

## Accidents de la circulation

### Contexte national

Les accidents de la circulation sont une cause majeure de mortalité évitable en France et ils représentent la première cause de mortalité chez les 15-24 ans <sup>[1]</sup>. En 2005, ils ont provoqué 7 300 décès à trente jours et 108 000 blessés dont 39 800 hospitalisés <sup>[2]</sup>. D'après les données issues du Registre des victimes d'accidents de la circulation du département du Rhône, 30 % des victimes conserveront des déficiences mineures ou modérées et 0,7 % un handicap sévère <sup>[3]</sup>.

Depuis trente ans, le nombre d'accidents et de tués sur la route a régulièrement diminué en France, comme dans la plupart des pays de l'Union européenne. Cette baisse s'explique principalement par l'adoption progressive de différentes réglementations (ceinture de sécurité, lutte contre l'alcoolémie, limitations et contrôles de vitesse) et par une meilleure prise de conscience du risque routier.

Le début des années 2000 a toutefois constitué un tournant dans cette évolution. Alors qu'il stagnait depuis 1996, le nombre d'accidents corporels en France a diminué de 23 % entre 2001 et 2003, ce recul marqué s'accompagnant d'une baisse de 26 % du nombre de tués et de 27 % du nombre de blessés graves. Cette évolution s'est poursuivie au cours des années récentes, avec notamment un nouveau recul de 23 % du nombre de tués entre 2003 et 2006 <sup>[2, 4]</sup>.

Les victimes d'accidents sont plus souvent les hommes et les jeunes. Ainsi, les conducteurs âgés de 18 à 24 ans représentent 23 % des tués à trente jours sur les routes en 2005, ces accidents mortels survenant plus fréquemment la nuit et le week-end. Les accidents hors agglomération sont plus graves, à l'origine de 69 % des tués à trente jours sur la route. Les usagers des véhicules légers (voitures de tourisme) sont les principales victimes des accidents de la circulation (58 % des tués à 30 jours), devant les conducteurs de deux roues (motocyclistes, cyclomotoristes, cyclistes, 27 %), et les piétons (12 %). Cependant, en agglomération, la proportion de victimes piétons et conducteurs de deux roues est plus importante qu'en campagne <sup>[2]</sup>.

Les accidents de la circulation ont des causes multiples, relevant à la fois des comportements des individus, des infrastructures, des conditions de circulation et des équipements du véhicule. Les liens entre la vitesse excessive et le risque d'accident sont bien établis. L'inexpérience, la perte d'aptitude physique et psychique constituent également des facteurs de risque bien identifiés. 1,2 % à 3,5 % des conducteurs, surtout des hommes, conduisent avec une alcoolémie au-dessus de la limite légale (0,5 g/l). Le risque d'accident mortel est alors multiplié par 20 <sup>[5]</sup>. En 2005, la proportion d'accidents mortels dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcoolémie supérieur au maximum légal est de 29 % <sup>[2]</sup>. Par ailleurs, selon une étude récente, la conduite d'un véhicule sous influence du cannabis est à l'origine d'environ 200 décès par an en France <sup>[6]</sup>.

Les actions de prévention concernent donc aussi bien l'amélioration des infrastructures, la sécurité des véhicules que l'information des usagers de la route. En 2002, le

gouvernement a lancé un plan pluriannuel d'action contre la violence routière et en 2003, il a pris des mesures législatives afin d'améliorer l'efficacité du système contrôle-sanction <sup>[7]</sup>.

Selon les statistiques Eurostat, la France occupait au début des années 2000, c'est-à-dire avant la baisse importante observée depuis cette date, une position moyenne dans l'Union européenne. Le taux de mortalité par accident de la circulation y était deux fois moins élevé qu'en Lettonie, en Lituanie et au Portugal, pays présentant les situations les plus défavorables, mais deux fois plus important qu'à Malte, aux Pays-Bas et en Suède, pays occupant les situations les plus favorables <sup>[8]</sup>.

### Dans les Pays de la Loire

■ Selon l'enquête Baromètre santé 2005, 2,3 % des habitants de 15-75 ans des Pays de la Loire déclarent avoir été victimes d'un accident de la circulation suffisamment grave pour entraîner une consultation chez un médecin ou dans un hôpital au cours des douze derniers mois. Cette fréquence est plus élevée qu'en France (1,6 %) <sup>[9]</sup>.

La tranche d'âge la plus concernée est celle des 15-25 ans (4,5 %) <sup>[10]</sup>.

■ Les accidents de la route qui se sont produits dans les Pays de la Loire en 2005 ont été à l'origine de 314 décès à trente jours et 2 048 blessés hospitalisés <sup>[11]</sup>.

■ Le nombre de décès à trente jours a connu plusieurs périodes de baisse depuis le milieu des années 1980. Il est ainsi passé de 690 en 1988 à 540 en 1993, s'est ensuite stabilisé puis a connu à nouveau un recul très marqué, passant de 550 en 2000 à 360 en 2004 (fig. 4) <sup>[12]</sup>.

