



La responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2008

Ce chapitre a pour objet de tenter de cibler le profil des responsables des accidents corporels. Il s'appuie sur la variable du BAAC « présumé responsable ». Cette variable est renseignée par les forces de l'ordre qui, au moment de la constatation des faits, tentent d'apprécier le présumé responsable principal. Cette variable ne décrit donc qu'une présomption de responsabilité car dans de nombreux cas, la détermination de la responsabilité réelle d'un accident peut s'avérer complexe. L'exploitation de cette variable qui est bien remplie (71 % des accidents ont au moins un responsable désigné) permet de dégager des tendances. De plus elle permet avec la méthode du non-responsable de donner des indications sur le nombre de conducteurs circulant sans permis, sans assurance ou avec de l'alcool (voir les chapitres correspondants).

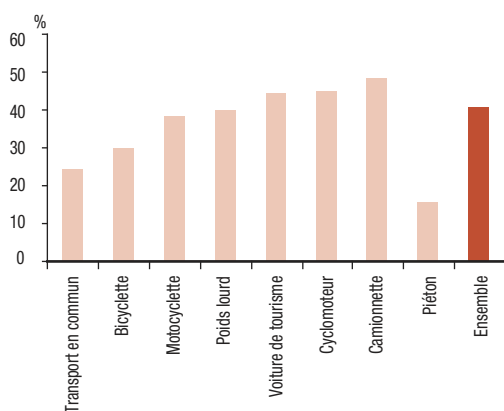
PROFILS DES USAGERS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

Cette première partie s'intéresse aux déterminants de la responsabilité : Quels profils ont les usagers présumés responsables ? Quels véhicules utilisent-ils ?

Par catégorie d'usagers, le graphique suivant permet de remarquer que lorsqu'un conducteur de camionnette est impliqué, sa responsabilité serait en cause dans près d'un cas sur deux (48,6 %) alors que lorsqu'un motocycliste est impliqué, sa responsabilité serait en cause dans un peu plus d'un cas sur trois (38,5 %).

Concernant les usagers vulnérables, lorsqu'un cycliste est impliqué, sa responsabilité serait en cause dans un peu moins d'un cas sur trois (29,9 %) et celle d'un piéton dans moins d'un cas sur cinq (15,9 %).

Part d'usagers responsables selon le type de véhicule utilisé



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

La responsabilité présumée des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 65 ans sont crédités de la

Taux de responsabilité présumée des usagers en 2008

Taux de responsabilité présumée des usagers en 2008	% de responsables	
	Conducteurs	Piétons
Selon le sexe		
Homme	44,3	18,8
Femme	40,7	13,3
Selon l'âge		
Âge inconnu	28,6	14,3
0-14 ans	48,3	19,5
15-24 ans	49,2	19,5
25-44 ans	40,7	19,0
45-64 ans	39,0	13,8
65 ans et plus	53,3	9,0
Selon la nationalité		
Français	43,4	15,8
Étranger	40,8	17,9
Indéterminé	50,0	0,0
Total	43,3	15,9

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

responsabilité d'un accident dans seulement 9 % des accidents, contre 19,5 % des 15-24 ans.

Côté conducteurs, la catégorie des personnes de plus de 65 ans est la catégorie d'usagers dont la responsabilité est le plus souvent engagée (dans plus d'un accident corporel sur deux). Malgré les stratégies de compensation qu'elles peuvent adopter, la baisse des capacités des personnes âgées (temps de réaction, diagnostic et pronostic plus lents) et des aménagements routiers conçus pour des conducteurs aux capacités optimales augmenteraient leur mise en cause.

La catégorie des 15-24 ans est également une catégorie dont la responsabilité est souvent engagée (dans près d'un accident sur deux). Par ailleurs, la responsabilité des conducteurs féminins (40,7 %) est assez proche de celle des conducteurs masculins (44,7 %).

La nationalité des conducteurs influe aussi sur la responsabilité. Ainsi, 40,8 % des conducteurs résidant à l'étranger sont considérés comme responsables contre 43,4 % des conducteurs français.

LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE SANS PIÉTON : LES FACTEURS MODULANT LA RESPONSABILITÉ

Dans un cas sur quatre, la responsabilité du conducteur lors d'un accident à un véhicule sans piéton ne serait pas engagée.

Dans les autres cas, nous avons recherché les principaux facteurs qui pourraient atténuer ou exonérer la responsabilité du conducteur, parmi les conditions atmosphériques, l'infrastructure, le véhicule et la présence d'autres usagers.

Méthodologie :

Nous avons regroupé les facteurs selon ce qui nous semblait le plus important dans l'accident. Lorsque plusieurs facteurs étaient codifiés, on a ordonné les facteurs selon leur importance relative : la présence d'un animal, une manœuvre d'évitement, les facteurs mécaniques et enfin, les conditions atmosphériques.

Les accidents à un véhicule sans piéton

	Conducteur non responsable	Conducteur responsable	% de responsables
Animal impliqué dans l'accident	185	68	26,9 %
Manœuvre d'évitement de véhicule	315	186	37,1 %
Facteur mécanique lié au véhicule	115	126	52,3 %
Route ou condition atmosphérique mauvaise	195	346	64,0 %
Sans facteur externe	2 944	11 324	79,4 %
Ensemble	3 754	12 050	76,2 %

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

Parmi les facteurs qui peuvent dégager la responsabilité de l'usager, on observe en premier lieu le heurt d'un animal sur la chaussée puisque seulement 26,9 %

des conducteurs sont responsables de leur accident (essentiellement dû à une vitesse inappropriée ou à une conduite avec alcool).

Vient ensuite, une manœuvre d'évitement qui indique qu'un second usager était en cause dans l'accident. S'il n'est pas décrit dans l'accident, on peut penser que celui-ci n'est pas resté sur les lieux de l'accident : dans cette configuration, seulement 37,1 % des usagers sont présumés responsables.

Lorsqu'il existe un facteur mécanique (« défectuosité mécanique », « éclatement de pneumatiques »), la responsabilité du conducteur peut être dérogée dans un peu moins de la moitié des accidents.

Ensuite, les conditions climatiques difficiles (« neige » ou « vent fort-tempête ») ou le mauvais état de la surface (« inondée », « enneigée », « boue », « verglacée », « corps gras-huile ») peuvent parfois réduire la responsabilité du conducteur puisque seulement 64 % des conducteurs sont en cause dans ce cas.

LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE AVEC PIÉTON

Par commodité, nous avons restreint notre étude aux accidents impliquant un véhicule et exactement un piéton, qui représentent 90 % des accidents à un véhicule et au moins un piéton.

En moyenne, 18,6 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 48,3 % des conducteurs. Ce pourcentage est à nuancer selon la catégorie de conducteurs heurtant un piéton. Ainsi, la responsabilité est partagée dans le cas des accidents entre motocyclistes et piétons.

Par ailleurs, le fait de fuir après l'accident est un délit et, d'après la loi « lutte contre la violence routière », un facteur aggravant dans les accidents. Les peines prévues sont alors très lourdes.

On peut donc penser que ces personnes seraient responsables (au sens juridique du terme) de leur accident : la proportion de conducteurs responsables serait donc plutôt de l'ordre de 55,6 %.

En moyenne, les conducteurs sont en général trois fois plus souvent présumés responsables que les piétons heurtés.

Responsabilité croisée dans les accidents véhicule contre piéton		Conducteur			Total
		Conducteur ou véhicule en fuite	Non responsable présumé	Responsable présumé	
Piéton	Non responsable	956	3 452	5 627	10 035
	Responsable	30	1 940	134	2 104
	Total	986	5 392	5 761	12 139

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

Responsabilité dans les accidents à un véhicule et un piéton selon le type de véhicule	% de conducteur responsable	% de piéton responsable
Bicyclette	45,1 %	25,1 %
Cyclomoteur	54,3 %	21,4 %
Motocyclette	38,5 %	36,4 %
Voiture de tourisme	53,9 %	15,9 %
Camionnette	56,7 %	14,8 %
Poids lourd	49,0 %	12,8 %
Transport en commun	27,0 %	33,9 %
Autre véhicule	36,8 %	24,3 %

