

LES GRANDES DONNÉES DE L'ACCIDENTOLOGIE

**Caractéristiques et causes
des accidents de la route**

Juin 2003



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



**sécurité
routière**

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 2002.

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'usager 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 2002

- Les analyses portent sur les **105 470 accidents corporels** survenus au cours de l'année 2002. 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 **137 839 personnes blessées**, dont **24 091 gravement** (plus de six jours d'hospitalisation), et **7 242 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 **6,87 tués pour 100 accidents corporels**.
- 22% des accidents concernent un véhicule seul, 15% un véhicule seul et un piéton, 10% sont des collisions frontales entre véhicules.
- Plus de 91% des accidents mortels comptent seulement un mort. Moins de 0,5% en causent plus de trois.

Un bilan en progrès

- Le bilan des tués de l'année 2002 est en nette diminution par rapport à celui de 2001 (- 6,2%) ; la tendance sur les trente dernières années présentait une diminution moyenne de 1,9% par an.
- Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents a diminué de plus d'un quart (- 26,4%). Parallèlement, **le nombre de tués a baissé de 20,3%**, celui des blessés graves de 46,4% et celui des blessés légers de 25,7%.

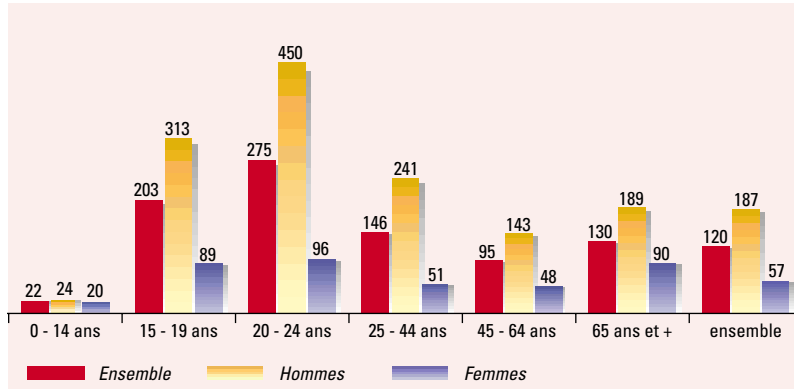
Les grandes tendances

- 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 en terme de risque.
- 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

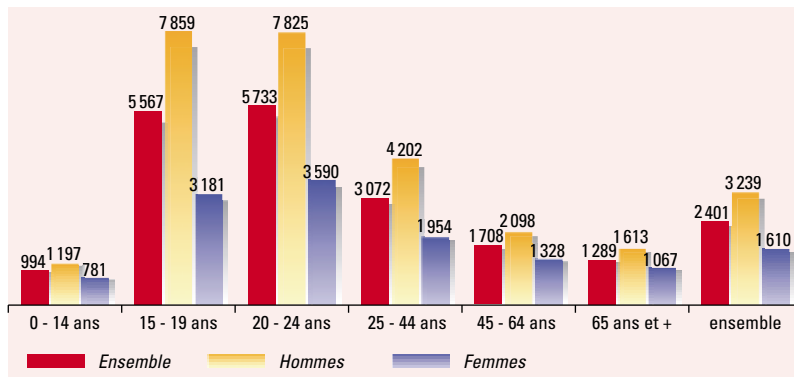
(par million d'individus de la classe d'âge)



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

Plus de 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 que pour l'ensemble de la population :

- 57 % (contre 45 % pour l'ensemble de la population) la nuit ;
- 42 % (contre 35 %) 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 25,6 % des tués sur la route. Près de 39 % 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 plus de 40 % des décès chez les garçons de 15-19 ans.

