



Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre est une introduction aux résultats de l'année 2008 (les données se rapportant à d'autres années sont signalées). Il présente les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. La plupart de ces données présentées ci-dessous sont détaillées dans la suite du document.

OBJET DE L'ANALYSE

Le fichier accidents. Nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des fiches bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC) qui sont remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel. On se reportera, pour cet aspect, à l'annexe IV-2 qui traite du fichier des accidents corporels.

Une nécessité : évaluer le risque. La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à évaluer le risque c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable (voir le chapitre I-3). Il ne suffit pas de constater une plus grande fréquence d'un facteur dans les accidents, il faut vérifier qu'il y a une plus grande fréquence dans la circulation. C'est souvent là que les données manquent ou sont imprécises et c'est la raison pour laquelle il faut recourir à un certain nombre

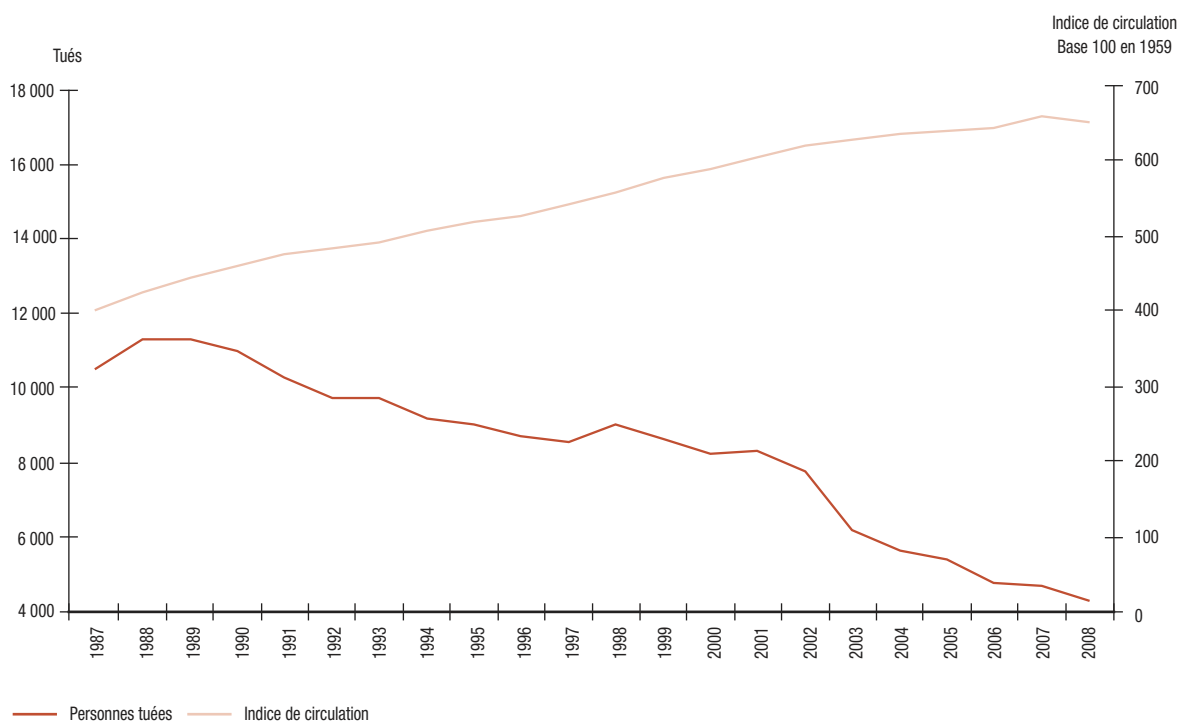
d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

Et distinguer les véritables liens de causalité. De plus les facteurs intervenant dans les accidents sont très nombreux : il faut savoir distinguer entre les coïncidences et les véritables liens de causalité.