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

Les accidents à deux véhicules sans piéton

Responsabilité croisée dans les accidents impliquant deux véhicules sans piéton		Conducteur responsable							
		Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	Voiture de tourisme	Camionnette	Poids lourd	Autre véhicule	Total
Conducteur non responsable	Bicyclette		40 %	28 %	46 %	48 %	47 %	31 %	44 %
	Cyclomoteur	23 %		24 %	37 %	37 %	31 %	21 %	36 %
	Motocyclette	44 %	47 %		46 %	48 %	42 %	39 %	46 %
	Voiture de tourisme	26 %	37 %	29 %		43 %	32 %	30 %	33 %
	Camionnette	28 %	45 %	36 %	42 %		23 %	21 %	38 %
	Poids lourd	24 %	49 %	43 %	51 %	70 %		35 %	49 %
	Autre véhicule	46 %	50 %	41 %	48 %	64 %	55 %		48 %
	Total	27 %	39 %	30 %	43 %	45 %	34 %	30 %	38 %

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

L'analyse des responsabilités présumées dans le cas des accidents corporels à deux véhicules sans piéton met en évidence qu'il n'y a pas de responsabilité systématique de l'usager le moins vulnérable à l'encontre de l'usager plus vulnérable. Ainsi, la responsabilité des cyclomotoristes est plus importante dans le cas d'un accident contre un poids lourd (49 % des cas) que dans le sens inverse (31 %) ou celle des cyclistes dans le cas d'un accident avec une moto (44 % contre 24 % en sens inverse).

Dans les accidents corporels, la responsabilité des conducteurs de deux-roues est moins souvent engagée que la moyenne, à l'exception des cyclomotoristes déjà cités. Ceci est moins vrai (voir plus loin) dans les accidents mortels. La responsabilité des conducteurs de quatre roues et plus est plus souvent engagée, à l'exception des chauffeurs de poids lourds.

Enfin quel que soit l'accident, la responsabilité du conducteur de camionnette est davantage engagée, et ce nettement contre un poids lourd.

Même si les camionnettes sont assez minoritaires dans les accidents : en 2008, une camionnette était impliquée dans 5 % des accidents à deux véhicules.

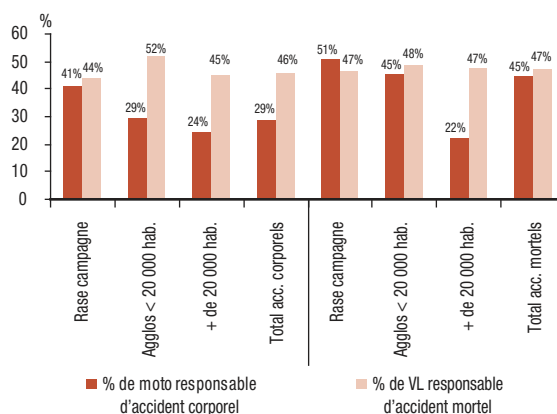
Les accidents de voitures de tourisme contre motocyclettes

Dans les accidents corporels, il s'avère que les conducteurs de voitures de tourisme sont présumés beaucoup plus souvent responsables que les motocyclistes (46 % contre 29 %).

Ce taux de responsabilité diffère cependant largement selon le milieu : pour les accidents en rase campagne, les torts entre les deux protagonistes sont plus proches (41 % contre 44 %) mais dans les villes de plus de 20 000 habitants, les automobilistes sont presque deux fois plus souvent présumés responsables que les motocyclistes.

Par contre, dans le cas d'accidents mortels, la responsabilité présumée des motocyclistes augmente singulièrement hors agglomération et dans les petites agglomérations alors qu'elle diminue légèrement dans les villes de plus de 20 000 habitants.

Responsabilité croisée dans le cas d'un accident motocyclette contre voiture de tourisme selon la taille de l'agglomération



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.