

# Les grandes données de l'accidentologie



Pour en savoir plus, se reporter au Bilan de l'année 2005 mis en ligne sur le site Internet de l'ONISR :

[www.securite-routiere.gouv.fr/observatoire](http://www.securite-routiere.gouv.fr/observatoire)



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES  
LA GRANDE ARCHE – 92055 PARIS – LA DÉFENSE

Édition septembre 2006

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



# Préambule

Ce document d'information, conçu par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et édité chaque année, a pour objectif de faire la synthèse des principales données de l'accidentologie en France. Chiffres à l'appui, il donne des repères fiables à chacun.

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.

## AVERTISSEMENT

*Le 1<sup>er</sup> 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 » s'est substitué au « blessé grave hospitalisé plus de six jours ». Par ailleurs, il convient de noter que « les victimes » correspondent à la somme des personnes tuées et blessées.*

L'année 2005	5
Quels sont les types 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
Quelles sont les principales infractions et les actions les plus efficaces ?	14
Qu'en est-il de nos voisins européens ?	18

### Un bilan favorable

- Le bilan de l'année 2005 marque de nouveaux progrès par rapport au bilan 2004.
- Sur une longue période, entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre des 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 et 4,9% en 2005.
- En quatre ans, entre 2001 et 2005, le gain s'élevait à -35,6% pour le nombre de personnes tuées et -29,6% pour le nombre de blessés.

### Les dominantes de 2005

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

### Les données générales de l'année 2005

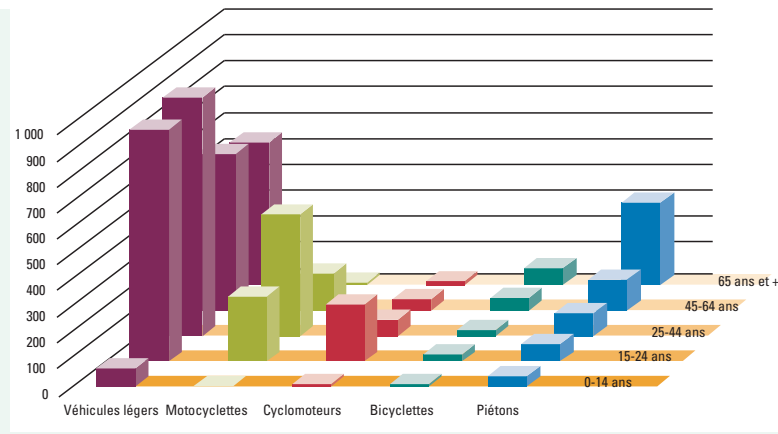
Les analyses qui suivent portent sur les 84 525 accidents corporels survenus au cours de l'année 2005. On entend par accident corporel de la circulation routière un accident qui fait au moins une victime, c'est-à-dire une personne blessée ou tuée, qui implique au moins un véhicule et se produit sur une 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'élève en 2005 à plus de 6 personnes tuées pour 100 accidents corporels (6,29%).
- 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 un seul mort, et 0,4% 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 16,6 % de personnes tuées pour moins de 1 % du trafic.*

## NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIES 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 cyclomotoristes et celle des 25-44 ans chez les motocyclistes.

## NOMBRE DE PERSONNES TUÉES 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	748	4 728*
Cyclomoteurs	273	2 020*
Voitures	86	ND**
Poids lourds	159	48 948
Voitures de tourisme	102	13 164

\* Estimation à la mi-2003.

\*\* ND : non disponible.

## 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 : 54 % des motocyclistes tués ont entre 20 et 34 ans. Néanmoins, l'âge moyen des conducteurs de motos tués augmente chaque année (34 ans en 2005 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 37 % des accidents de véhicules légers, elles comptabilisent 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 termes de cylindrée, le risque est deux fois moins élevé pour les moins de 125 cm<sup>3</sup> que pour les motos plus puissantes.
- 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 (47 % pour les motos contre 45 % 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 personnes tuées 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 personnes tuées.
- Le trafic des poids lourds étrangers ne pose pas de problème spécifique de sécurité, bien qu'il augmente beaucoup plus vite que celui des poids lourds français (+ 23 % sur cinq ans, contre + 3 %). Il atteint aujourd'hui 23 % du trafic total des poids lourds.

