

Autres véhicules

Voitures, tracteurs agricoles, véhicules de loisirs, véhicules sur rail

I. Voitures

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Dans tout ce qui suit, les données d'accidents concernent les voitures et les tricycles à moteur.

Synthèse

En 2006, le parc des voitures est estimé à 140 000 véhicules. Elles sont peu impliquées dans les accidents et le nombre des victimes est faible.

Les tués se situent en rase campagne, plutôt de jour, hors intersection et concernent plutôt les hommes.

Définition : voiture sans permis, de cylindrée inférieure à 50 cm³ (véhicule à essence) ou de puissance ne dépassant pas 4kW (autres véhicules).

Immatriculations

| Au 1 ^{er} janvier | Véhicules neufs | Véhicules d'occasion | Total |
|----------------------------|-----------------|----------------------|--------|
| 1992* | 13 038 | 15 060 | 28 098 |
| 1993 | 9 201 | 16 704 | 25 905 |
| 1994 | 8 814 | 16 875 | 25 689 |
| 1995 | 7 807 | 16 819 | 24 626 |
| 1996 | 7 798 | 17 462 | 25 260 |
| 1997 | 8 902 | 17 507 | 26 409 |
| 1998 | 8 783 | 18 071 | 26 854 |
| 1999 | 8 969 | 17 956 | 26 925 |
| 2000 | 8 977 | 18 045 | 27 022 |
| 2001 | 9 291 | 19 073 | 28 364 |
| 2002 | 9 147 | 18 945 | 28 092 |
| 2003 | 9 511 | 19 711 | 29 222 |
| 2004 | 10 499 | 20 922 | 31 421 |
| 2005 | 13 247 | 22 586 | 35 833 |
| 2006 | 13 465 | 23 925 | 37 390 |

* immatriculations initiales.

Source : SESP/DAEI.

Après trois années successives de baisse jusqu'en 1995, les immatriculations de voitures augmentent jusqu'en 2006.

Moins de 40 % des immatriculations annuelles de voitures concernent des véhicules neufs.

Parc

Bien que l'immatriculation des voitures soit obligatoire depuis le 1er mars 1992, leur parc en circulation est mal connu et est estimé à 140 000 véhicules par l'Association européenne des fabricants de quadricycles.

Circulation

Selon une enquête de l'AGSAA qui date de 1984 et qui n'a pas été actualisée, le kilométrage annuel moyen est estimé entre 3 500 et 5 000 km par an en zone rurale et entre 5 000 et 10 000 km par an en zone urbaine mais il existe de grandes disparités d'utilisation. Cette estimation doit donc être utilisée avec beaucoup de réserves.

Accidents corporels et victimes

La mise en service le 1er janvier 1993 d'un nouveau Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation, identique pour tous les services de police et de gendarmerie, et intégrant l'entité « voiturette » a permis, pour la première fois, d'obtenir un bilan de l'accidentologie des voiturettes.

| | Voitu- rettes impliquées | Total véhicules impliqués | Victimes dans les voiturettes | | | | Accidents impliquant au moins une voiturette |
|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------|---|--|--|
| | | | Tués à 6 jours ¹ | Blessés | dont blessés graves ¹ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| 1993 | 371 | 236 462 | 28 | 325 | 102 | 7,93 | 366 |
| 1994 | 361 | 229 247 | 25 | 307 | 86 | 7,53 | 350 |
| 1995 | 384 | 230 347 | 19 | 332 | 77 | 5,41 | 366 |
| 1996 | 368 | 216 578 | 20 | 289 | 70 | 6,47 | 360 |
| 1997 | 351 | 217 737 | 39 | 293 | 76 | 11,7 | 350 |
| 1998 | 378 | 216 551 | 32 | 307 | 87 | 9,44 | 372 |
| 1999 | 354 | 217 407 | 29 | 292 | 68 | 9,03 | 348 |
| 2000 | 335 | 211 550 | 26 | 275 | 47 | 8,64 | 334 |
| 2001 | 299 | 203 301 | 23 | 243 | 61 | 8,65 | 298 |
| 2002 | 272 | 182 027 | 33 | 225 | 46 | 12,8 | 272 |
| 2003 | 265 | 155 087 | 24 | 203 | 38 | 10,6 | 265 |
| 2004 | 203 | 147 308 | 6 | 159 | 37 | 3,64 | 202 |
| | Voitu- rettes impliquées | Total véhicules impliqués | Victimes dans les voiturettes | | | | Accidents impliquant au moins une voiturette |
| | | | Tués à 30 jours ¹ | Blessés | dont blessés hospitalisés ¹ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| <i>2004 corrigée</i> | 203 | 147 308 | 6 | 159 | | 3,64 | 202 |
| 2005 | 328 | 145 478 | 12 | 232 | 84 | 4,92 | 319 |
| 2006 | 355 | 137 657 | 23 | 289 | 158 | 7,37 | 349 |

* : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'implication des voiturettes dans les accidents de la circulation est faible (0,26 % des véhicules impliqués en 2005). Le nombre de victimes l'est aussi, particulièrement en 2004. En revanche, la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 victimes, est souvent très élevée, proche ou supérieure à dix, la plus forte ayant été constatée en 2002 (12,8) et la plus faible en 2004 (3,64).

Le nombre d'accidents corporels impliquant au moins une voiturette se situait entre 350 et 370 par an jusqu'en 1999 et n'a pas cessé de diminuer jusqu'en 2004. En 2005, il a brusquement augmenté et poursuit sa hausse en 2006.

¹ Voir avertissements en début de document

Analyse des 355 voitures impliquées dans les accidents de la circulation en 2006

| | |
|---|--|
| Ancienneté du véhicule | 58,3 % circulaient depuis plus de quatre ans et 16,2 % avaient entre 10 et 14 ans |
| Manœuvre principale avant l'accident | 56,5 % circulaient sans changer de direction, 14,8 % tournaient à gauche, 9,9 % se déportaient à gauche ou traversaient la chaussée |
| Point de choc | dans 67,9 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 11,7 % des cas sur le côté et dans 15,7 % des cas à l'arrière |
| Conditions atmosphériques | dans 83,7 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 12,4 % des cas il pleuvait |
| Luminosité | dans 74,4 % des cas il faisait jour et dans 25,6 % des cas c'était la nuit |
| Lieu | dans 72,7 % des cas les véhicules circulaient hors intersection et dans 27,3 % des cas en intersection |
| Mois de l'année | c'est en mai et novembre que le nombre de voitures impliquées a été le plus élevé (37) et en février, le plus faible (17) |
| Réseaux | les voitures ont été impliquées de manière équivalente sur les voies communales (48,5 %) et sur l'ensemble des routes nationales et départementales ² (50,1 %). 5 (soit 1,4 %) ont été impliquées sur les autoroutes. |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport aux voitures de tourisme, les voitures présentent peu de disparités. Elles sont toutefois plus impliquées dans les accidents de jour et donc moins dans les accidents de nuit. Elles sont par ailleurs plus impliquées dans les accidents sur les routes nationales et départementales que les voitures de tourisme, probablement à cause de leur interdiction de circuler sur les autoroutes.

Analyse de la mortalité en 2006

| | | Tués dans les voitures | | |
|-----------------|-------------------|------------------------|---------------|-------|
| | | Milieu urbain | Rase campagne | Total |
| Usagers | Conducteurs | 4 | 15 | 19 |
| | Passagers | 0 | 4 | 4 |
| Sexe | Femmes | 1 | 6 | 7 |
| | Hommes | 3 | 13 | 16 |
| Classes d'âge | Moins de 18 ans | 0 | 0 | 0 |
| | 18-24 ans | 0 | 0 | 0 |
| | 25-64 ans | 3 | 8 | 11 |
| | 65 ans et plus | 1 | 9 | 10 |
| | Indéterminé | 0 | 2 | 2 |
| Localisation | En intersection | 0 | 3 | 3 |
| | Hors intersection | 4 | 16 | 20 |
| Eclairage | Jour | 1 | 15 | 16 |
| | Nuit | 3 | 4 | 7 |
| Ensemble | | 4 | 19 | 23 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

² En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer l'accidentologie survenue sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

Les effectifs étant très « faibles », il est difficile de faire une analyse fine. Il apparaît toutefois que ce sont les conducteurs qui sont le plus souvent victimes (phénomène qui peut s'expliquer par un probable faible taux d'occupation de ces véhicules), de jour et hors intersection.

