

Préambule

Ce document d'information conçu par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) présente la synthèse des principales données relatives aux accidents de la route en France. Les sources sont, pour l'essentiel, les 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 le nombre de kilomètres parcourus.

Les victimes comprennent deux catégories : les tués et les blessés. 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 l'est « sur le coup ou dans les trente jours après l'accident ». Le blessé est « hospitalisé plus de 24 heures ».

L'année 2007	5
Quels sont les modes de déplacement les plus dangereux ?	6
Où les accidents ont-ils lieu ?	8
Quand les accidents ont-ils lieu ?	10
Quels sont les usagers les plus exposés à l'accident ?	12
Quels sont les principaux facteurs d'accidents et les actions les plus efficaces ?	14
Qu'en est-il de nos voisins européens ?	18

En 2007, 4 620 personnes sont décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident et 103 201 personnes ont été blessées, dont 38 615 hospitalisées (pour lesquelles une hospitalisation d'au moins 24 heures a été nécessaire).

Un bilan favorable

- Même si le rythme de la progression s'est ralenti, le bilan de l'année 2007 reste en progrès par rapport au bilan 2006.
- Sur longue période, entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre de personnes tuées s'établissait 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, 4,9% en 2005 et 11,5% en 2006. En revanche, le rythme s'est ralenti en 2007 avec une baisse de 1,9%.
 - Entre 2002 et 2007, le gain s'élève à -40,3% pour le nombre de personnes tuées et -24,9% pour le nombre de blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur ces cinq ans est estimé à 9800 vies sauvées.

Les dominantes de 2007

- Une poursuite de la diminution des vitesses pratiquées par les usagers est observée, se traduisant principalement par une baisse du nombre de personnes tuées sur les réseaux de rase campagne. Cette baisse profite surtout aux usagers de voiture de tourisme.
- La baisse du nombre de victimes concerne toutes les catégories d'usagers en dehors des piétons, des cyclomotoristes et des occupants de camionnettes.
- Les chiffres d'accidentologie sont en progrès chez les motocyclistes.
- On enregistre des progrès en matière du port de la ceinture, notamment le port de la ceinture à l'arrière.

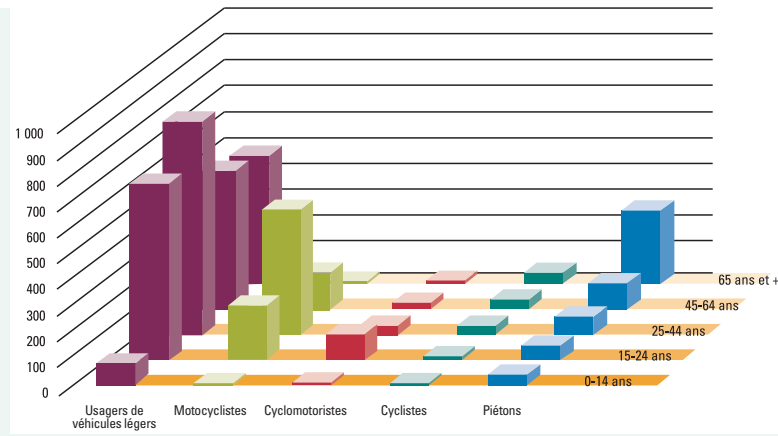
Les données générales de l'année 2007

- Les analyses qui suivent portent sur les 81 272 accidents corporels survenus au cours de l'année 2007, en métropole. 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 103 201 personnes blessées, dont 38 615 hospitalisées (dont l'état a nécessité une hospitalisation d'au moins 24 heures) et 4 620 personnes décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident.
- Le taux de gravité des accidents s'élève en 2007 à près de 6 personnes tuées pour 100 accidents corporels (5,68).
- 20,6 % des accidents concernent un véhicule seul, 16 % un véhicule seul et un piéton, 11,1 % sont des collisions frontales entre deux véhicules.
- Près de 93 % des accidents mortels comptent une seule personne tuée, et 0,4 % plus de trois.

Quels sont les modes de déplacement les plus dangereux ?