Les femmes

→ Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 2,6 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 9,1 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. Plus de 43 % des piétons tués et près de 34 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Les étrangers

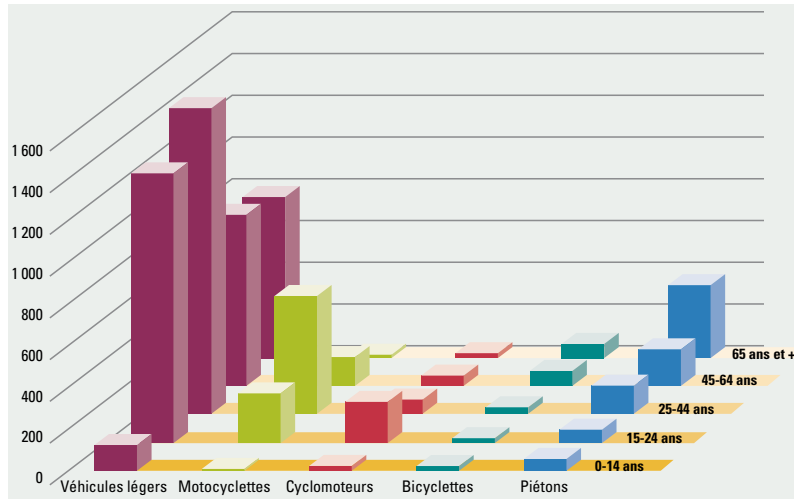
Sur le territoire national, les étrangers représentent environ 7 % des tués de la route.

Le permis de conduire

Si la tranche d'âge des 18-25 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 de piétons et de cyclistes tués est en diminution par rapport au nombre total de tués sur la route. En revanche, celle des usagers de voitures de tourisme et de motos 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	923	4 030
Cyclomoteurs	264	-
Voiturettes	236	-
Poids lourds	221	48 500
Voitures de tourisme	158	14 660

Les poids lourds

- Les poids lourds représentent 6,1 % des kilomètres parcourus et 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents. **13 % des tués sur la route le sont dans un accident impliquant un poids lourd**, et parmi eux, 1,7 % 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 deux fois plus vite que le trafic des poids lourds français (+ 29 % sur cinq ans, contre + 14 %). 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 12,5 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 12,8 % des victimes.
- **C'est souvent par goût de la prise de risque que les jeunes choisissent de se déplacer à moto : 83 % des motocyclistes tués ont entre 15 et 44 ans, et 54 % entre 20 et 34 ans.**
- Les accidents mortels sont concentrés dans un petit nombre de régions. Si l'Île-de-France et la Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 35 % des accidents de véhicules légers, elles concentrent en revanche 51 % 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.

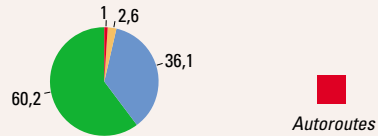
Les piétons

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.

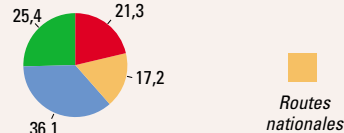
Où les accidents ont-ils lieu ?

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

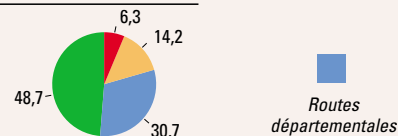
Part du kilométrage*
(par rapport au nombre total de kilomètres)



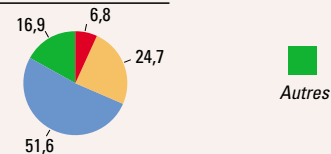
Part du trafic
(par rapport au trafic total)



Part des accidents corporels
(par rapport au nombre total d'accidents corporels)



Part des tués
(par rapport au nombre total de tués)



* Chiffres 2001

Représentant seulement 1 % du kilométrage national, les autoroutes concentrent 21,3 % du trafic, pour une proportion relativement faible d'accidents (6,3 %).

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.

64 % 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 3,9 fois moins dangereuses que les routes nationales.** En effet, le taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroute est de 0,43 alors que les routes nationales affichent un taux de 1,66. En dix ans, les deux réseaux ont vu leur taux divisé par deux.
- **43 % des accidents résultent de collisions arrière ou en chaîne.**
- 37 % des tués sur autoroute n'avaient pas attaché leur ceinture au moment de l'accident.
- Les accidents en contresens sont très rares (0,7 %) mais très graves (41 tués pour 100 accidents).

En rase campagne

- En 2002, en rase campagne, 1947 usagers ont été tués dans un accident impliquant un obstacle latéral. Dans 790 cas, il s'agissait d'un arbre ou d'un poteau.
- Près de 61 % 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 (26,3 % des tués contre 5,8 % en rase campagne), les motocyclistes (19,5 % contre 11,2 %) et les cyclomotoristes (8,9 % contre 3,6 %).