La responsabilité³ des conducteurs de voitures en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas en moyenne, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

| Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Part des conducteurs responsables |
|---|------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Voitures | 138 | 213 | 60,7 % |
| Ensemble | 74 477 | 59 822 | 44,5 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de voitures ne représentent que 0,36 % mais leur part de responsabilité est 1,4 fois plus élevée que la moyenne.

Alcool et accidents de voitures en 2006

| Conducteurs de voitures impliqués dans | Total des conducteurs impliqués | dont au taux d'alcoolémie connu | % de conducteurs au taux d'alcoolémie connu | Conducteurs au taux d'alcoolémie positif * | % de conducteurs au taux d'alcoolémie positif ** |
|--|---------------------------------|---------------------------------|---|--|--|
| les accidents corporels | 351 | 307 | 87,5 % | 46 | 15,0 % |
| les accidents mortels | 26 | 22 | 84,6 % | 8 | 36,4 % |

* : supérieur au taux maximum autorisé.

** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, les conducteurs de voitures impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 15,0 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,8 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 6,2 % pour l'ensemble des conducteurs).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 36,4 %, 18,2 % et 16,4 %. Toutefois, comme souvent pour les usagers vulnérables (piétons et tous usagers de deux-roues), le taux d'indéterminés est important du fait en particulier de la réticence des forces de l'ordre à imposer un dépistage d'alcoolémie à un usager vulnérable qui leur apparaît comme étant manifestement une victime non responsable de l'accident.

³ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

II. Tracteurs agricoles

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Synthèse

Ni le parc des tracteurs agricoles, ni leur kilométrage annuel ne sont connus. Toutefois, près de 130 000 véhicules, neufs ou d'occasion, ont été immatriculés en 2006.

Cette même année, ils ne représentent que 0,19 % des véhicules impliqués dans les accidents mais la gravité de ces accidents est élevée, 3,6 fois plus forte que celle de l'ensemble des accidents. Les victimes tuées sont le plus souvent des hommes conducteurs dans des accidents qui ont plutôt lieu le jour hors intersection.

Immatriculations au 1^{er} janvier

| | Véhicules neufs | Véhicules d'occasion | Total |
|------|-----------------|----------------------|---------|
| 1970 | 64 861 | 95 342 | 160 203 |
| 1975 | 77 778 | 105 548 | 183 326 |
| 1980 | 58 784 | 111 408 | 170 192 |
| 1985 | 47 493 | 109 611 | 157 104 |
| 1990 | 37 232 | 100 459 | 137 691 |
| 1995 | 32 235 | 91 535 | 123 770 |
| 2000 | 37 965 | 97 705 | 135 670 |
| 2001 | 35 461 | 92 378 | 127 839 |
| 2002 | 38 192 | 92 683 | 130 875 |
| 2003 | 39 882 | 90 121 | 130 003 |
| 2004 | 45 343 | 96 412 | 141 755 |
| 2005 | 42 784 | 94 721 | 137 505 |
| 2006 | 35 136 | 92 916 | 128 052 |

Source : SESP/DAEI.

C'est en 1975, avec un chiffre supérieur à 180 000, que les immatriculations de tracteurs agricoles neufs et d'occasion ont été les plus nombreuses. Elles diminuent jusqu'en 1995 pour atteindre 120 000 véhicules. Elles obéissent à partir de 2000 à des phases successives de hausses et de baisses plus ou moins prononcées mais depuis 2005 la tendance est plutôt à la baisse.

Leur parc en circulation ainsi que les kilomètres parcourus par ces véhicules ne sont pas connus.