La moto est, de loin, le mode de déplacement le plus dangereux avec 18% de personnes tuées pour 1,1% du trafic.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN FONCTION DE L'ÂGE



On constate sur le graphique ci-dessus que les mortalités respectives des cyclistes, et surtout des piétons, concernent les tranches d'âge élevées. Inversement, la tranche d'âge 15-24 ans est la plus représentée chez les cyclomoteuristes et celle des 25-44 ans chez les motocyclistes.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LE PARC ET LE KILOMÉTRAGE MOYEN DU MODE DE DÉPLACEMENT (Chiffres 2007 sauf*)

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules**	Kilométrage moyen	Tués par milliard de véhicules x kilomètres
Cyclomoteurs	258	2020 *	127
Motocyclettes	665	4728 *	141
Voitures tourisme	81	13029	6
Poids lourds	122	50 084	2

* Chiffre mi-2003.

** Pour les cyclomoteurs et les motocyclettes, la référence est le parc 2006.

En savoir plus

Les motos

- Bien que les motocyclistes parcourent en moyenne assez peu de kilomètres par an et ne constituent que 1,1 % du trafic, ils représentent 10,1 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 18 % des victimes tuées.
- **Les jeunes font souvent le choix de se déplacer à moto : 81 % des motocyclistes tués ont entre 15 et 44 ans, et 50 % entre 20 et 34 ans**, mais l'âge moyen des conducteurs de moto tués augmente chaque année (38 ans en 2007 contre 30 ans en 1995).
- Les accidents corporels se concentrent sur un petit nombre de régions. Si l'Île-de-France et la Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 39,5 % des accidents de véhicules légers, elles concentrent en revanche 57,8 % des accidents de moto.
- Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, **le risque d'être tué lors d'un accident est 23 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture de tourisme**. En 2006, il était 2,6 fois plus élevé pour un motocycliste français que pour un motocycliste allemand.
- En termes de cylindrée, le risque est deux fois moins élevé pour les moins de 125 cm³ que pour les motos plus puissantes.
- Dans les accidents corporels entre moto(s) et voiture(s), les voitures sont plus souvent responsables (47 %) que les motos (29 %). Pour les accidents mortels, la différence s'atténue. Si elle est de toujours de 47 % pour les voitures, elle passe à 38 % pour les motos.

Les poids lourds

- Les poids lourds représentent 6,6 % des kilomètres parcourus et 3,6 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 10,4 % dans les accidents mortels. **14,3 % 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 personnes tuées.
- Il n'y a pas de spécificité à l'accidentologie des poids lourds étrangers, leur part dans le trafic total des poids lourds s'accroît cependant régulièrement (29 % en 2007 contre 23 % en 2006).

Les cyclomoteurs

- **44 % des personnes tuées à cyclomoteur sont âgées 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 diminue régulièrement.

Les piétons

Le déplacement à pied est d'abord un phénomène urbain : 68 % des piétons tués le sont en ville, alors que pour les autres victimes de la route, ce taux est inférieur à 25 %.

Où les accidents ont-ils lieu ?

Ce sont les routes de rase campagne (nationales ou départementales) qui sont les plus dangereuses, avec 74 % des personnes tuées pour 52 % du trafic.

Les autoroutes représentent seulement 1,1 % du kilométrage national, mais concentrent 22,9 % du trafic, pour une proportion relativement faible d'accidents (6,6 %).

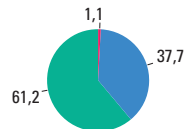
Près des trois quarts des personnes tuées le sont sur les routes nationales et départementales.

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. Cela favorise, en conséquence, les vitesses élevées.

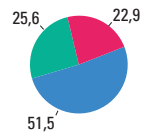
IMPORTANCE DU TRAFIC ROUTIER ET DES ACCIDENTS PAR TYPE DE RÉSEAU



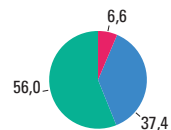
Part du kilométrage (en %)



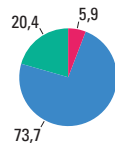
Part du trafic (en %)



Part des accidents corporels (en %)



Part des personnes tuées (en %)



En savoir plus

Les autoroutes

→ Les autoroutes étaient en 2007 cinq fois moins dangereuses que les autres routes de rase campagne. En effet, le ratio de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroute est de 0,21 alors que l'ensemble des réseaux de routes nationales et départementales affiche un taux de 1,18. En dix ans, les réseaux de rase campagne ont vu leur taux baisser considérablement.