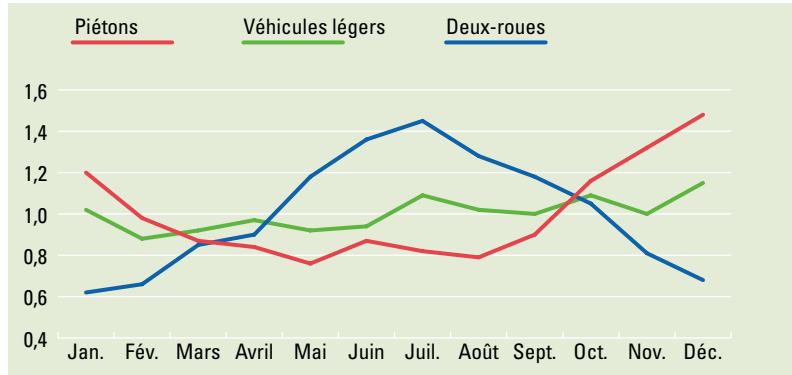
Les départements

Le nombre de tués pour un million d'habitants va de 29 pour les Hauts-de-Seine à 292 pour l'Ariège. 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 0,62 pour le Val-d'Oise à 1,49 pour le Tarn-et-Garonne.

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 (par rapport à l'indice de la moyenne du nombre de tués par mois)



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 surtout pour les motos**. Il atteint son niveau le plus bas de janvier à mars. 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.

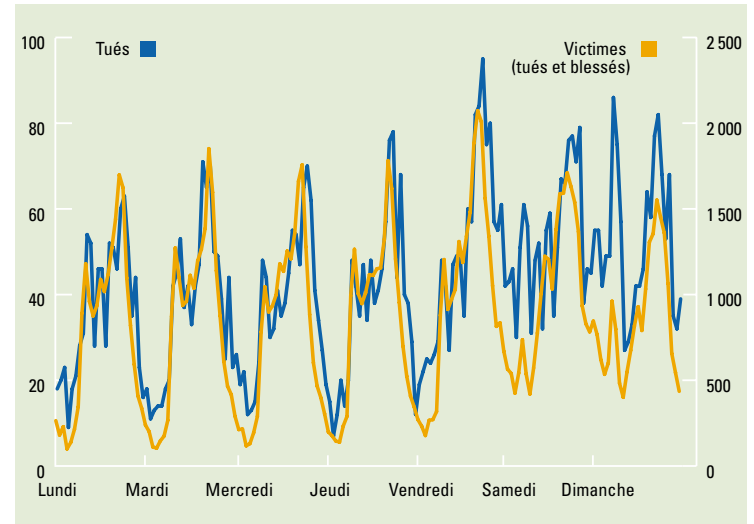
En savoir plus

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 2002, 14,9 % des accidents se sont produits par temps de pluie.
- Les accidents survenus par temps de brouillard ont causé la mort de 117 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 la nuit 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 37 % des blessés graves et 45 % des tués.
- Paradoxalement, les week-ends de grande circulation révèlent des moyennes plus faibles que les week-ends ordinaires.
- 60 % des victimes le sont lors d'un trajet habituel : domicile-travail/école/courses/loisirs.

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 10 % des accidents corporels et dans 29,7 % 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 26,5 % des morts auraient été évitées en 2002.**

Vitesse

- **Le dépassement des limitations de vitesse peut être considéré comme un comportement de masse** : tous réseaux confondus, 60 % des automobilistes, 65 % des conducteurs de poids lourds et 75 % des motocyclistes sont concernés.
- Le taux de dépassement des limitations le plus élevé se trouve en agglomération (près de 80 % 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.
- En 2002, le port de la ceinture à l'avant a atteint plus de 91 %, tous réseaux confondus. Il était de 81 % il y a dix ans. C'est sur autoroute que le taux de port est le plus élevé, avec 97 %, contre 80 % en agglomération.
- **Au moins 745 vies auraient été sauvées en 2002 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. 7,1 % des conducteurs sont même en dessous de une seconde.
- En cas de circulation dense, ce sont 59,1 % des conducteurs qui ne respectent pas les deux secondes, et 17,5 % 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 contrôle d'alcoolémie a fortement progressé au cours des dix dernières années puisqu'il a presque doublé : environ 6,6 millions de dépistages préventifs ont été effectués en 2002.
- En revanche, les contrôles de vitesse ont, à trafic constant, diminué de 30 % depuis dix ans.
- La probabilité d'être sanctionné si on roule pendant une heure à plus de 10 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée est d'environ 1 sur 2000.