Accidents corporels et victimes

| | Tracteurs agricoles impliqués | Total véhicules impliqués | Victimes sur les tracteurs agricoles | | | | Accidents impliquant au moins un tracteur agricole |
|----------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-----------|--|-----------------------------------|--|
| | | | Tués à 6 jours ⁴ | Blessés | dont blessés graves ³ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| 1970 | 1 731 | 395 577 | 109 | 477 | 198 | 18,6 | ND |
| 1975 | 1 499 | 438 787 | 101 | 382 | 163 | 20,9 | ND |
| 1980 | 1 445 | 427 883 | 78 | 330 | 129 | 19,1 | ND |
| 1985 | 1 300 | 335 253 | 61 | 312 | 117 | 16,4 | ND |
| 1990 | 917 | 286 470 | 62 | 194 | 86 | 24,2 | 915 |
| 1995 | 684 | 230 347 | 30 | 134 | 49 | 18,3 | 680 |
| 2000 | 510 | 211 550 | 25 | 103 | 26 | 19,5 | 508 |
| 2001 | 485 | 203 301 | 11 | 83 | 26 | 11,7 | 484 |
| 2002 | 437 | 182 027 | 19 | 73 | 21 | 20,7 | 437 |
| 2003 | 353 | 155 087 | 24 | 62 | 22 | 27,9 | 353 |
| 2004 | 317 | 147 308 | 12 | 65 | 24 | 15,6 | 314 |
| | Tracteurs agricoles impliqués | Total véhicules impliqués | Victimes sur les tracteurs agricoles | | | | Accidents impliquant au moins un tracteur agricole |
| | | | Tués à 30 jours ³ | Blessés | dont blessés hospitalisés ³ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| <i>2004 corrigée</i> | 317 | 147 308 | <i>13</i> | <i>64</i> | | <i>16,9</i> | 314 |
| 2005 | 320 | 145 478 | 12 | 66 | 34 | 15,4 | 319 |
| 2006 | 260 | 137 657 | 12 | 48 | 36 | 20,0 | 259 |

ND : non disponible.

* : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le nombre de tracteurs agricoles impliqués dans les accidents de la route n'a cessé de diminuer jusqu'en 2006 (si l'on excepte la stabilisation observée en 2005) et ils ne représentent que 0,19 % de l'ensemble des véhicules impliqués. Ce nombre a été divisé par 6,7 depuis 1970.

Dans le même temps, le nombre de tués a été divisé par 9,9 et le nombre total de blessés par 9,7. Il convient de noter que la gravité des accidents à bord de ces véhicules qui ne comportent aucune protection est très élevée, aux environs de 20 tués pour 100 victimes chaque année (et jusqu'à près de 30 en 2003 !), sauf en 1985, 2001, 2004 et 2005 où elle a été inférieure.

⁴ Voir avertissements en début de document.

Analyse des 260 tracteurs agricoles impliqués dans les accidents de la circulation en 2006

| | |
|---|---|
| Ancienneté du véhicule | 19 % circulaient depuis moins de deux ans, 43,8 % depuis dix ans et plus dont 25,2 % depuis vingt ans et plus |
| Manœuvre principale avant l'accident | 49,6 % circulaient sans changer de direction, 26,6 % tournaient à gauche |
| Point de choc | dans 41,1 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 37,0 % des cas à l'arrière et dans 20,6 % des cas sur le côté |
| Conditions atmosphériques | dans 82,7 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 5,8 % des cas il pleuvait |
| Luminosité | dans 83,1 % des cas il faisait jour et dans 16,9 % des cas c'était la nuit |
| Lieu | dans 89,6 % des cas les véhicules impliqués circulaient hors intersection et dans 10,4 % des cas en intersection |
| Mois de l'année | c'est au cours des mois de septembre (44), octobre (32) et juillet (31) que les tracteurs agricoles ont été le plus impliqués dans les accidents corporels et c'est au cours des mois d'hiver qu'ils l'ont été le moins : 12 en décembre, 10 en février et 9 en janvier |
| Réseaux | les véhicules impliqués circulaient principalement sur les routes nationales et départementales ⁵ (77,3 %), puis sur les voies communales (22,7 %) |
| Nombre de véhicules impliqués dans les accidents | les tracteurs agricoles ont été impliqués dans 79,2 % des cas dans des accidents à deux véhicules, dans 8,5 % des cas dans des accidents à trois véhicules et plus et dans 12,3 % des cas ils étaient seuls impliqués (9,2 % sans piéton et 3,1 % avec piéton(s)) |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Analyse de la mortalité en 2006

| | | Tués sur les tracteurs agricoles | | |
|-----------------|-------------------|----------------------------------|---------------|-------|
| | | Milieu urbain | Rase campagne | Total |
| Usagers | Conducteurs | 1 | 10 | 11 |
| | Passagers | 0 | 1 | 1 |
| Sexe | Femmes | 0 | 1 | 1 |
| | Hommes | 1 | 10 | 11 |
| Classes d'âge | Moins de 18 ans | 0 | 2 | 2 |
| | 18-24 ans | 0 | 1 | 1 |
| | 25-64 ans | 1 | 6 | 7 |
| | 65 ans et plus | 0 | 2 | 2 |
| | Indéterminé | 0 | 0 | 0 |
| Localisation | En intersection | 0 | 0 | 0 |
| | Hors intersection | 1 | 11 | 12 |
| Eclairage | Jour | 1 | 8 | 9 |
| | Nuit | 0 | 3 | 3 |
| Ensemble | | 1 | 11 | 12 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

⁵ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer l'accidentologie survenue sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

Les effectifs étant « faibles », il est difficile de faire une analyse fine. Il apparaît toutefois que les victimes tuées sont des hommes conducteurs de 25 ans et plus. Les accidents ont plutôt lieu de jour, hors intersection.