TENDANCE DU LONG TERME

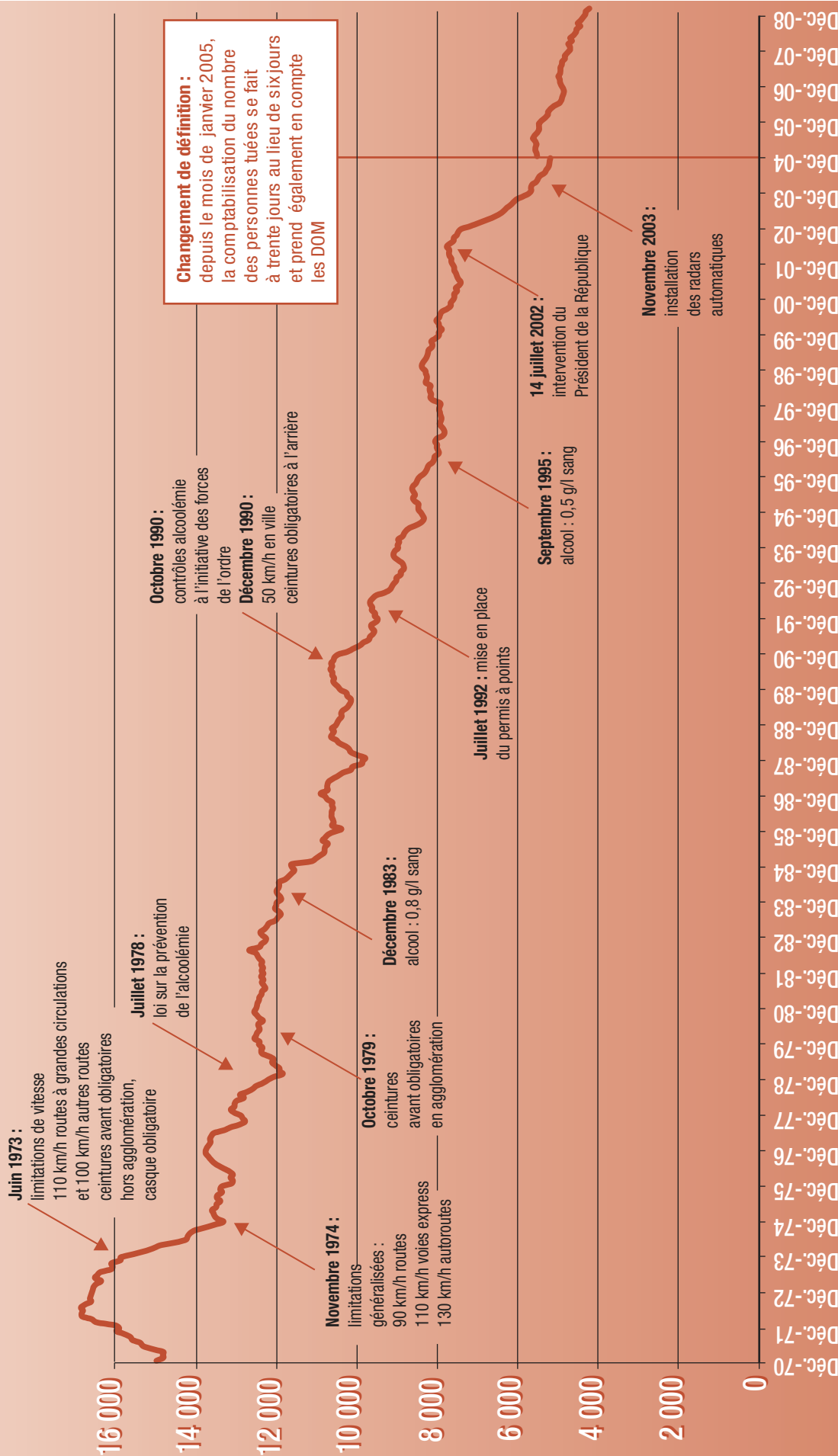
Le graphique p. 15 donne l'évolution du nombre de personnes tuées de 1970 à 2008 en pointant quelques grandes dates de la sécurité routière (voir le chapitre IV-4).

Entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués ressort à 2,2 %. Entre 2001 et 2006 on constate 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. Après un ralentissement en 2007 (baisse de 1,9 % seulement), le rythme de la baisse s'est de nouveau accéléré en 2008 avec une baisse de 8,2 % (voir chapitre I-3).



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Évolution du nombre de tués 1970-2008 (moyenne glissante sur 12 mois)



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

En six ans, entre 2002 et 2008, le gain s'élève à - 44,4 % pour les personnes tuées et - 31,8 % pour les personnes blessées. Le gain cumulé depuis 2002 est estimé à 12 000 vies sauvées et 120 blessés épargnés.

Le second graphique compare cette évolution avec l'indice de circulation, la courbe d'évolution des personnes tuées s'inversant par rapport à celle du trafic à partir de 1986.

Le tableau suivant donne le bilan des vingt dernières années. Sur la base des données du Registre de Lyon, pour une personne tuée, on a une personne blessée très grave avec de lourdes séquelles (voir chapitre III-9).

Rappel du bilan de 1987 à 2004 (uniquement France métropolitaine)

	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués à six jours		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
1987	170 994	- 7,4	8 686	9 855	- 10,1	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	9 341	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	- 3,0	9 302	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,17
1990	162 573	- 4,7	9 128	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,33
1991	148 890	- 8,4	8 509	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,46
1992	143 362	- 3,7	8 114	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8	6,34
1993	137 500	- 4,1	8 005	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58
1994	132 726	- 3,5	7 609	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	7 453	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	- 5,7	7 178	8 080	- 3,9	36 204	133 913	170 117	- 6,2	6,44
1997	125 202	- 0,2	7 130	7 989	- 1,1	35 716	133 862	169 578	- 0,3	6,38
1998	124 387	- 0,7	7 514	8 437	+ 5,6	33 977	134 558	168 535	- 0,6	6,78
1999	124 524	+ 0,1	7 185	8 029	- 4,8	31 851	135 721	167 572	- 0,6	6,45
2000	121 223	- 2,7	6 811	7 643	- 4,8	27 407	134 710	162 117	- 3,3	6,30
2001	116 745	- 3,7	6 920	7 720	+ 1,0	26 192	127 753	153 945	- 5,0	6,61
2002	105 470	- 9,7	6 549	7 242	- 6,2	24 091	113 748	137 839	- 10,5	6,87
2003	90 220	- 14,5	5 168	5 731	- 20,9	19 207	96 722	115 929	- 15,9	6,35
2004	85 390	- 5,4	5 168	4 766	- 16,8	17 435	91 292	108 727	- 6,2	5,58