Points

- On estime à environ 36,2 millions le nombre de personnes se servant effectivement de leur permis de conduire. Mais 2,3 % des conducteurs impliqués dans un accident n'ont pas le permis (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou de catégorie non valable).
- 3 100 966 points ont été retirés à 1 187 101 conducteurs en 2002. **Chaque infraction conduit en moyenne à un retrait de 2,6 points.**
- 13 601 permis ont été invalidés alors que 847 126 conducteurs retrouvaient leur capital de 12 points après trois années sans infraction.

Responsabilité

- **60 % 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

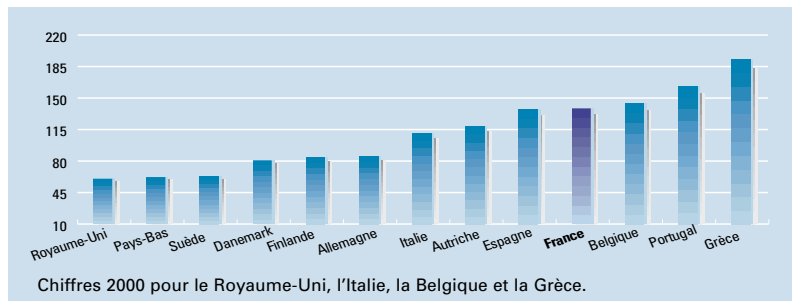
Nombre de tués à 30 jours	2000	2001	2002 (provisoire)
France	8 079	8 160	7 654
Allemagne	7 503	6 977	6 808
Espagne	5 776	5 517	5 103
Royaume-Uni	3 580	3 598	non disponible
Portugal	1 857	1 671	1 666
Pays-Bas	1 082	993	912
Danemark	498	431	429

En 2001, environ 20 % des tués sur les routes de l'Union européenne l'ont été en France.

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.

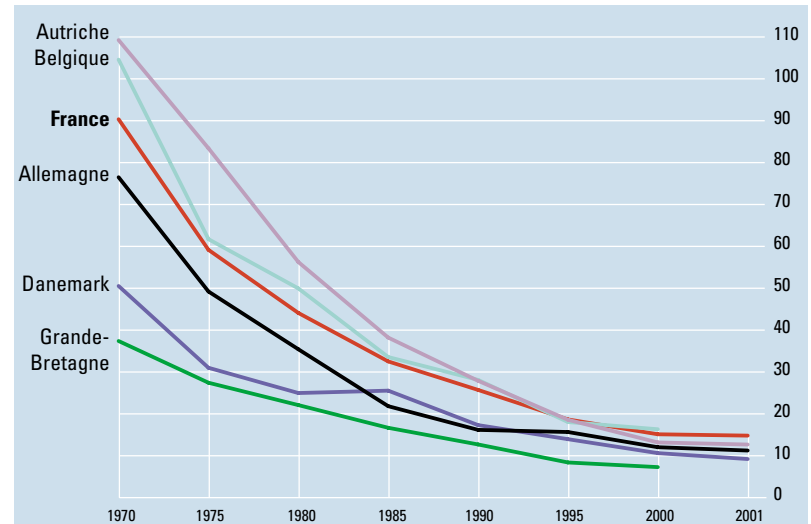
NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS EN 2001



La France est le troisième 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 (138,2).

Le Royaume-Uni a quant à lui le taux le plus faible, avec 60,2 tués pour un million d'habitants, soit 2,3 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 2,1. De plus, de 1970 à 2001, l'écart entre les pays s'est resserré selon cet indicateur. En 31 ans, la France a divisé son taux par 6,1, contre 5,1 seulement 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 107 hab./km², l'accidentologie de la France est plutôt comparable à celle de l'Autriche, de l'Espagne ou du Danemark.

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.equipement.gouv.fr/observatoire



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