En rase campagne

→ En 2007, en rase campagne, 1248 usagers ont été tués à bord de véhicules ayant heurté un obstacle latéral. Dans 552 cas, il s'agissait d'un arbre ou d'un poteau.

En agglomération

→ Il est plus dangereux qu'on ne le croit de circuler en ville. Ainsi, par kilomètre parcouru, le risque d'être blessé en milieu urbain, est 5 fois supérieur à celui d'être blessé en rase campagne. En raison du trafic, la gravité des accidents diminue en ville : le risque d'être tué par Km parcouru est comparable en ville et en rase campagne.

→ Parmi les personnes tuées, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (27,9 % contre 5,6 % en rase campagne), les motocyclistes (22,7 % contre 16 %) et les cyclomotoristes (13,5 % contre 4,4 %).

Les départements

Le nombre de personnes tuées pour un million d'habitants va de 17 pour Paris à 178 pour le Lot (77 pour la métropole). Mais si l'on tient compte de la composition de leurs réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines), les départements les plus sûrs par rapport à la moyenne nationale sont les départements de l'Essonne et de la Côte-d'Or (-53 %), de la Gironde (-43 %), et du Calvados (-41 %). Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+102 %), le Tarn-et-Garonne (+93 %), les Alpes-Maritimes (+88 %) la Haute-Saône et le Vaucluse (+87 %).

Les victimes locales

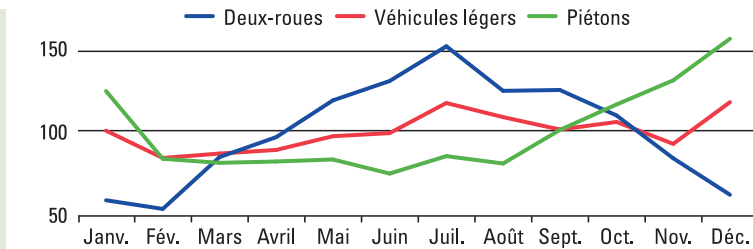
76 % des victimes sont des victimes locales : des piétons ou des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

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 personnes tuées culmine** pour les véhicules légers. Il atteint son niveau le plus bas de janvier à mars et connaît un pic en juillet. L'été est encore plus meurtrier pour les deux-roues. La situation s'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 PERSONNES TUÉES EN FONCTION DES MOIS ET SELON LE TYPE D'USAGER (Indice 100 : moyenne sur les cinq dernières années)



- Le nombre de personnes tuées présente un pic quotidien aux alentours de 18 h.
- **C'est le week-end que le nombre de personnes tuées 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 savoir plus

Les périodes

- La nuit représente moins de 10 % du trafic mais 34 % des blessés hospitalisés et 45 % des personnes tuées. On roule sensiblement plus vite la nuit que le jour, excepté sur les autoroutes de liaison.
- Paradoxalement, il n'y a pas plus de victimes lors des week-ends de grande circulation que lors des week-ends ordinaires.
- 15,1 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 12 % lors d'un déplacement professionnel.

L'effet météo

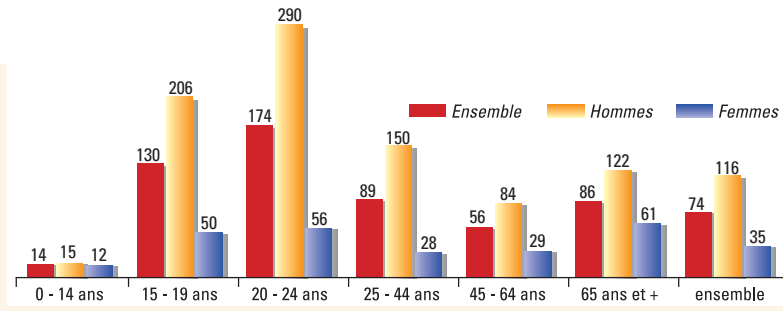
- Le mauvais temps diminue le trafic et donc l'accidentalité. Cet effet météo induit des variations de 5 à 6 % sur 1 mois. Cependant, sur une année, l'effet météo ne dépasse pas 2 à 3 %
- En 2007, 13 % des accidents se sont produits par temps de pluie.
- Les accidents survenus par temps de brouillard ont causé la mort de 95 personnes, soit 2,1 % du nombre de personnes tuées sur la route.