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

Bilan de 2004 à 2008 (France entière)

	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués à trente jours		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
<i>2004 Recalculé</i>	85 390	- 5,4		5 593				108 366		6,55
2005*	87 026	- 1,0	5 068	5 543	- 4,9	40 792	70 891	111 683	- 0,3	6,37
2006	82 993	- 4,6	4 530	4 942	- 10,8	41 869	64 111	105 980	- 5,5	5,95
2007	83 850	+ 1,0	4 466	4 838	- 2,1	39 754	66 955	106 709	- 5,6	5,77
2008	76 767	- 8,4	4 092	4 443	- 8,2	36 179	60 726	96 905	- 5,7	5,79

Calcul : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours, soit en appliquant le coefficient de 1,069.

* Depuis 2005 = résultat France entière (métropole plus DOM).

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

LE MODE DE DÉPLACEMENT

Les enjeux : les VL, les deux-roues et les piétons

Personnes tuées	1998	2008
Piétons	11,7 %	13,1 %
Cyclistes	3,6 %	3,6 %
Cyclomotoristes	4,9 %	7,0 %
Motocyclistes	10,7 %	19,0 %
Usagers de VL	65,1 %	50,88 %
Usagers de VUL	1,7 %	3,1 %
Usagers de PL	1,3 %	1,7 %
Autres usagers	1,0 %	1,8 %

Les « autres » modes de déplacement sont principalement les voiturettes et les autocars.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents.

L'évolution dans le temps de la répartition des personnes tuées par modes de déplacement résulte d'une part de l'évolution de ceux-ci : stagnation de la proportion des usagers de voitures de tourisme ; hausse de celle des autres catégories et principalement des piétons, des occupants de camionnettes et des motocyclistes. Elle résulte d'autre part de la réduction des vitesses résultant de leur contrôle automatisé qui a un impact différent selon les catégories d'usagers (voir chapitre II-1).

L'importance du risque des deux-roues motorisés

Chiffres 2008	Personnes tuées	Tués par million de véhicules*	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	313	251	125
Motocyclettes	844	669	143
VL	2 256	73	6
PL	76	137	3

* Pour les cyclomoteurs et les motocyclettes, les calculs sont effectués par rapport au parc 2006.
Sources : Observatoire national interministériel de sécurité routière – fichier des accidents plus 46^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

Le risque par kilomètre parcouru pour les motocyclettes peut être estimé vingt-quatre fois supérieur à celui des VL.

Les **poids lourds** représentent 5,1 % des kilomètres parcourus et seulement 3,5 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 10,2 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru, moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 13,6 % des tués dont 1,7 % sont occupants du PL. Globalement le trafic PL augmente comme celui des véhicules légers, par contre le trafic des poids lourds étrangers augmente, lui, beaucoup plus vite que le trafic des poids lourds français. Il a atteint en 2008 28,8 % du trafic total des poids lourds.

Les **motocyclettes** ne représentent que 1,1 % du trafic mais 15,9 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels comme dans les accidents mortels et 19 % des victimes tuées.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût (79 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 49 % entre 20 et 34 ans) et la pratique de la moto par des usagers moins expérimentés augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm³ ont un taux de tués par kilomètre parcouru deux fois inférieur à celui des motos plus puissantes.

Les accidents de motos sont concentrés dans un petit nombre de régions : les deux régions Île-de-France et PACA représentaient en 2008, 57,5 % du total des accidents de motos, et 39,0 % des accidents de VL.

Le cyclomoteur est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 35 % des tués cyclomotoristes. Toutefois, le parc est en diminution.

On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette**, mais on sait que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisir et des vélos urbains. À titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentent plus de 65 % des ventes totales de bicyclettes (sur 3,4 millions de vélos vendus en France en 2008). Par ailleurs on assiste au développement du « VAE », le vélo à assistance électrique dont 15 700 unités ont été vendues en France en 2008 contre 9 700 en 2007. Enfin, la plupart des grandes villes développent des systèmes de mise à disposition de vélo en libre-service.

Les **accidents de piétons** ne sont pas qu'un phénomène urbain : 31,5 % des piétons tués le sont en dehors des agglomérations.

L'âge du véhicule

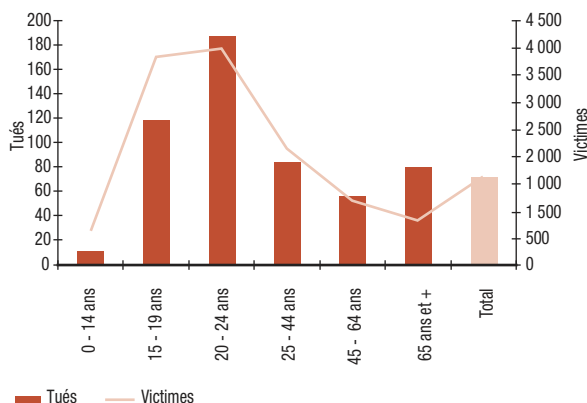
Une étude réalisée à partir de données de fin 2006 montre que les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent près de 30 % du total des kilomètres parcourus, et sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. Le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de la circulation avec un véhicule de moins de quatre ans est deux fois moins élevé que pour un véhicule de plus de huit ans, la différence étant encore plus forte pour les accidents corporels (2,2).