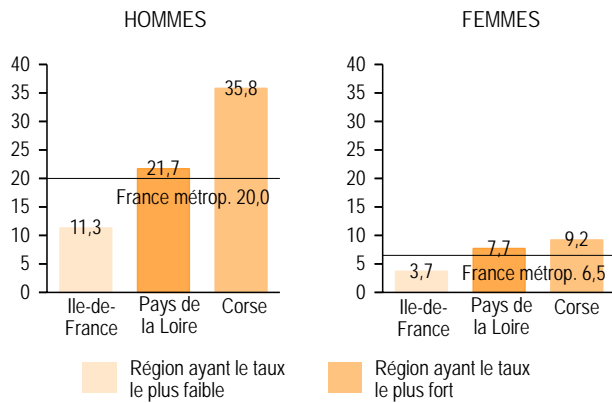
■ Comme en France, c'est l'automobile qui fait le plus de victimes, principalement des jeunes adultes (fig. 2) <sup>[12]</sup>.

■ A structure par âge comparable, en 2000-2002, la mortalité par accident de transport des habitants de la région est supérieure à la moyenne française de 9 % chez les hommes et de 18 % chez les femmes (fig. 1). Néanmoins, pour les hommes, l'écart avec le niveau national s'est progressivement réduit depuis le début des années 1980 (fig. 3) <sup>[13]</sup>.

La Vendée présente une situation particulièrement défavorable, avec une surmortalité qui atteint 38 % pour les hommes et 54 % pour les femmes en 2000-2002 <sup>[13]</sup>.

■ Cette situation défavorable de la région peut s'expliquer pour partie par la plus grande fréquence de l'usage excessif de l'alcool dans les Pays de la Loire. Ainsi, sur la période 2001-2005, la proportion d'accidents mortels dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcoolémie supérieur au maximum légal (0,5 g/l) atteint 36 % dans les Pays de la Loire (28 % en France) <sup>[12]</sup>.

**1 Taux comparatifs de mortalité par accident de transport** (moyenne 2000-2002)

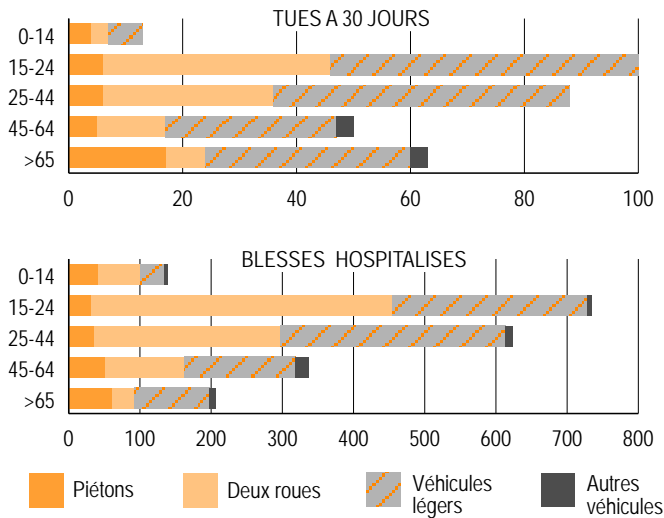


Source : INSERM CépiDc

**Rang au niveau national**

La région des Pays de la Loire se caractérise par une mortalité par accident de transport supérieure à la moyenne nationale, pour les hommes comme pour les femmes. La région se situe à un rang moyen par rapport aux autres régions de France métropolitaine (12<sup>e</sup> rang pour les hommes et 13<sup>e</sup> rang pour les femmes).

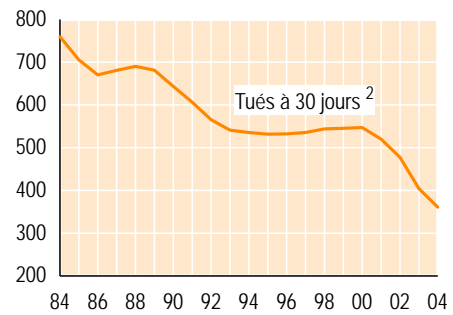
**2 Victimes d'accidents de la circulation selon l'âge** Pays de la Loire<sup>1</sup> (2005)



Source : Observatoire régional de la sécurité routière  
Véhicules légers = voitures de tourisme  
<sup>1</sup> il s'agit d'accidents survenus dans les Pays de la Loire

**4 Evolution du nombre de tués suite à un accident de la circulation** Pays de la Loire<sup>1</sup> (1984 - 2004)

Pays de la Loire<sup>1</sup> (1984 - 2004)

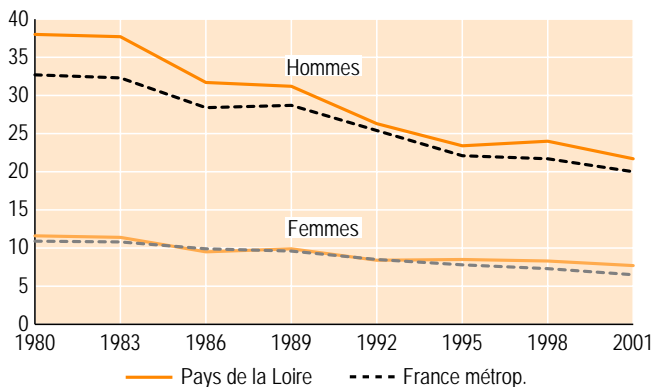


Sources : SETRA (ministère de l'équipement), Observatoire régional de la sécurité routière (à partir de 1997)  
Données lissées sur 3 ans

<sup>1</sup> il s'agit d'accidents survenus dans les Pays de la Loire.  
<sup>2</sup> en raison du changement de définition en 2005 (voir ci-dessous), les données antérieures à cette date ont été redressées pour assurer la continuité de la série.