La responsabilité⁶ des conducteurs de tracteurs agricoles en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas en moyenne, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

| Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Part des conducteurs responsables |
|---|------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Tracteurs agricoles | 171 | 89 | 34,2 % |
| Ensemble | 74 477 | 59 822 | 44,5 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de tracteurs agricoles ne représentent que 0,15 % et leur part de responsabilité est moins élevée que la moyenne.

Alcool et accidents de tracteurs agricoles en 2006

| Conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans | Total des conducteurs impliqués | dont au taux d'alcoolémie connu | % de conducteurs au taux d'alcoolémie connu | Conducteurs au taux d'alcoolémie positif * | % de conducteurs au taux d'alcoolémie positif ** |
|---|---------------------------------|---------------------------------|---|--|--|
| les accidents corporels | 260 | 249 | 95,8% | 8 | 3,2% |
| les accidents mortels | 51 | 49 | 96,1% | 4 | 8,2% |

* : supérieur au taux maximum autorisé.

** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, les conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 3,2 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,8 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 6,2 % pour l'ensemble des conducteurs).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 8,2 %, 18,2 % et 16,4 %.

⁶ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

III. Véhicules de loisirs

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Depuis la mise en place du nouveau format du bulletin d'analyse d'accident corporel en 2006, il n'est plus possible d'identifier les voitures de tourisme et les camionnettes attelées d'une caravane. Les statistiques d'accidents corporels concernant ce type d'attelage contenues dans ce chapitre s'arrêtent donc à l'année 2005.

Synthèse

Les immatriculations de caravanes de plus de 750 kg neuves connaissent une augmentation depuis 2004 et celles de campings cars ne cessent d'augmenter. Elles ont été multipliées par près de huit depuis 1980.

En 2005, les voitures de tourisme et les camionnettes attelées d'une caravane ne représentaient que 0,1 % des véhicules impliqués dans les accidents et peu de victimes étaient à déplorer (2 tué et 21 blessés hospitalisés). La gravité des accidents où ces attelages sont impliqués était moitié moindre de celles de l'ensemble des accidents.

Immatriculations de véhicules neufs au 1^{er} janvier

| | Caravanes > 750 kg | Camping cars | Total |
|------|-----------------------|----------------------------|----------|
| 1970 | 52 000 | 0 | 52 000 |
| 1975 | 74 000 | 1974 : 700 1976 : 1 500 | ± 75 100 |
| 1980 | 80 829 | 3 000 | 83 829 |
| 1985 | 40 039 | 3 556 | 43 595 |
| 1990 | 23 664 | 6 312 | 29 976 |
| 1995 | 16 861 | 5 702 | 22 563 |
| 2000 | 12 843 | 12 291 | 25 134 |
| 2001 | 11 736 | 14 608 | 26 344 |
| 2002 | 11 277 | 15 953 | 27 230 |
| 2003 | 8 733 | 17 387 | 26 120 |
| 2004 | 11 137 | 18 033 | 29 230 |
| 2005 | 11 526 | 20 531 | 32 057 |
| 2006 | 12 085 | 22 694 | 34 779 |

Source : Syndicat des constructeurs de véhicules de loisirs.

Nous ne connaissons ici que la situation des caravanes de plus de 750 kg qui nécessitent une immatriculation, les caravanes d'un poids inférieur prenant le numéro d'immatriculation du véhicule qui les tracte.

Le nombre de caravanes immatriculées qui ne cessait de diminuer jusqu'en 2003 augmente à nouveau à partir de 2004. Les immatriculations de campings cars ne cessent d'augmenter et ont été multipliées par 7,6 depuis 1980.