Ce phénomène ne semble pas pouvoir s'expliquer par l'âge des conducteurs dont on sait qu'il influe fortement sur le risque d'avoir un accident. Ces résultats doivent pouvoir être rattachés aux progrès dans la conception des nouveaux véhicules lesquels semblent toutefois ralentir puisqu'on constate une différence moindre entre les véhicules de moins de quatre ans et ceux entre quatre et huit ans.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER

En fonction de l'âge

Nombre de victimes et de personnes tuées par million d'individus dans la classe d'âge



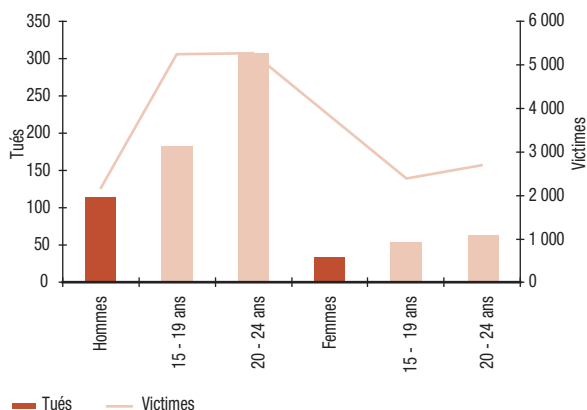
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (59 % contre 45 % pour le reste de la population) et le week-end (39 % contre 35 %).

En fonction du sexe

Nombre de victimes et de personnes tuées par million d'individus par classe d'âge et par sexe chez les moins de 25 ans



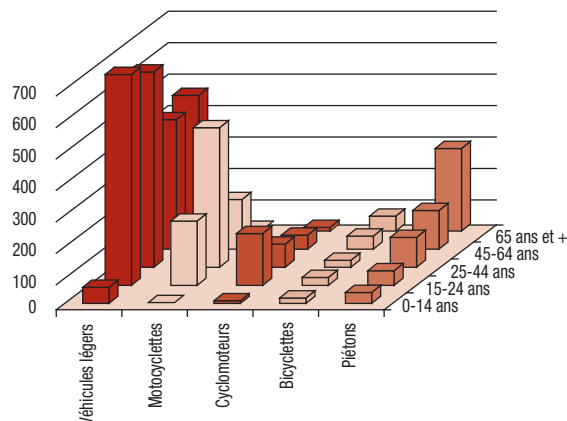
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

On observe l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier.

Les femmes ont environ **trois fois moins de risque d'être tuées et deux fois moins d'être blessées** dans un accident de la route que les hommes.

L'âge en fonction de la catégorie de l'usager

Personnes tuées par catégories d'usagers en fonction de l'âge



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

% d'usagers tués par tranches d'âge	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Total*
Piétons	6,2 %	8,3 %	16,9 %	21,9 %	46,7 %	100 %
Bicyclettes	11,3 %	16,4 %	14,5 %	27,0 %	30,8 %	100 %
Cyclomoteurs	2,9 %	54,3 %	24,3 %	14,7 %	3,8 %	100 %
Motocyclettes	0,4 %	25,0 %	54,3 %	19,3 %	1,1 %	100 %
Véhicules légers	2,3 %	30,7 %	28,4 %	18,8 %	19,7 %	100 %
Poids lourds	0,0 %	16,1 %	42,5 %	35,6 %	5,7 %	100 %

* Hors âge indéterminé.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les jeunes. Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ un tiers des tués dans cette classe d'âge sont des piétons ou des cyclistes (voir chapitre II-1).

Un grand nombre d'enquêtes ou d'études sociologiques confirment l'attitude spécifique des jeunes et en particulier des jeunes garçons en matière de prise de risque. Les 15-24 ans représentent en 2008, 12,6 % de la population mais 26,6 % des personnes tuées sur la route et près de 40 % du total des pertes d'années de vie humaine. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (41 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans)¹.

Cependant on constate que le **rapport de personnes tuées pour 100 000 individus entre les jeunes et le reste de la population** est le même en France et dans les autres pays européens (de l'ordre de 2) et qu'il n'a quasiment pas bougé en France de 2002 à 2008 malgré la forte baisse des tués, passant de 25,6 % à 26,4 %, ce qui signifie que ce qui a le plus fait diminuer la mortalité des jeunes sur la route ce sont les mesures générales de réduction de la vitesse. En particulier, l'introduction du permis probatoire en mars 2004 n'a pas changé ce rapport.