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

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

RÉPARTITION DES PERSONNES TUÉES EN FONCTION DE L'ÂGE ET DU SEXE

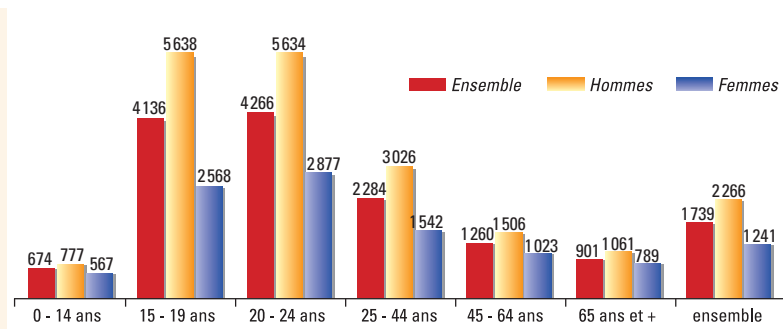
(par million d'individus de la classe d'âge)



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

RÉPARTITION DES VICTIMES (PERSONNES TUÉES ET BLESSÉES) 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, souvent en tant que passagère.

En savoir plus

Les enfants

Environ un tiers des personnes tuées de 0 à 14 ans sont des piétons ou des cyclistes.

Les orphelins

On estime à environ 3000 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2007, ce qui représente **environ six orphelins pour neuf personnes tuées.**

Les jeunes

- Les 15-24 ans représentent **12,6% de la population mais 25,6% des personnes tuées sur la route. Près de 40% du total d'années de vies humaines perdues à cause des 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 à 24 ans, soit 41% 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 :
 - 59% (contre 44% pour le reste de la population) la nuit ;
 - 43% (contre 32%) le week-end.

Les femmes

- En 2007, pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes avaient 3,1 fois moins de risque d'être tuées et 1,7 fois moins le risque d'être blessées que les hommes. Les déplacements qu'elles effectuent ont lieu le plus souvent en milieu urbain.
- En 2005, elles étaient **11,5 fois moins condamnées que les hommes 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 de 30% des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus. Plus de 24% des piétons tués sont âgés de 80 ans ou plus.

Les étrangers

Sur le territoire national, les véhicules étrangers représentent 2,2% des véhicules impliqués dans les accidents, alors qu'ils représentent 5,6% de la circulation.

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

L'alcool est désormais le premier facteur d'accident, alors que l'excès de vitesse constitue l'infraction la plus répandue. Les accidents sont le plus souvent dus à une faute des conducteurs, mais environ 60 % des personnes tuées ne sont pas responsables : il s'agit des piétons, des occupants non conducteurs et des conducteurs non responsables.

Les principaux facteurs d'accidents

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 10,5 % des accidents corporels et dans 29 % des accidents mortels.
- Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés et leurs passagers puisqu'ils représentent 84 % des personnes tuées.
- **En 2007, si tous les conducteurs avaient respecté la limite légale d'alcoolémie inférieure à 0,5 gramme par litre de sang, ce sont au moins 1031 vies qui auraient pu être sauvées.**

Vitesse et distances de sécurité

- **Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en recul en 2007, reste un comportement de masse** : tous réseaux confondus, près de 37 % des automobilistes et environ 47 % des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes sont concernés.
- Les dépassements de plus de 10 km/h sont globalement en baisse sensible en 2007 pour les voitures de tourisme, mais ils se sont légèrement dégradés pour les motos et les poids lourds. Ils s'élevaient à 13,7 % pour les véhicules de tourisme (contre 15,4 % en 2006) et à 14,4 % pour les poids lourds hors autoroutes (contre 13,7 %). Même s'il reste à un niveau élevé dans l'absolu, le comportement des motocyclistes s'est nettement amélioré ces dernières années avec un taux de dépassement des limitations de vitesse de 33,6 % en 2007 (contre 30,2 % en 2006, mais 41,8 en 2005).
- En circulation dense, 12 % des conducteurs ont un temps intervéhiculaire en dessous de la seconde.
- En cinq ans, entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne pratiquée le jour par les automobilistes français a baissé de près de 8 km/h, passant de 89,5 km/h à 81,6 km/h tous réseaux confondus. Cette diminution des vitesses a contribué à 75 % de la baisse du nombre de personnes tuées sur la route au cours de la période.
- **En 2007, si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse, ce sont au moins 900 vies qui auraient pu être sauvées.**