**3 Evolution du taux comparatif de mortalité par accident de transport** Pays de la Loire, France métropolitaine (1980 - 2001)

Pays de la Loire, France métropolitaine (1980 - 2001)



Source : INSERM CépiDc  
Moyennes sur 3 ans - Unité : pour 100 000

**Définitions**

**Blessés** : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours.

**Taux comparatif de mortalité** : voir indicateurs.

**Tués** : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, la personne tuée sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident.

**Remarque** : les chiffres fournis par le Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra, ministère de l'équipement) ou l'Observatoire régional de la sécurité routière concernent les accidents ayant eu lieu sur les routes de la région, quel que soit le domicile de la personne accidentée (décès enregistrés). Les données de l'Inserm concernent les accidents impliquant des personnes domiciliées dans les Pays de la Loire, quel que soit le lieu de l'accident (décès domiciliés).

## Accidents de la circulation

### Sources

1. Base nationale des causes médicales de décès 1980-2003, Inserm CépiDc, exploitation Fnors - ORS
2. La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2005.  
Observatoire national interministériel de sécurité routière. Ed. La Documentation française, 2006, 266 p.
3. Recherches coordonnées sur les traumatismes consécutifs à un accident de la circulation routière, et sur leurs causes et leurs conséquences. PREDIT 1996-2000. Rapport final. Tome 1 : résultats généraux - Tome 2 : annexes.  
Sous la direction de B. Laumon et P. Chapuis. UMRESTTE, INRETS, 2002, 292 p. + 129 p.
4. Les accidents corporels de la circulation routière. Les résultats de décembre et le bilan de l'année 2006.  
Observatoire national interministériel de sécurité routière, n° 82, janvier 2007, 4 p.
5. Consommations et insécurité routière.  
Dans *Alcool. Dommages sociaux, abus et dépendance*. Ed. Inserm, 2003, pp. 129-170 (Coll. Expertise Collective)
6. Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (Projet SAM). Synthèse des principaux résultats.  
B. Laumon, B. Gadegbku, J.L. Martin, M.B. Biecheler-Fretel, Groupe SAM, Umrestte, OFDT, 2005, 39 p.
7. Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière.  
*Journal Officiel de la République Française*, 13 juin 2003, 13 p.
8. Site internet de Eurostat : Office statistique des communautés européennes  
[www.europa.eu.int/comm/eurostat](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat)
9. Enquête Baromètre santé 2005, INPES, exploitation ORS
10. Qualité de vie, santé mentale, violences, accidents chez les jeunes de 12-25 ans. Baromètre santé jeunes Pays de la Loire 2005.  
ORS des Pays de la Loire, 2006, 23 p.
11. Bilan annuel d'accidentologie 2005.  
Observatoire régional de la sécurité routière, Direction régionale de l'équipement des Pays de la Loire, 2006, 8 p.
12. Fichiers départementaux des accidents corporels 1984-2005, SETRA - ONSIR, exploitation Observatoire régional de la sécurité routière des Pays de la Loire
13. Site internet de l'Inserm CépiDc : Centre d'épidémiologie sur les causes médicales de décès  
[www.cepidc.vesinet.inserm.fr](http://www.cepidc.vesinet.inserm.fr)

### Pour en savoir plus

- La sécurité routière progresse de manière inégale selon les départements.  
A. Maurand. *Informations Statistiques*, Insee Pays de la Loire, n° 21, juillet 2006, 1 p.
- La sécurité routière dans les Pays de la Loire. Les indicateurs d'accidentologie locale 2000-2004.  
Observatoire régional de la sécurité routière, Direction régionale de l'équipement des Pays de la Loire, 2006, 4 p.
- Santé de l'usager et insécurité routière : le registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le Rhône.  
Inrets, Umrestte, InVS, 2004, 166 p.
- Consommation d'alcool et de stupéfiants et accidents mortels de la circulation dans les Pays de la Loire. Faisabilité d'une exploitation régionale des données recueillies dans le cadre de l'enquête nationale prévue par le décret du 27 août 2001.  
ORS des Pays de la Loire, 2004, 38 p.
- La mort évitable : tabac, alcool et accidents de la route.  
C. Got. *Population & Sociétés*, Ined, n° 393, septembre 2003, 4 p.
- Accidents de la route : des handicaps et des décès évitables.  
Dossier coordonné par P. Gayraud. *Actualité et Dossier en Santé Publique*, HCSP, n° 41, décembre 2002, pp. 15-66