1. Données INSERM 2004.

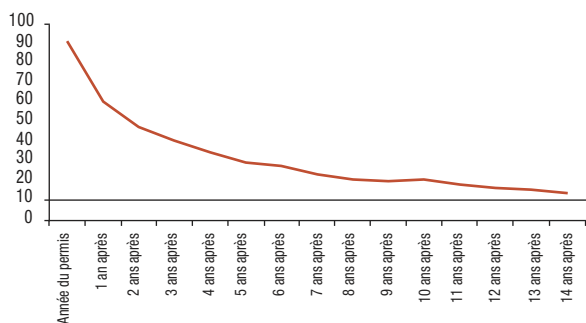
Les personnes âgées. Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides. Les personnes âgées de 65 ans ou plus représentent 46,7 % des piétons tués et 30,8 % des cyclistes tués.

Conducteurs. L'enquête annuelle réalisée par la SOFRES sur le parc automobile des ménages permet d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à plus de 40 millions et celui des conducteurs à 37,5 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire ont déclaré ne pas conduire, 82,6 % conduisent de façon régulière et 10,4 % occasionnellement.

Le nombre d'occupants. Le nombre d'occupants par véhicule était en 2008, en moyenne, de l'ordre de 1,5 sur l'ensemble du réseau de rase campagne avec très peu de différences entre les autoroutes, les routes nationales et les routes départementales. En revanche le nombre moyen d'occupants passe de 1,5 en semaine à 1,6 pendant les week-ends. En milieu urbain, les relevés effectués à Paris et dans quelques grandes agglomérations régionales présentent des différences assez sensibles s'établissant entre 1,2 à Lyon et 1,6 dans l'agglomération lilloise. On observe un taux de 1,5 à Paris.

L'ancienneté du permis. Le manque d'expérience de la conduite représente un facteur de risque important qui concerne plus fortement les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans. On constate que le risque d'être impliqué dans un accident corporel diminue progressivement avec l'expérience du conducteur. Le risque est maximal au cours de la première année de conduite, mais il faut attendre cinq années après l'obtention du permis pour le diviser par trois et sept années pour le diviser par quatre.

Taux de conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel pour 10 000 conducteurs de cette classe d'âge en fonction du nombre d'années après l'obtention du permis de conduire

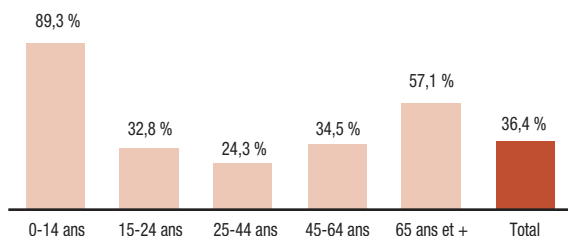


Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les étrangers. Sur le territoire national, les véhicules légers immatriculés à l'étranger représentent 1,7 % des véhicules impliqués dans les accidents alors qu'ils représentent 4 % de la circulation, la principale raison étant qu'ils respectent beaucoup plus la réglementation sur l'alcool au volant.

Usagers actifs et usagers passifs. La répartition des victimes actives (conducteurs véhicules motorisés), passives (passagers) ou vulnérables (piétons et cyclistes) est très différente suivant l'âge.

Part des victimes passives ou vulnérables en fonction de l'âge



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

60 % environ des victimes tuées ne sont pas responsables : piétons, occupants non-conducteurs, conducteurs non responsables.

LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseau

Données 2007	Part du kilométrage	Part du trafic	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	1,1 %	25,3 %	5,6 %	5,3 %
RN	0,9 %	8,4 %	7,6 %	11,2 %
RD	36,7 %	39,7 %	29,9 %	62,4 %
Autres*	61,2 %	26,6 %	56,8 %	21,2 %

* Essentiellement réseau urbain.
Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Ce tableau montre l'importance du trafic sur autoroutes et la part relativement faible des accidents qui y surviennent ; la part importante des routes nationales et départementales du point de vue des accidents et des tués avec un linéaire considérable, ce qui rend plus difficile à la fois la surveillance de ce réseau et sa sécurisation.

Il permet de comprendre l'importance de la densité dans toutes comparaisons spatiales (entre départements ou entre pays²).

La rase campagne. Les routes de rase campagne sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance. Elles représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : on a eu à déplorer 56 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne.

Un des grands facteurs des décès sur ces routes de rase campagne sont les obstacles fixes : 1 154 tués en 2008 dont 518 tués sur des arbres ou des poteaux. Les études détaillées d'accidents (EDA) ont montré l'importance d'avoir des accotements qui sont des zones de récupération, notamment dans les virages.

2. À titre d'exemple, signalons qu'un transfert de 1 % du trafic entre le réseau de rase campagne et le réseau autoroutier entraîne une baisse de 1 % du nombre des tués.

Quant aux autoroutes, elles sont un peu plus de cinq fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus de 0,21 alors que les autres routes de rase campagne ont un taux de 1,17). Il faut noter que depuis le transfert en 2006 d'une grande partie des routes nationales vers le réseau départemental (environ les deux tiers en termes de kilométrage), la grande majorité du réseau de routes nationales est constitué de 2 x 2 voies à chaussée séparée.