Parc et circulation

En 2006, le parc de caravanes est estimé par le Syndicat des constructeurs de véhicules de loisirs à 890 000 et celui des campings cars à 180 000. Ces derniers effectuent entre 10 000 et 11 000 kilomètres par an.

Accidents corporels et victimes

Avertissement : cette rubrique ne concerne que les caravanes, les campings cars ne pouvant être isolés dans le bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation.

| | VL et camionnettes + caravanes impliquées | Total véhicules impliqués | Victimes dans les VL et camionnettes + caravanes | | | | Accidents impliquant au moins un VL et camionnettes + caravane |
|----------------------|---|---------------------------|--|-----------|--|-----------------------------------|--|
| | | | Tués à 6 jours ⁷ | Blessés | dont blessés graves ⁵ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| 1995 | 320 | 230 347 | 13 | 177 | 29 | 6,84 | 286 |
| 2000 | 132 | 211 550 | 4 | 86 | 13 | 4,44 | 129 |
| 2001 | 140 | 203 301 | 8 | 69 | 9 | 10,4 | 140 |
| 2002 | 132 | 182 027 | 4 | 109 | 14 | 3,54 | 128 |
| 2003 | 109 | 155 087 | 0 | 56 | 8 | 0,00 | 108 |
| 2004 | 84 | 147 308 | 1 | 49 | 17 | 2,00 | 83 |
| | VL et camionnettes + caravanes impliquées | Total véhicules impliqués | Victimes dans les VL et camionnettes + caravanes | | | | Accidents impliquant au moins un VL et camionnettes + caravane |
| | | | Tués à 30 jours ⁵ | Blessés | dont blessés hospitalisés ⁵ | Gravité (tués pour 100 victimes*) | |
| <i>2004 corrigée</i> | 84 | 147 308 | <i>1</i> | <i>49</i> | | <i>2,00</i> | 83 |
| 2005 | 112 | 145 478 | 2 | 60 | 21 | 3,23 | 110 |

ND : non disponible.

* : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Peu de voitures de tourisme et de camionnettes attelées d'une caravane sont impliquées dans les accidents de la circulation. Elles représentent depuis 1995, 0,1 % du total des véhicules impliqués dans les accidents et peu de victimes sont à déplorer.

⁷ Voir avertissements en début de document.

Analyse des 112 voitures de tourisme et camionnettes attelées d'une caravane impliquées dans les accidents de la circulation en 2005

| | |
|---|---|
| Ancienneté du véhicule | 25,3 % circulaient depuis moins de trois ans et 20,0 % avaient entre dix et quatorze ans |
| Manœuvre principale avant l'accident | 51,96 % circulaient sans changer de direction, 18,9 % tournaient à gauche ou dépassaient |
| Point de choc | dans 56,6 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 23,6 % des cas à l'arrière et dans 17,0 % des cas sur le côté |
| Conditions atmosphériques | dans 83,9 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 10,7 % des cas il pleuvait |
| Luminosité | dans 85,7 % des cas il faisait jour et dans 14,3 % des cas c'était la nuit |
| Lieu | dans 81,3 % des cas les véhicules circulaient hors intersection et dans 18,7 % des cas en intersection |
| Mois de l'année | c'est bien sûr au cours des mois d'été que les voitures et les camionnettes attelées d'une caravane impliquées ont été les plus nombreuses : 25 en août, 24 en juillet, 15 en juin et au cours des mois d'hiver qu'elles l'ont été le moins : trois en janvier, février et novembre et deux en décembre |
| Réseaux | les véhicules impliqués circulaient principalement et à parts égales sur les routes nationales et départementales (32,1 %) puis sur les autoroutes (22,6 %) et enfin sur les voies communales (13,1 %) |
| Nombre de véhicules impliqués dans les accidents | les voitures et camionnettes attelées d'une caravane ont été impliquées dans 61,6 % des cas dans des accidents à deux véhicules, dans 21,4 % des cas dans des accidents à trois véhicules et plus et dans 17,0 % des cas elles étaient seules impliquées (11,6 % sans piéton et 5,4 % avec piéton(s)) |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Analyse de la mortalité en 2005 ⁸

Deux victimes ont été tuées en 2005 à bord d'une voiture de tourisme ou d'une caravane attelée d'une caravane. Il s'agit de deux hommes conducteurs de 65 ans et plus, de jour, hors intersection et en rase campagne.