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 de trois points du permis de conduire (mars 2003).
- Si le port de la ceinture à l'avant était de 93,9 % sur les routes de rase campagne, il y a dix ans, il atteint aujourd'hui 98,6 %. En milieu urbain, la progression est spectaculaire, passant de 68,9 % en 1997 à 95,9 % aujourd'hui. Par rapport à ces chiffres, le taux de port de la ceinture aux places arrière est plus faible. Il est égal à 77,8 % en milieu urbain en 2007 (comme en 2006) et il est passé sur autoroute de 85,2 % en 2006 à 86,1 % en 2007.
- **En 2007, si chacun avait bouclé sa ceinture, à l'avant comme à l'arrière, ce sont au moins 393 vies qui auraient pu être sauvées.**

Autres infractions

- **En 2007, si tous les conducteurs avaient respecté la législation concernant la consommation de cannabis, ce sont au moins 115 vies qui auraient pu être sauvées.**
- Les résultats d'un premier sondage montrent qu'environ 2 % des conducteurs français sont observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille, et 0,4 % avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille. **L'enjeu en France pour le seul téléphone tenu en main peut être estimé de 6 à 7 % des accidents corporels.**
- En 2007, 1,8 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 4,1 % 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 présentent **un défaut d'assurance.**
- **Les délits de fuite** concernent 2,3 % des impliqués dans un accident corporel en 2007.

Fatigue/Somnolence

- La fatigue ou la somnolence est relevée dans 2,8 % des accidents mortels, mais est en cause dans 1 accident mortel sur 3 sur autoroute.

Les actions les plus efficaces

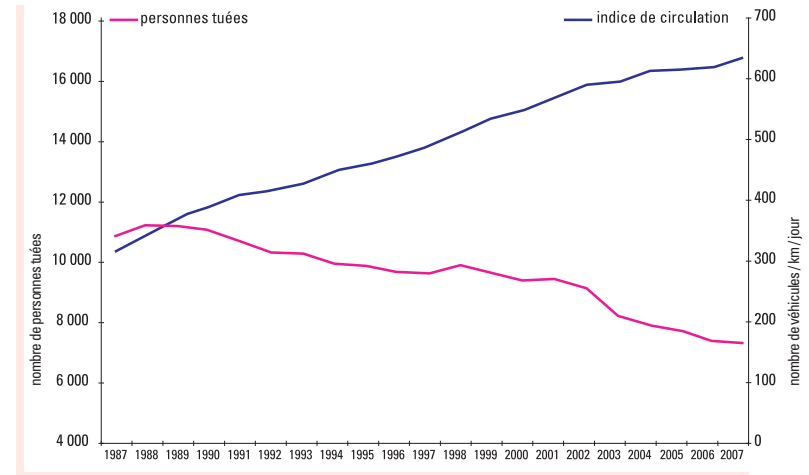
Pour améliorer le comportement des usagers, les principales actions, en dehors de la communication (information et campagnes), de la mobilisation locale et de l'éducation, sont le contrôle et les sanctions :

- En 2007, le nombre d'infractions sanctionnées hors stationnement est de 13 millions (contre 12,1 en 2006), la part du contrôle automatisé étant de 6,7 millions.
- Les contrôles d'alcoolémie ont fortement augmenté au cours des dix dernières années : ils sont passés de 6,8 millions de dépistages préventifs en 1998 à 8,9 millions en 2007.
- Le permis à points joue un rôle important pour améliorer les comportements. En 2007, un peu moins de 6 millions d'infractions ont donné lieu au retrait de 9,5 millions de points, mais seulement 90 000 conducteurs ont eu leur permis invalidé.