Le milieu urbain. Circuler en ville est plus dangereux qu'on ne le croit habituellement. Si les accidents sont beaucoup moins graves en milieu urbain qu'en rase campagne, ils sont en revanche beaucoup plus nombreux, et au total le risque par kilomètre parcouru est plus important. C'est ainsi que l'on a pu établir que pour un risque d'être tué par kilomètre parcouru comparable à celui relevé en rase campagne, le risque d'être blessé en milieu urbain est cinq fois supérieur. En ville, le phénomène de la densité se vérifie aussi puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (30,5 % des tués contre 5,8 % en rase campagne), les motocyclistes (23,8 % contre 17,0 %) et les cyclomotoristes (12,2 % contre 4,9 %).

L'accidentologie des départements. En 2008, on constate un rapport de 31 entre le département qui a le plus de personnes tuées (Bouches-du-Rhône, 156 tués) et ceux qui en ont le moins (Territoire de Belfort et la Lozère, 5 tués). Lorsque l'on regarde le ratio tués par million d'habitants, ce rapport entre la valeur maximale (Loir-et-Cher, 178 tués par million d'habitants) et la valeur minimale (Seine-Saint-Denis, 20 tués par million d'habitants) passe à 9. Pour mieux tenir compte de l'exposition au risque, l'Observatoire calcule un indicateur d'accidentologie locale qui rapporte le nombre de tués aux parcours selon les différents réseaux et le compare à la référence nationale. Sur la période 2004-2008, le rapport entre le département qui a l'IAL le plus élevé (Corse-du-Sud, 1,89) et l'IAL le plus faible (Côte-d'Or, 0,48) est de 4. Enfin le nombre de personnes tuées dans les départements étant relativement faible (environ 40 en moyenne), il n'est pas surprenant de constater que les départements qui ont connu les plus fortes diminutions en 2008 (Isère, Puy-de-Dôme, Vaucluse) sont des départements qui avaient connu des hausses en 2007 et ceux qui ont connu les plus fortes hausses en 2008 (Gironde, Oise, Loir-et-Cher) sont des départements qui avaient connu des diminutions en 2007, à l'exception toutefois de l'Hérault.

LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

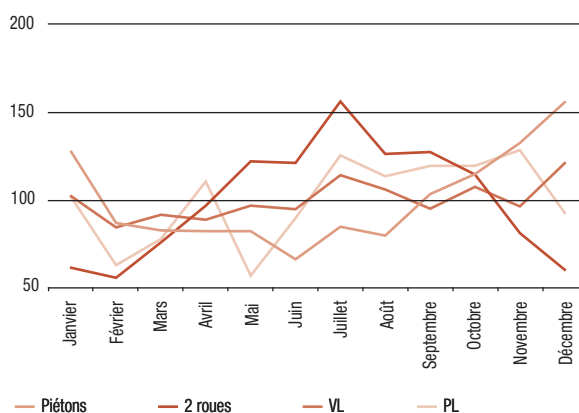
En fonction du mois. Il y a une saisonnalité dans les séries mensuelles avec des mois d'hiver (janvier à mars) à faible accidentalité suivie d'une remontée au printemps qui culmine au cours de l'été et d'une descente progressive au cours de l'automne.

Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic et pour partie aux conditions météo ainsi qu'aux conditions d'éclairage (rapport jour/nuit).

L'effet saisonnier est très différent en fonction du type d'usager : l'évolution intra-annuelle pour les poids lourds est la même que pour les véhicules légers, avec cependant des pointes prononcées en juillet et en avril ; l'ensemble des deux-roues a une pointe très marquée en période estivale alors que pour les piétons c'est l'inverse.

LES CIRCONSTANCES EN FONCTION DES SAISONS ET SELON LE TYPE D'USAGER

Nombre de tués en fonction des saisons et selon le type d'usager
Moyenne sur les cinq dernières années
(indice 100 = moyenne annuelle)

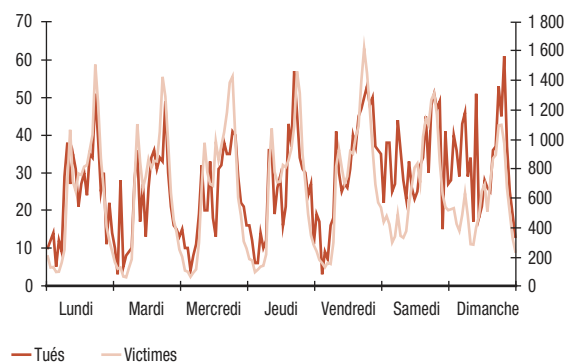


Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

L'effet météo. L'effet météo d'un mois donné par rapport à la moyenne saisonnière du mois peut être important (de l'ordre de 5 à 6 %). Mais globalement sur l'ensemble de l'année l'effet météo ne dépasse guère 2 à 3 %.

L'effet météo est assez subtil : le mauvais temps a un effet négatif mais il lui correspond une baisse du trafic, particulièrement pour ce qui concerne les usagers vulnérables qui compensent largement cet effet. Néanmoins, les débuts d'averses, notamment après une longue période sèche sont particulièrement accidentogènes.