### Les cyclomoteurs

48 % 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 : les deux tiers 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 75 % de personnes tuées pour 52 % du trafic.*

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

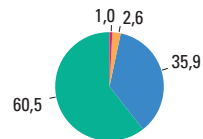
**Les trois quarts des personnes tuées le sont sur les routes nationales et départementales.**

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 et favorise, en conséquence, les vitesses élevées.

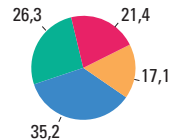
## IMPORTANCE DU TRAFIC ROUTIER ET DES ACCIDENTS PAR TYPE DE RÉSEAU (en %)



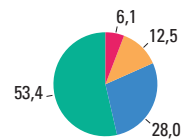
### Part du kilométrage



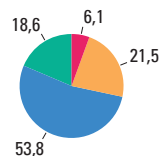
### Part du trafic



### Part des accidents corporels



### Part des personnes tuées



## En savoir plus

### Les autoroutes

- **Les autoroutes sont plus de quatre fois moins dangereuses que les routes nationales.** En effet, le ratio de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroutes est de 0,27 alors que les routes nationales affichent un ratio de 1,00. 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 (0,7 %) mais très graves. Ils représentent 24 personnes tuées 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 personnes tuées le sont sur des routes bidirectionnelles (circulation en double sens).

### En agglomération

- **Plus l'agglomération et la densité du trafic sont importantes, plus la gravité des accidents diminue.**
- Parmi les personnes tuées, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (27,7 % 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 personnes tuées 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, par rapport à un indice 1 correspondant à la moyenne nationale, sont les départements des Landes (-41 %), de l'Isère (-37 %), de 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

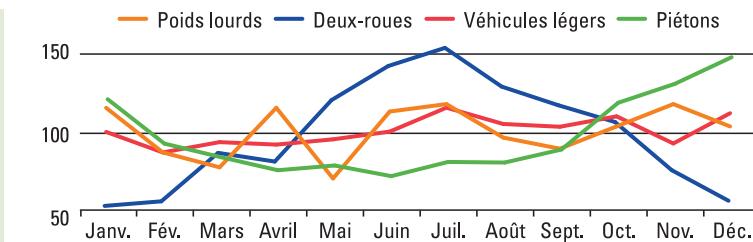
76 % des victimes sont des piétons ou des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

# Quand les accidents ont-ils lieu ?

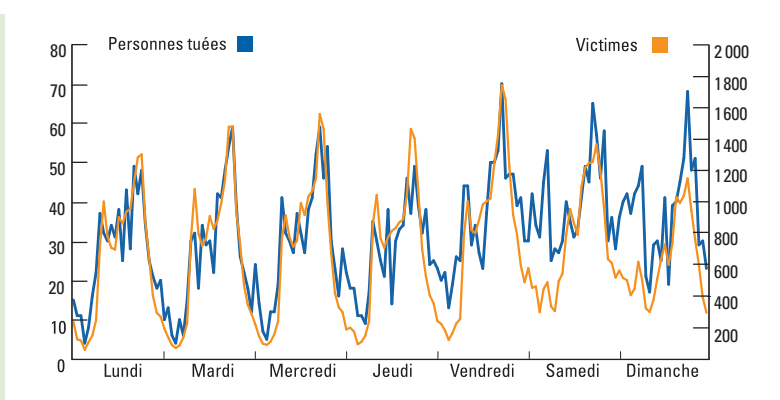
*C'est la nuit, le week-end et l'été que l'on dénombre le plus d'accidents mortels.*

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 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 être 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** (moyenne sur les cinq dernières années)



**NOMBRE DE VICTIMES ET DE PERSONNES TUÉES EN FONCTION DES JOURS DE LA SEMAINE ET DES HEURES**



- 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.
- Le nombre de personnes tuées présente un pic quotidien aux alentours de 18 h.

## En savoir plus

### Les périodes

- La nuit, on constate moins de 10 % du trafic mais 35 % 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 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 8,2 % lors d'un déplacement professionnel.

