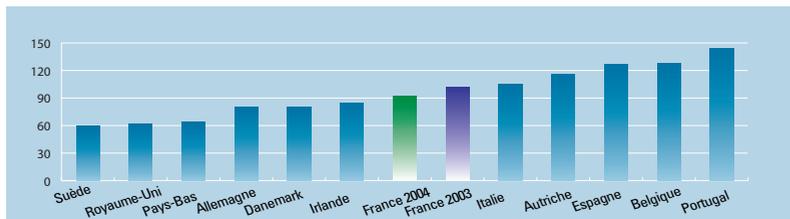
Les résultats quantitatifs

Nombre de tués à 30 jours	2002	2003	Évolution
France	7 655	6 058	- 20,9%
Allemagne	6 842	6 613	- 3,3%
Pologne	5 827	5 640	- 3,2%
Espagne	5 347	5 399	+ 1,0%
Royaume-Uni	3 581	3 658	+ 2,2%
Pays-Bas	987	1 028	+ 4,2%

L'exposition au risque

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

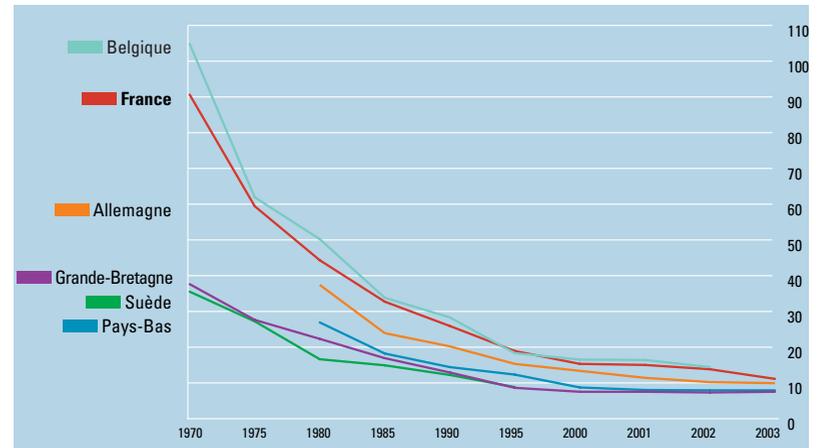
NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS EN 2003



En 2003, la France est le deuxième pays de l'Union européenne en terme de population, derrière l'Allemagne et à quasi-égalité avec le Royaume-Uni et l'Italie. Elle est deuxième également pour le nombre de tués par million d'habitants : 101,6, un chiffre qui se situe dans la moyenne européenne, mais loin encore de ceux de la Suède ou du Royaume-Uni.

Même si l'écart avec la France s'est fortement réduit en 2003, le Royaume-Uni conserve encore un taux parmi les plus faibles, avec 61,4 tués pour un million d'habitants, soit 1,7 fois moins que la France (2,1 fois moins en 2002).

NOMBRE DE TUÉS PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS



Si l'on considère le nombre de tués par kilomètre parcouru, la comparaison entre les pays peut varier légèrement. Le rapport entre la France et la Grande-Bretagne n'est ainsi plus que de 1,5. Cet indicateur montre également que, au fil du temps, l'écart entre les pays s'est resserré. En trente-trois ans, la France a divisé son taux par 8,4, contre seulement 5,2 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 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 habitants/km²), l'Allemagne compte un nombre de tués par habitant plus élevé que le Royaume-Uni. L'accidentologie de la France (108 habitants/km²) 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.