En fonction de l'heure et du jour de la semaine



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les jours de début semaine ont une moyenne plus basse que les jours de fin de semaine : les week-ends de grande circulation ont des moyennes plus faibles qu'un week-end ordinaire. On constate la présence d'un pic quotidien

important aux alentours de 18 heures. On observe par ailleurs, dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche entre 4 heures et 6 heures du matin, un différentiel important entre les nombres de tués et les nombres totaux de victimes qui révèle l'augmentation du taux de gravité des accidents à cette période.

La nuit représente moins de 10 % du trafic mais 35,0 % des blessés hospitalisés et 44,7 % des tués.

Autres paramètres. 14,0 % des accidents se sont produits en 2008 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 84 tués (1,9 % des tués) par temps de brouillard :

- 76,2 % des victimes tuées sont locales³ ;
- 14,1 % des victimes tuées conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 4,8 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident : 20,7 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 16,7 % un véhicule seul avec un piéton, 9,8 % des collisions sont frontales, près de 93 % des accidents mortels n'ont qu'un mort ; 0,4 % des accidents mortels ont plus de trois morts.

LES PRINCIPAUX FACTEURS D'ACCIDENTS

L'alcool. L'alcool est le premier facteur d'accidents devant la vitesse. On estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à 2,8 % en circulation, 5,8 % pour les accidents corporels et à 16,5 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 10,2 % (27,9 % pour les accidents mortels).

Le taux de conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé dépend de l'âge, du sexe, de l'usager mais surtout de l'heure et du jour (la nuit et le week-end).

Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés et leurs passagers puisque ceux-ci représentent environ 84 % des tués.

On estime à **25,4 % le nombre de tués qui auraient été sauvés** en 2008, soit environ 1 200 personnes, si aucun des conducteurs n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif.

La vitesse. (Les données sur la vitesse ne concernent que les huit premiers mois de l'année 2008). Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en léger retrait en 2008, reste un comportement de masse puisque c'est le cas d'environ 34 % des automobilistes, 43 % des conducteurs de poids lourds et 54 % des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible pour les VL en 2008 et les PL mais en hausse pour les motos. Ils s'élèvent à 12,1 % pour les véhicules de tourisme (contre 13,7 % en 2007), à 10,6 % pour les poids lourds hors

autoroutes (14,4 % en 2007) et 34,7 % pour les motos (contre 33,6 % en 2007).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec 55 % sur les voies d'entrées/sorties d'agglomérations par les conducteurs de voitures de tourisme. On a d'autre part tendance à rouler plus vite de nuit sur tous les réseaux excepté sur les autoroutes de liaison.

En ce qui concerne la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes en France, on observe qu'en cinq ans, entre 2003 et 2008, elle a baissé de près 6,6 kilomètres/heure, passant de 87,2 km/h à 80,6 km/h tous réseaux confondus.

Si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse, ce sont près de 3,9 km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de l'ordre de 18,5 % de tués en moins, c'est-à-dire, si l'on se réfère aux chiffres de l'année 2008, environ 820 vies sauvées.

La ceinture. Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années notamment à partir du moment où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis (trois points à partir de mars 2003). En 2008, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers a continué de progresser, notamment en milieu urbain. En rase campagne il s'est élevé à 98,9 %. Il était égal à 93,2 % en 1998, dix ans auparavant. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de 22 points : 73,9 % de taux de port en 1998, 95,9 % en 2008.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière, même s'il a encore progressé en 2008 par rapport à 2007 en rase campagne, passant de 86,1 % à 86,7 %. En milieu urbain il est de 79,5 % en 2008, contre 77,8 % en 2007.

On estime par ailleurs à 375 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture (70 % pour les conducteurs, 14 % pour les passagers avant et 16 % pour les passagers arrière).

Le téléphone portable. Les résultats du premier sondage d'observation au bord des routes de l'utilisation du téléphone portable tenu en main par les conducteurs montrent qu'environ 2,0 % des conducteurs sont observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille et 0,4 % avec le téléphone seulement tenu en main. Sur la base d'une recherche épidémiologique réalisée en Australie qui estime le surrisque d'avoir un accident corporel lorsque l'on téléphone en conduisant à 4,9 pour le téléphone tenu en main et 3,8 pour le kit mains-libres, l'enjeu en France pour le seul téléphone tenu en main peut être estimé à 6 à 7 % des accidents corporels.

Les feux de jour. Beaucoup d'accidents résultent d'une absence de détection des autres véhicules. L'usage des feux de jour pourrait diminuer de 5 à 6 % le nombre des victimes tuées.

3. Soit des piétons soit des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

Les interdistances. Pour l'ensemble des conditions de circulation, tous réseaux confondus, 4,7 % des conducteurs ont un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde (même proportion à peu de choses près depuis 2004). Cet indicateur passe à 11,4 % (contre 10,0 % en 2007) en régime de circulation dense, défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

Le cannabis. Selon l'enquête stupéfiants et accidents mortels (SAM), environ 2,5 % des accidents mortels auraient pu être évités si tous les conducteurs avaient respecté la législation concernant la consommation de cannabis.

Les autres infractions. Elles sont beaucoup moins fréquentes, mais en nombre non négligeable, telles que le non-respect des priorités (2,4 %), les franchissements de feux (1,1 %) et le non-respect des stops (0,7 %).