### L'effet météo

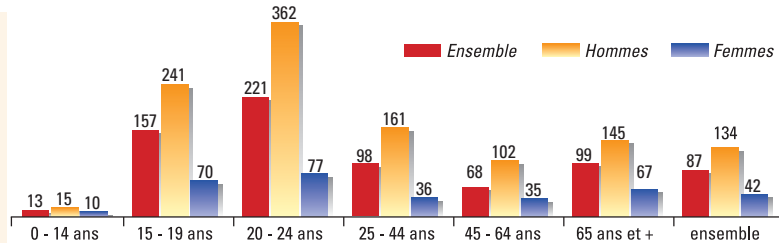
- Les conditions météorologiques influent sur les résultats de l'accidentologie en induisant des variations de 5 à 6 % des moyennes mensuelles. Toutefois, ces variations ne dépassent guère 2 à 3 % sur la moyenne annuelle.
- En 2005, 10,8 % des accidents se sont produits par temps de pluie.
- Les accidents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

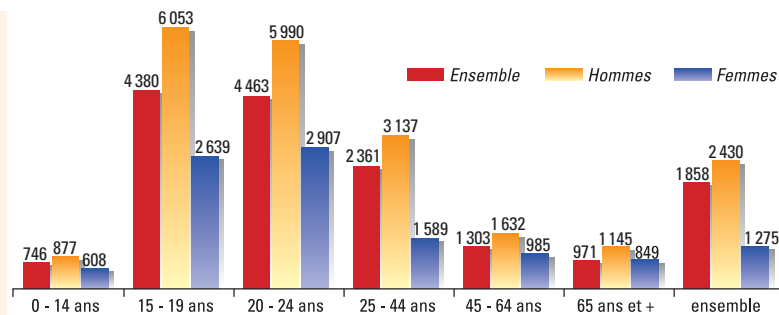
(par million d'individus de la classe d'âge)



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.

## En savoir plus

### Les enfants

Environ 36 % des personnes tuées de 0 à 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 6 orphelins pour 10 personnes tuées.

### Les jeunes

→ Les 15-24 ans représentent 13 % de la population mais 28 % des personnes tuées 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 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 :

- 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 ont 3,7 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.

→ En 2004, les femmes étaient 9,4 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 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 personnes tuées de la route.

# Quelles sont les principales infractions et les actions les plus efficaces ?

*L'excès de vitesse constitue l'infraction la plus répandue et, proportionnellement, la moins réprimée ; l'alcool est 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 personnes tuées ne sont pas responsables : il s'agit des piétons, des occupants non conducteurs et des conducteurs non responsables.*

## Les principales 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 28,1 % des accidents mortels.
- Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés avec leurs passagers puisqu'ils représentent 86,5 % des personnes tuées.
- **En 2005, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de personnes tuées auraient pu être réduits de 25,5 % (27,8 % en 2004).**

### Vitesse et distances de sécurité

- **Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en recul 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 %). Seul le comportement des motocyclistes s'est légèrement dégradé avec 41,8 % (contre 40,9 %).
- En circulation dense, 56 % des conducteurs ne respectent pas la distance minimale de sécurité de deux secondes avec le véhicule qui les 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 6 km/h, passant de 89,5 à 83,1 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.

- **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 de trois points du permis de conduire (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 concernent 3,5 % des impliqués dans un accident corporel en 2005.