⁸ Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité⁹ des conducteurs de voitures et de camionnettes attelées d'une caravane en 2005

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas en moyenne, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

| Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Part des conducteurs responsables |
|---|------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Voitures et camionnettes attelées d'une caravane | 65 | 46 | 41,4 % |
| Ensemble | 77 662 | 64 372 | 45,3 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de voitures et de camionnettes attelées d'une caravane ne représentent que 0,07 % et leur part de responsabilité est très légèrement moins élevée que la moyenne.

Alcool et accidents de véhicules de loisirs en 2005

| Conducteurs de voitures de tourisme et de camionnettes attelées d'une caravane | Total des conducteurs impliqués | dont au taux d'alcoolémie connu | % de conducteurs au taux d'alcoolémie connu | Conducteurs au taux d'alcoolémie positif * | % de conducteurs au taux d'alcoolémie positif ** |
|--|---------------------------------|---------------------------------|---|--|--|
| les accidents corporels | 101 | 94 | 93,1 | 1 | 1,1 |
| les accidents mortels | 6 | 6 | 100,0 | 0 | 0,0 |

* : supérieur au taux maximum autorisé.

** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, les conducteurs de voitures de tourisme et de camionnettes attelées d'une caravane impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 1,1 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,3 % pour l'ensemble des conducteurs de voitures de tourisme).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 0,0 % et 18,9 %.

⁹ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2005* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2005 – page 111.

IV. Véhicules sur rails

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Dans son fichier national, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière dispose des accidents contre les trains **et** les tramways. Les accidents contre un véhicule sur rail dans les villes possédant un tramway en fonctionnement sont isolés dans un premier temps. Les accidents contre train sont obtenus ensuite par différence.

Synthèse

Les accidents de tramways ont nettement augmenté en 2001 et se situent aux environs d'une centaine par an au cours des années 2005 et 2006. Les piétons représentent la moitié des décès dans ces accidents.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un train a peu évolué au cours des dix dernières années et dans deux cas sur trois, les victimes décédées sont des automobilistes.

| Accidents impliquant un tramway | Accidents corporels | dont accidents mortels | Tués à 6 jours ¹⁰ | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |
|---------------------------------|---------------------|------------------------|------------------------------|----------------------|----------------|---------------|
| 1997 | 47 | 4 | 5 | 5 | 55 | 60 |
| 1998 | 64 | 4 | 5 | 7 | 70 | 77 |
| 1999 | 55 | 3 | 3 | 4 | 63 | 67 |
| 2000 | 83 | 2 | 2 | 10 | 92 | 102 |
| 2001 | 126 | 5 | 5 | 13 | 137 | 150 |
| 2002 | 114 | 5 | 5 | 11 | 121 | 132 |
| 2003 | 87 | 4 | 4 | 8 | 94 | 102 |
| 2004 | 129 | 6 | 6 | 13 | 128 | 141 |
| Accidents impliquant un tramway | Accidents corporels | dont accidents mortels | Tués à 30 jours ⁹ | Blessés hospitalisés | Blessés légers | Total blessés |
| 2005 | 101 | 5 | 5 | 32 | 96 | 128 |
| 2006 | 108 | 5 | 5 | 43 | 100 | 143 |
| Total | 914 | 43 | 45 | - | - | 1 102 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents de tramway dépassent la centaine par an depuis 2001 (sauf en 2003), conséquence de l'ouverture progressive des tramways dans les grandes villes. L'ouverture des tramways étant soumise à des impératifs de sécurité, les accidents en général sont peu graves. Sur la période de dix ans observée, les nombres les plus élevés sont de 6 tués en 2004 et 150 blessés en 2001.

¹⁰ Voir avertissements en début de document.

| Victimes des accidents de tramway selon le véhicule conduit (1997-2006) | Tués | Total blessés |
|--|-------------|----------------------|
| Piéton | 22 | 318 |
| Bicyclette | 4 | 74 |
| Bicyclette | 4 | 74 |
| Cyclomoteur | 3 | 37 |
| Motocyclette | 2 | 22 |
| Voiture de tourisme | 10 | 471 |
| Camionnette | 1 | 16 |
| Poids lourd | 0 | 11 |
| Transport en commun | 0 | 19 |
| Autre véhicule ¹¹ | 3 | 134 |
| Total | 45 | 1 102 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les piétons représentent la moitié des décès dans les accidents de tramways, on l'explique en partie par leur vulnérabilité. Ces usagers sont aussi les seuls à pouvoir traverser les voies de tramways, les intersections avec les véhicules à roues se faisant lors de carrefours aménagés, en général bien sécurisés.