Autres facteurs. Outre le téléphone portable, de nombreuses sources de distraction provoquent également un nombre important d'accidents mortels. La fatigue ou la somnolence est relevée dans 2,8 % des accidents mortels.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ

Le coût individuel des accidents

Une étude réalisée en 1991-1992 sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière »⁴ a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculées en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Elle distingue en particulier :

Les coûts marchands directs

Les coûts médicaux et sociaux : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile.

Les coûts matériels : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...

Les frais généraux : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.

Les coûts marchands indirects

Perte de production future des personnes tuées.

Perte de production temporaire des blessés ; des personnes éventuellement emprisonnées suite à l'accident ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage du (des) blessé(s).

Perte de production potentielle de la descendance potentielle des accidentés, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités.

Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

Cas de la personne tuée : préjudice moral, *pretium mortis*, transfert du *pretium doloris* du mort aux héritiers.

Cas du blessé : *pretium doloris*, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet.

Pour 1999, l'actualisation des valeurs conduit aux chiffres suivants : 3 950 380 francs pour les tués, dont 88 % de coûts marchands indirects, 406 812 francs pour les blessés graves, 86 478 francs pour les blessés légers et 22 205 francs pour les dégâts matériels. C'est sur cette base qu'avait été calculé le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1999.

Un groupe de travail du Commissariat général du Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros (année 2000) pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels.

Le groupe recommande par ailleurs de faire croître la valeur du tué au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête, soit + 4,1 % en 2001, + 2,8 % en 2002, + 2,7 % en 2003, + 2,9 % en 2004, + 2,3 % en 2005, + 3,2 % en 2006, 3 % en 2007 et de 1,2 % en 2008. Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur du tué, les mêmes pourcentages de progression étaient appliqués. Pour les accidents matériels, on applique le taux annuel d'inflation, soit 1,4 % en 2001, 2,4 % en 2002 et 2,3 % en 2003 et 2004, 1,7 % en 2005 et 2006, 2,6 % en 2007 et 2,8 % en 2008.

Pour 2008, les valeurs suivantes seront donc utilisées : 1 254 356 euros pour un tué et 6 612 euros pour les dégâts matériels. Par ailleurs, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005,

4. De M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des Ponts et Chaussées, remis au Commissariat général du plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

L'Observatoire avait procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé évalué à 124 987 euros et d'un blessé léger évalué à 5 000 euros, en prenant pour convention que le coût estimé de l'insécurité routière ne devrait pas être changé à la suite de la modification des définitions de la gravité des blessés. Pour 2008, les valeurs utilisées seront donc de 134 451 euros pour un blessé hospitalisé et 5 378 euros pour un blessé léger.

Le coût global de l'insécurité routière en 2008

Estimation du coût des accidents corporels en 2008 (France métropolitaine)

Nombre de tués à trente jours : 4 443 ; coût des tués : 6,6 milliards d'euros.

Nombre de blessés hospitalisés : 36 179 ; coût des blessés hospitalisés : 5,8 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 60 726 ; coût des blessés légers : 0,4 milliard d'euros.

Nombre d'accidents corporels⁵ 76 767 ;

Coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,50 milliard d'euros.

Soit un coût de **13,3 milliards d'euros**.

Estimation du coût des accidents purement matériels en 2008

L'Observatoire est amené chaque année à estimer le nombre d'accidents matériels à partir des données fournies par la Fédération française des sociétés d'assurances avec un décalage d'un an. L'estimation de la baisse calculée pour 2005 est basée sur une baisse de 0,15 % par rapport à 2006.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2006 est de **11,4 milliards d'euros**.

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 24,70 milliards d'euros en 2008

Le coût de l'insécurité routière a baissé de 3 % par rapport à 2007.

Le bilan des accidents de la route ne se limite pas à des nombres de victimes, tuées ou blessées et à son évaluation monétaire. Ces accidents ont parfois des conséquences lourdes sur la famille, en particulier sur les enfants qui deviennent orphelins suite à ces accidents. Pour évaluer cet impact, et faute d'un recueil systématique de l'information, l'Observatoire a utilisé une méthode s'appuyant sur des données démographiques croisées avec les effectifs par âge des tués dans les accidents. On peut ainsi estimer à environ 3 000 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2008, ce qui représente environ six orphelins pour neuf tués.

L'EFFORT DE LA NATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière est donné par le « document de politique transversale », document annexe au projet de loi de finances pour 2009. Il s'agit de programmes de politique (LOLF).

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière s'élève en 2008, à 2 438 millions d'euros. Il serait de 2 570 millions d'euros en 2009.

La répartition entre les différents ministères de l'effort prévu en 2009 est la suivante (en millions d'euros) :

- Écologie, Énergie, Développement durable et Aménagement du territoire : 954 ;
- Défense : 783 ;
- Intérieur, Outre-Mer et Collectivités territoriales : 595 ;
- Justice : 159 ;
- Éducation nationale : 60,5 ;
- Économie, Finances et Emploi : 2,5 ;
- Santé, Jeunesse et Sports : 0,58.

5. Non pris en compte dans les versions antérieures à 2002.