### Les actions les plus efficaces

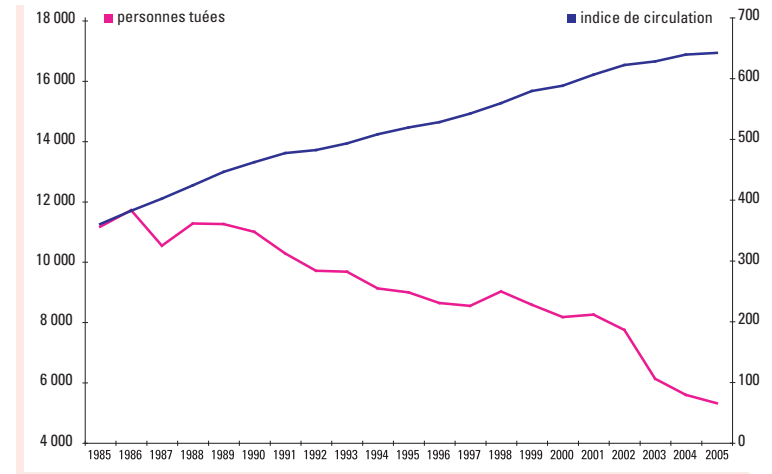
La communication (information et campagnes) et la mobilisation locale, d'une part, le contrôle et les sanctions, d'autre part, sont les modes d'action les plus efficaces en faveur de la sécurité routière.

- En 2005, le nombre d'infractions sanctionnées est 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 dans l'amélioration des comportements. En 2005, environ 10 % des 36,7 millions de conducteurs ont eu des points retirés mais seulement 0,15 % ont eu leur permis invalidé.

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.

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



En vingt ans, le nombre de tués a été divisé par plus de 2, alors que la circulation augmentait de près de 80%.

# 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<sup>er</sup> 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.

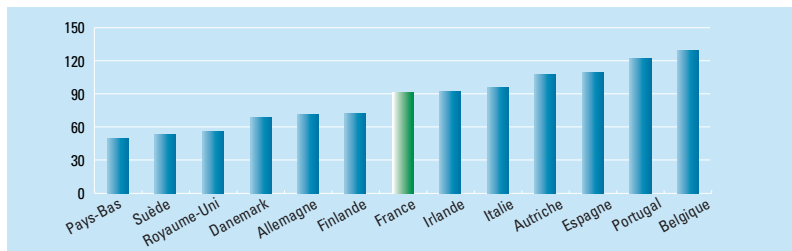
## Les résultats quantitatifs

Nombre de personnes tuées à 30 jours	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 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 2004



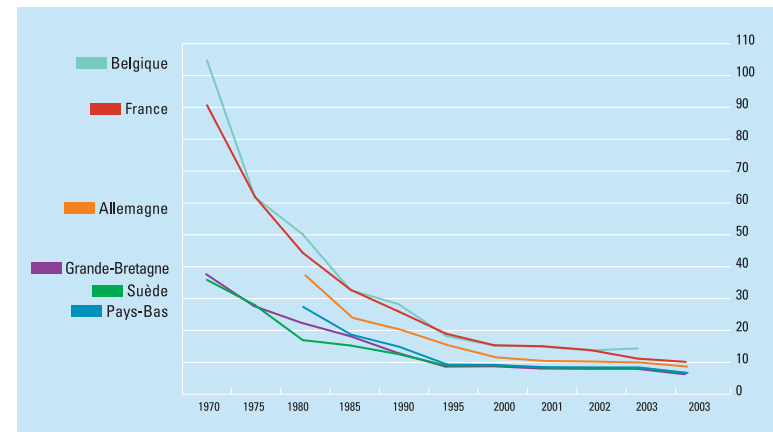
En 2004, la France s'est rapprochée du peloton de tête et a dépassé l'Irlande. Pour autant, la France se situait loin des six pays européens qui la précédaient en termes de nombre de personnes tuées (à 30 jours) par million d'habitants, à savoir : les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni, le Danemark, 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 tués par habitant est élevé.**

Ainsi, pour une densité quasi identique (d'environ 230 habitants/km<sup>2</sup>), l'Allemagne avait un nombre de personnes tuées par habitant plus élevé que le Royaume-Uni. Avec une densité de 110 habitants/km<sup>2</sup>, l'accidentologie de la France était 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 semblait ainsi atténuée, elle restait importante notamment à cause de l'alcoolémie et de la vitesse.

### NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS



Si l'on considère le nombre de personnes tuées par kilomètre parcouru, les comparaisons entre les pays peuvent varier légèrement. Ainsi, le rapport entre la France et la Grande-Bretagne (les chiffres du Royaume-Uni ne sont pas disponibles) 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 trente-quatre ans, la France a divisé son taux par 9,1 contre seulement 5,8 pour la Grande-Bretagne.