| Accidents impliquant un train | Accidents corporels | dont accidents mortels | Tués à 6 jours¹² | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |
|--------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|
| 1997 | 91 | 29 | 29 | 25 | 65 | 90 |
| 1998 | 95 | 35 | 46 | 22 | 95 | 117 |
| 1999 | 98 | 30 | 35 | 18 | 86 | 104 |
| 2000 | 77 | 28 | 34 | 15 | 59 | 74 |
| 2001 | 86 | 30 | 34 | 21 | 92 | 113 |
| 2002 | 71 | 22 | 29 | 24 | 49 | 73 |
| 2003 | 77 | 29 | 39 | 16 | 50 | 66 |
| 2004 | 62 | 19 | 20 | 17 | 49 | 66 |
| Accidents impliquant un train | Accidents corporels | dont accidents mortels | Tués à 30 jours¹¹ | Blessés hospitalisés | Blessés légers | Total blessés |
| <i>2004 corrigée</i> | 62 | 19 | 21 | | | 65 |
| 2005 | 73 | 17 | 19 | 32 | 43 | 75 |
| 2006 | 78 | 23 | 29 | 32 | 61 | 93 |
| Total | 808 | 262 | 314 | - | - | 871 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un train a chuté de 15 % sur la période mais les nombres de victimes sont restés stables. A noter que le nombre de tués dans les accidents impliquant un train est plus élevé que dans les accidents impliquant un tramway et que l'inverse s'observe pour le nombre de blessés.

¹¹ Tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

¹² Voir avertissements en début de document.

| Victimes des accidents de train selon le véhicule conduit (1997-2006) | Tués | Total blessés |
|--|-------------|--------------------------|
| Piéton | 19 | 39 |
| Bicyclette | 13 | 18 |
| Cyclomoteur | 42 | 50 |
| Motocyclette | 10 | 44 |
| Voiture de tourisme | 209 | 538 |
| Camionnette | 7 | 14 |
| Poids lourd | 6 | 29 |
| Transport en commun | 0 | 26 |
| Autre véhicule ¹³ | 8 | 113 |
| Total | 314 | 871 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Deux tués sur trois dans les collisions entre un train et un véhicule sont des automobilistes. Les plus touchés sont ensuite les cyclomotoristes qui représentent 13,4 % du nombre de tués. La conduite de ces véhicules ne nécessitant pas de permis, leurs usagers sont peu avertis ou conscients du danger que représentent les passages à niveau.

En conclusion, sur les dix dernières années, il y a eu pratiquement autant d'accidents de train que de tramway cependant, les accidents impliquant un train ont occasionné sept fois plus de décès et 1,3 fois moins de blessés. En effet, les accidents de train, qui se produisant généralement à grande vitesse, sont beaucoup plus graves.

La responsabilité¹⁴ des conducteurs de trains et de tramways en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas en moyenne, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

| Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Part des conducteurs responsables |
|--|-------------------------------------|---------------------------------|--|
| Trains et tramways | 141 | 8 | 5,4 % |
| Ensemble | 74 477 | 59 822 | 44,5 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs responsables, les conducteurs de trains et de tramways sont très rarement responsables et leur part de responsabilité est minime.

¹³ Tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

¹⁴ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

Alcool et conducteurs de véhicules sur rail en 2006

| Conducteurs de voitures de trains et de tramways | Total des conducteurs impliqués | dont au taux d'alcoolémie connu | % de conducteurs au taux d'alcoolémie connu | Conducteurs au taux d'alcoolémie positif * | % de conducteurs au taux d'alcoolémie positif ** |
|---|--|--|--|---|---|
| les accidents corporels | 149 | 125 | 83,9 % | 0 | 0,0 % |
| les accidents mortels | 24 | 24 | 100,0 % | 0 | 0,0 % |

* : supérieur au taux maximum autorisé.

** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, aucun des conducteurs de véhicules sur rail impliqués dans les accidents corporels et dans les accidents mortels circulaient avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,8 % pour les conducteurs de voitures de tourisme et 6,2 % pour l'ensemble des conducteurs dans les accidents corporels).