Par ailleurs, les améliorations régulières des infrastructures et des véhicules pouvant encore renforcer la sécurité sont :

- Le traitement des obstacles latéraux (arbres ou poteaux) qui permettrait de réduire de 7,5% le nombre de victimes tuées sur la route.
- La séparation des sens de circulation sur les 10% de voies bidirectionnelles les plus circulées qui permettrait de réduire de 5% 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.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES ET DE L'INDICE DE CIRCULATION EN MÉTROPOLE



Indice de circulation : moyenne du nombre de véhicules par jour rapportée au nombre de kilomètres d'autoroutes et de routes nationales.

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.

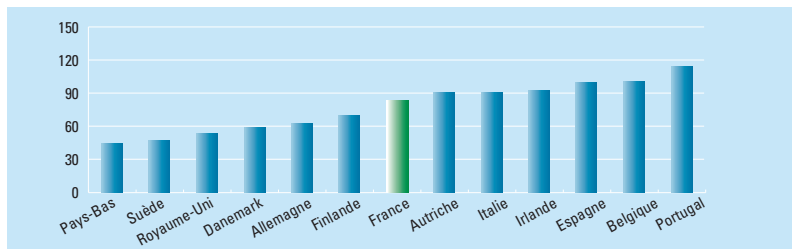
Les résultats quantitatifs

Nombre de personnes tuées à 30 jours	2005	2006	Évolution
France	5318	4709	-11,5%
Allemagne	5361	5091	-5,0%
Pologne	5444	5243	-3,7%
Espagne	4442	4104	-7,6%
Royaume-Uni	3336	3298	-1,1%
Pays-Bas	750	730	-2,7%

L'exposition au risque

Les pays membres de l'Union européenne présentent des situations très variées en termes de facteurs géographiques et socio-économiques qui rendent difficile la comparaison de leur accidentologie respective. Deux indicateurs sont couramment utilisés : le nombre de personnes tuées par rapport à la population et par rapport au kilométrage parcouru.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2006



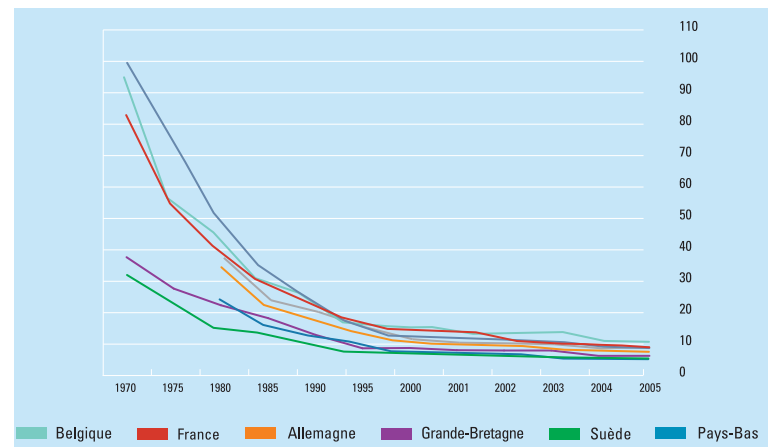
En 2006, malgré les progrès enregistrés, la France reste distancée par huit pays européens en termes de nombre de personnes tuées (à 30 jours) par million d'habitants, à savoir : les Pays-Bas, la Suède, la Suisse, la Norvège, le Royaume-Uni, le Danemark, l'Allemagne et la Finlande.

Plusieurs études ont montré que **plus la population d'un pays est dense, moins elle est exposée au risque et donc moins le taux de personnes tuées par million d'habitants est élevé.**

Avec une densité de 110 habitants/km², l'accidentalité de la France doit être comparée à celle de l'Autriche ou de l'Espagne plutôt qu'à celle de l'Allemagne (d'environ 230 habitants/km²) ou du Royaume-Uni.

Comme il y a plus de kilomètres parcourus dans les pays moins denses, il est plus juste d'utiliser, lorsqu'il est disponible, l'indicateur du nombre de personnes tuées par kilomètre parcouru.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS



Si l'on considère le nombre de personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus, le rapport entre la France et l'Allemagne n'était plus en 2006 que de 1,15 contre 1,24 en nombre de personnes tuées par million d'habitants.

Cet indicateur montre également, qu'au fil du temps, l'écart entre les pays s'est resserré. En 36 ans, la France a divisé son taux par 10,6 contre 6 pour la Suède.

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.